



Die Magura MT8 gehört seit langem zu den absoluten Highend Bremsen für den Cross-Country Einsatz. Dank innovativer Carbotecture Technologie besticht sie mit einem fast unschlagbaren Gewicht und dennoch soll sie so einiges an Bremskraft bieten können. Wir haben die Bremse für euch getestet...



Magura hat mit ihrer MT Familie für jeden Geldbeutel und für jeden Einsatzzweck die richtige Bremse im Portfolio. Allein an der Form lassen sich die Bremsen nicht unterscheiden und auch die Bremskraft soll bei allen Zweikolben-Bremsen auf gleichem Niveau sein. Dennoch sticht die MT8 als großer, edler Bruder heraus. Stilvoll in schlichtem Schwarz mit rotem Schriftzug und mit viel sichtbarem Carbon macht der Bremsgriff einen sehr hochwertigen Eindruck.



Auch die Bremszange im poliertem, so genannten „mystic grey“ zeigt direkt, dass man es hier mit einem Topprodukt zu tun hat. Die Optik ist unserer Meinung nach wirklich mehr als gelungen und außerdem passt sie perfekt zur restlichen Optik von Carbonbikes der geringeren Federwegsklasse.

Ja, das Auge isst oder bremst mit aber auf die inneren Werte und das Gewicht kommt es an. Um dieses möglichst gering zu halten, besteht der komplette Bremsgriff aus Carbon, verarbeitet mit dem eigens entwickelten Carbotecture-Verfahren. Die Carbonfasern und die Matrix werden hierbei in eine Form gespritzt und unter Druck ausgehärtet. Zudem sind auch der Bremshebel und die Klemmschellen aus Carbon. Die Bremszange besteht aus geschmiedetem Aluminium.



Das Ergebnis ist ein geringes Gewicht von nur 195g. (befüllt, inkl. 65cm Leitung fürs Vorderrad und inkl. Schellen, ohne Bremssattelschrauben). Zum Vergleich: Eine Avid XX Worldcup ist 21g leichter



(174g), eine Formula R1 Racing kommt auf 200g und eine Shimano XTR (BR-M897) auf ebenfalls 200g. Die Storm SL Bremsscheibe der Magura ist mit 97g (160mm) extrem leicht, hier kann nur Formula mithalten. Das Gesamtgewicht der MT8 inkl. Scheibe ist mit 299g erstklassig, auch wenn die Konkurrenz vereinzelt mithalten kann.



Um das Gesamtgewicht etwas zu senken und vorallem um eine aufgeräumte Optik am Lenker zu erlangen, bietet Magura die Shift Mix D Schellen. Mit ihnen können Bremsgriff und SRAM Schalthebel an einer Schelle montiert werden.

Im Einsatz:



(c) Kristinas Radsport-Fotos

Nach nur kurzem Einbremsen der Beläge generierte die MT8 schnell ihre Bremskraft. Den Druckpunkt der Bremse nehmen wir als eher weich war. Besonders im Vergleich zu einer Avid Elixir machte sich dies bemerkbar. Er ist zwar nicht so hart wie bei anderen Bremsen aber wir möchten ihn auch nicht als schwammig oder schlechter betiteln. Anders als bei einem schwammigen Druckpunkt hat man jederzeit beste Kontrolle über die Bremskraft und das Blockieren der Räder. Der weichere Druckpunkt kommt somit nicht mit schlechterer Performance daher, kann aber eine kleine Gewöhnungszeit hervorrufen.

Nach ein paar Abfahrten präsentierte die Edelbremse ihre ganze Klasse. Besonders die überdurchschnittlich hohe Bremskraft und Standfestigkeit begeistert schnell. Egal welche Situation und wie steil die Abfahrt, die Bremse bietet stets eine sehr hohe Bremskraft, die auch mit der neuen Kategorie „Trailbremsen“ mithalten kann. Auch wenn bei der MT8 viel Wert auf ein geringes Gewicht gelegt wurde, bremst sie wie ein Anker für



größere Gangarten und ist stets fein zu dosieren.



Die Bremse montierten wir an einem Müsing Specter 9 Hardtail

Hierfür muss der Fahrer zudem nur wenig Kraft aufwenden. Auch bei längeren Abfahrten bietet die Bremse so viel Standfestigkeit, dass ein Finger genügt, um einen Stoppie zu präsentieren. Vom Hersteller ist sie zwar als Zweifinger-Bremse betitelt aber man fühlt sich durch die starke Krümmung am Hebelende auch mit einem Finger sehr gut eingebettet. Als Verfechter vom Einfinger-Bremsen sehe ich keinen Grund dafür, lieber zwei zu nehmen.

Die Ergonomie der Bremse passte mir im Test persönlich durchweg sehr gut. Dies liegt auch an den beiden Einstellungsmöglichkeiten zur individuellen Anpassung. Zum einen lässt sich die Griffweite werkzeuglos verstellen: Für meine sehr kleinen Hände stellte ich diese fast auf das minimum, um den Bremshebel nah an den Lenker zu bekommen. Mit Hilfe der BAT Schraube lässt sich außerdem der Beginn des Druckpunkts in 6 Rasterpunkten verstellen. Die MT8 lässt sich so werkzeuglos sehr einfach auf die eigenen Vorlieben einstellen.



Einsatz beim Bulls Cup Büchel, Bild (c) Michael Lui

Den gesamten Testzeitraum über konnte die Performance der Bremse jede Situation mit Bravur bestehen. Die MT8 macht jede Abfahrt mit und bietet mehr Bremskraft, als man von ihrem Cross-Country Leichtbau-Image erwarten kann!



Verschleißerfahrungen:



Nach über einem halben Jahr Testeinsatz hat die Bremse schon so einiges erlebt. Von Marathons über normalen Touren im Mittelgebirge bis zu extrem schlammigen CC-Rennen des Deutschland-Cups. Doch bisher zeigt sie sich unbeeindruckt.

Die Funktion der Bremse ist weiterhin perfekt, wie am ersten Tag. Bisher musste die Bremse kein einziges Mal entlüftet werden, nur die Bremsbeläge wurden einmal erneuert.

Der Belagwechsel ging besonders einfach von der Hand. Anders als bei anderen Herstellern werden die Beläge nicht mit einer nervigen Spreizfeder an die Kolben gedrückt, sondern magnetisch gehalten (magnetiXchange). Zudem lassen sich die Beläge sehr einfach nach oben aus dem Bremsattel entnehmen. Ein erneutes Ausrichten des Bremsattels war nicht nötig. Aber auch dies wäre kein großes Problem gewesen, denn bereits bei der Erstmontage war die Bremse extrem schnell und einfach schleiffrei zu bekommen. Ein gutmütiger Spalt zwischen Belägen und Scheibe macht das Einstellen sehr einfach. Nicht zu vergleichen mit einer bereits angesprochenen Avid Elixir.

Da wir die Beläge nur einmal zum Ende des ersten Testzeitraums tauschen mussten, ist der Belagsverschleiß der organischen Beläge als normal bis gering zu bewerten. Zudem sind sie auch bei nasserem Bedingungen eher leise, neigen nicht zum quietschen und machen mit den Storm SL Brems Scheiben einen unauffälligen Job.



Der Dauereinsatz zeigte außerdem, dass die Bremse auch mal die ein oder andere Tortur wegstecken kann. So verzieh sie mir zum Beispiel den Fehler mit fast abgefahrenen Belägen bei einem Cross-Country Trainingsrennen zu starten. Es war schlicht mein Fehler die Beläge nicht zu überprüfen und gegen Ende des Rennens bremste ich so leider nur noch auf der Trägerplatte der Beläge. Dennoch war die Funktion annehmbar und die anschließende Begutachtung der Bremse sorgenfrei. Die sehr weit herausgetretenen Kolben ließen sich trotz vorherigem Schlammbeschuss ohne Probleme zurückdrücken und weiter ging´s.



Mittlerweile ist die Bremse mehr als ein halbes Jahr im Dauereinsatz, mehrere Tage in der Woche, und dennoch ist ihre Funktion wie am ersten Tag. Auch die Optik ist fast unversehrt. Um diese Erfahrungen weiter belegen zu können, werden wir die Bremse in der Saison 2015 weiterhin einsetzen und euch auf dem Laufenden halten.

Fazit:

Extrem leicht und dennoch eine extreme Bremsperformance? Magura schafft mit der MT8 den eindrucksvollen Spagat. In jeder Situation bietet sie eine hohe Bremskraft und Standfestigkeit, die auch über den Cross-Country Einsatz hinaus voll begeistert.

Infoblatt:

- Gewicht: 299g mit 160mm Storm SL Scheibe
- Bremsscheibengröße: 140-203mm
- Griffweitenverstellung und Druckpunktverstellung werkzeuglos
- Carbon Bremsgriff und Aluminium Bremszange
- magnetische Bremskolben und automatische Belagnachstellung
- drehbarer Bremsleitungsanschluss
- befüllt mit Magura Royal Blood Mineralöl
- 5 Jahre Garantie auf Dichtigkeit
- **empfohlener VK Setpreis: 638€**
- Link zum Hersteller: Magura.com

