TEST: ALL-MOUNTAIN-FULLY

LITEVILLE 301

Mit dem MK14 will Liteville den größten Entwicklungssprung seit Bestehen des 301 gemacht haben. Die vollintegrierte Sattelstütze und die „mitwachsende" Geometrie sind technische Meisterwerke. Wir haben die All-Mountain-Variante des 301 mit 140 mm Federweg und 29"/27,5"-Laufrädern exklusiv getestet.

301 MK14 All Mountain Werksmaschine
Werksmaschine – so nennt Liteville die seit kürzerer Zeit angebotenen Kompletträder. Das von uns getestete Bike kommt mit Rock-Shox-Fahrwerk (140 mm), Shimano-XT-Schaltung und -Antrieb (2 x 11 Gänge) sowie diversen Syntace-Parts für 5640 Euro. Die Sram-Guide-RSC-Bremse dieses Testrades kostet 80 Euro extra.

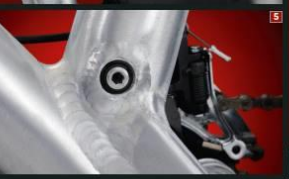
5720€

Det Göckeritz

1

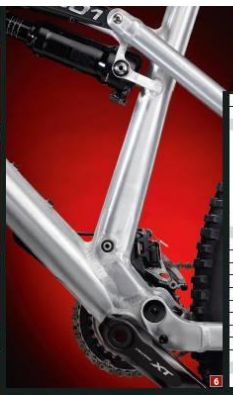
2

3



5

4



6

INFOCENTER

Gewichte*	13,5 kg/2934 g/1881 g/454,0 g
Rahmenhöhe/-material	XS, S, M, L, XL, XXL/Aluminium
MESSWERTE	
Steifigkeit	67,9 Nm/°
AUSSTATTUNG	
Federgabel/Federweg	Rock Shox Pike RCT3/140 mm
Federbein/Federweg	Rock Shox Deluxe RT3/140 mm
Gänge u. Übersetzung	2 x 11: 36/26 Zähne vorne, 11–42 Zähne hinten
Schaltwerk/-hebel	Shimano XT/Shimano XT
Kurbel/Umwerfer	Shimano XT/Shimano XT
Bremsen v./h.	Sram Guide RSC 200/180 mm
Sattelstütze	Eightpins (Vario, bis 220 mm)
Vorbau/Lenker	Syntace Megaforce2 50 mm/Vector Carb. 760 mm
Naben/Felgen	Syntace W35 MK
Reifen	Schwalbe Nobby Nic TLE 2,35"
BIKE-PROFIL	

Bike Überragend 226 Pkt.

*Gewicht komplett/Rahmen inkl. Dämpfer und Sattelstütze/Gabel/Laufräder

1 Unterschiedliche Wippen ermöglichen unterschiedliche Dämpfer-Hübe (55 mm bei XS/S und 65 mm ab M) und damit die Anpassung der Kinematik auf die Rahmengröße.
2 In der Hinterachse stecken ein 5-mm-Inbus- und ein T25-Schlüssel.
3 Einen Steg zwischen den Kettenstreben benötigt das neue 301 nicht mehr. Dadurch rückt der Reifen näher. Zudem ermöglicht dies die elegante Zugführung über die Kettenstreben.
4 Die Vario-Stütze ist komplett in das 34,9-mm-Sitzrohr integriert.
5 Am unteren Ende des Sitzrohrs ist die Aufnahme für die Achse der Eightpins-Stütze eingesetzt. Das 301 kann aber auch mit „normalen" Sattelstützen gefahren werden.
6 Das Sitzrohr hat Liteville weit nach vorne versetzt. Der Versatz der Sattelstütze (4) „korrigiert" dies wieder, sorgt für eine perfekte Tretposition.

Det Göckeritz (6)

Puristisch-technisch – fast wie ein Prototyp – sieht das neue, als 140-mm-All-Mountain oder 160-mm-Enduro aufbaubare Liteville 301 MK14 in unlackierter RAW-Variante aus. Aber es ist alles andere als das. Vielmehr ist es die konsequente Weiterentwicklung eines Fullys, das längst Kultstatus hat und seit seiner Einführung mitterweile 13 Mal modifiziert wurde. Manchmal mehr. Wobei der größte Entwicklungssprung beim MK 14 eigentlich von einem Zulieferer ausgeht: Eightpins' vollintegrierte Vario-Sattelstütze, um die herum quasi das neue 301 konstruiert wurde. Die Daten der Stütze imponieren: bis zu 220 mm Absenkung (anpassbar auf die Fahrergröße) bei maximal 555 g Gewicht. Auffällig ist der starke Rückversatz des Sattelkopfes um 3 cm. Dies ermöglicht Liteville, das Sitzrohr weit vorzurücken, was Platz macht für die massive Anbindung des Hinterbaus. Der wiederum spart den stabilisierenden Steg zwischen den Kettenstreben, sodass das Hinterrad näher an den Hauptrahmen rückt – für ein agiles Handling. Wobei die Länge des Hecks mit der Rahmengröße wächst bzw. schrumpft. Bei Größe M etwa messen die Kettenstreben 427 mm, bei XL sind's 437 mm. „Scaled-Sizing" nennt die Innovationsschmiede aus dem Allgäu diese Philosophie, die am neuen Modell aber mit weniger Auswahl ausgelebt wird. Während in den Vorgänger auch 27,5-Plus-Reifen passten, ist der MK14-Hinterbau für 27,5" mit maximal 2,6" Breite ausgelegt. Das XS-Modell fährt mit 26" vor, das XXL mit 29". An der Front können 27,5"- oder 29"-Räder gefahren werden, der Lenkwinkel wird via Steuersatzschalen (-1,5°, 0°, +1,5°) an die Einbaulängen der Gabel angepasst. Die Variabilität setzt sich an der Heckfederung fort. Die Wippe an größeren Rahmen ist länger, macht Platz für längere Dämpfer. Durch das dadurch idealere Übersetzungsverhältnis der Kinematik können auch schwere Biker den Dämpfer mit wenig Druck fahren.

Für unseren Test haben wir die All-Mountain-Variante mit 140 mm Federweg gewählt. Schon beim Anrollen fällt auf, dass man perfekt ausbalanciert im 301 sitzt und steht. Nichts an diesem Rad wirkt wackelig, alles passt wie angegossen. Das Handling ist trotz des großen 29"-Rades an der Front herrlich direkt, über die kurzen Kettenstreben bringt das 301 ordentlich Hüftschwung mit. Selbst wenn es ruppig wird, droht nicht ansatzweise Kontrollverlust, das Fahrwerk mit Rock-Shox-Federelementen arbeitet fabelhaft. Ein Leichtgewicht ist das 301 mit 13,5 Kilo auch aufgrund des detailreichen Alu-Rahmens zwar nicht, die Rolleigenschaften haben uns dennoch positiv überrascht. So ist die recht leichte Laufrad-Reifen-Kombi rasch auf Tempo gebracht, das 301 klettert selbst an steilen Rampen mit ruhiger Front und traktionsstarkem Heck. In Sachen Ausstattung präsentiert das 301 – typisch Liteville/Syntace – robust-solide Kost. Ein Schnäppchen ist das MK14 aber nicht gerade, das Komplettrad gibt es erst ab 5640 Euro.

KURZ UND KNAPP: *Ein Bike für alle Fälle! Fahrwerk und Geometrie des 301 MK14 sind Spitzenklasse, der innovative Rahmen ist eh genial . Zudem passt sich das 301 nahezu optimal auf die Größe des Bikers an.*

Vom Tourenfully zum All-Mountain

Langlebig, steif und hochwertig sind seit nun 14 Generationen die Attribute des Liteville 301.

2005 Das puristische Design mit schwarzer Lackierung oder blankem Aluminium ist von Beginn an ein Merkmal des 301. Es wurde kaum verändert. Das erste Modell MK1 erschien 2005. Damals mit nur 115 mm Federweg am Heck. An der Front nahm es Gabeln mit 100 bis 130 mm Hub auf.

2007 Mit dem MK4 erhielt das 301 am Heck 130 mm Federweg und positionierte sich damit in der Kategorie der aufkommenden All-Mountains. Mit dem MK8 kommt 2010 eine optionale Federwegsanpassung – 120/140/160 mm – per Wippentausch dazu. Details wie Gleitlager führen die Allgäuer schrittweise ein.

2016 Auch im MK13 steckt viel Eigenständigkeit. Während die Bike-Welt auf die neuen Boost-Achsen setzt, erfinden Liteville/Syntace „Evo6". Die Achsbreite wächst zwar auch von 142 mm auf 148 mm, die zusätzlichen 6 mm kommen aber nur auf der Antriebsseite dazu. Es entsteht ein symmetrisches Hinterrad.