

# Dansk design med ambitioner

116



En Pronghorn er et af verdens hurtigste landlevende dyr og nu er det også en cykel fra Silkeborg. Det lyder som et eventyr, men med gode test i udlandet og en voksende serie af cykler, som skal dække mountainbikesportens mange facetter, skulle det gerne være af den lykkelige slags.

Et dansk produkt, der vækker følelser og giver lyst til mere. Umiddelbart lyder det som opskriften på en succes. Cykelmagasinet undersøger, om Pronghorn har fundet en formel på fullsuspension, som ikke bare bliver til stangvare fra Taiwan.

## De internationale konkurrenter snakker om systemintegration på deres cykler, men i Jylland kalder man det nok bare sund fornuft.

**//DESIGN//** Dansk design er oppe i tiden, fordi det kombinerer form og funktion til det yderste. Pronghorn tager opskriften med ind i cykelverdenen. Med et high-end produkt og et internationalt sigte, vil Pronghorn skille sig ud fra mængden ved at kombinere de klassiske dyder fra Horst linket med Pronghorns egenudviklede Anti Power Loss System. Men kan Pronghorn begejstre med sit design, som var det en dansk møbelklassiker?

**//ARVEN//** Pronghorn løfter en tung arv. Da far stadig var ung og mountainbikesporten stadig var ny, var der også et dansk mærke, som kunne sætte dagordenen nationalt og internationalt. Dengang var det Principia, der tiltrak international opmærksomhed som målestokken for alurammer i skoven og på landevejen. Dengang som nu var det smarte løsninger og nyskabelser, der gjorde forskellen. I 2009 er konkurrencen endnu større, men Pronghorn har meldt sig offensivt på banen i mountainbikesportens hjemland Amerika og i Europa.

**//TEKNIK//** Der findes næppe nogen producent, som ikke påberåber sig at have opfundet det mest optimale suspension-design. Pronghorn holder sig da heller ikke tilbage og lover, at deres "Anti Power Loss System" system reducerer tab af energi (fart). Systemet skiller Pronghorn ud fra mængden. For kun ganske få konkurrenter har valgt at placere bagdæmperen på samme måde som Pronghorn. Det giver Pronghorn en identitet og et varemærke, som gør dem let genkendelige i mængden. Men når man er anderledes, bliver man også hurtigt udsat for øretæver. Pronghorn selv siger, at kombinationen af pivotpunkterne (lejerne) og dæmperens placering giver optimale køreegenskaber, når det går op og ned. Op som en hardtail, ned som en fully. Den trippel-buttede aluminiumsrammes design er teknisk set en kombination af klassisk Horst link og en moderne tilgang til placering af de resterende pivotpunkter ved bagdæmperen. Designet ville stadig skulle klassificeres som et 4-bar linkage system. Horst linkene er de to lejer, som er placeret i baggaflen ved bagskifteren og modsat. De to små lejer sikrer, at cyklen også er god til at dæmpe de mange små rystelser. Patentet tilhører Specialized, men hvis man betaler eller placerer dem

anderledes, kan andre også få lov at bruge systemet. Kontakten til forrammen varetages effektivt via 4-bar linket og den asymmetriske bagramme med store lejer og et aluminiumslink mellem bag- og forramme. Rammen har indvendig kabelføring i overrøret for kablet til for- og bagskifteren. Bremskablet er placeret på siden af overrøret. Geometrien er ikke helt standard; overrøret er lidt kort i forhold til længderne på konkurrenternes racefullys, og kronrørsvinklerne er med 71 grader også stejlere end hos Cannondale, Scott og co.

**//UD AF KASSEN//** Sort har altid været det sikre valg. Kedeligt siger nogen, men i dette tilfælde giver anodiseringen en hård holdbar overflade, som ikke spilder unødvendige gram på pulverlakken. De færreste tænker over, at en pulverlakeret cykel hurtigt koster næsten 200 gram mere på vægten. Det klassiske let konservative design fortsætter ved at lade stafferingerne fokusere på detaljer, som længder på rørene og bredden på fælgene. Københavnerne ville kalde det typisk jysk, for her er ikke store logoer, der siger "her kommer jeg". Med klassisk understatement får Pronghorn sendt signalet, om at fokus er på form og funktion. Pronghorns design vækker alligevel følelser og kommentarer. Fra kommentarer om dæmperens betydning for pilotens fremtidige reproducerbarhed til arkitekters beundring for designet, som ligger sig tæt op ad moderne industrielt design.

Men cyklen er ikke mere jysk, end at Pronghorn har valgt at pryde styr, frem-pind, sadel og sadelpind med lidt diskrete lyserøde logoer og tekst. Men en moderne mand skal heller ikke være bange for at være i kontakt med sin feminine side. Udstyrsrådgiveren er det svært at sætte en finger på Pronghorns valg. Med Shimano XT på hele cyklen har man valgt driftsikert og prisbevidst. Shimano XT serien er med alle funktionerne fra XTR mindst lige så god som sin dyrere storebror. Kun på vægten kan man mærke forskellen. Faktisk er XT bremserne endnu mere overbevisende og muligheden for ekstern justering væsentlig bedre. Komforten foran varetages af Magura Durrin gaflen, som med sine 100mm og fjernbetjent lockout lever op til en moderne cross country pilots forventninger. Affjedringen bagtil kan vi takke DT Swiss XM-180 dæmperen for. Modsat

mange konkurrenter bruger Pronghorn en almindelig dæmper uden særlig intelligens. Hvis suspension-designet er i orden, bliver det også en fordel, men hvis ikke det er optimalt, er der ikke nogen intelligent dæmper til at skjule problemerne. Hvis du køber en Pronghorn i 2009, skal du være opmærksom på, at cyklerne leveres med DT Swiss gafler og dæk fra Kenda. Derudover er cyklerne identisk med den testede model. Pronghorn sælger selv cykler direkte til forbrugeren. Jyderne tilbyder alle interesserede købere at få en cykel til låns, så man selv kan afgøre, om cyklen lever op til forventningerne. Det hører til sjældenhederne, at man kan få lov til at køre en prøvetur i skoven på cykler i denne prisklasse.

**//I SKOVEN//** Der er noget om snakken. Selv om man altid skal være varsom med at tro for meget på markedsføring og salgsgas, så er cyklen en af de bedste 100mm fullsuspension cross country cykler, vi har haft i hænderne. Har man ramt den rigtige størrelse, sidder man godt på den. Man sidder mere oprejst end hos nogen af konkurrenterne, men det giver komfort og kontrol på sporet. Mountainbiken er i sit es på nedkørslerne. Det er nemt at fordele vægten på cyklen, og den opfordrer nærmest piloten til at dykke ned bag sadlen og angribe nedkørslen. Heldigvis sidder der et par kvikke Shimano XT bremser på cyklen, som lynhurtigt tager farten af. Ud over bremserne er resten af den monterede XT-gruppe meget overbevisende. Rapidfire skifterne og Shadow bagskifteren giver lynhurtige skift, og det er betryggende at vide, at bagskifteren er i skjul under kassetten, når man kører steder, hvor grenene flyver om ørene. Shimano XT gruppen er det fornuftige valg, selv om man kan købe samme cykel med XTR. Merprisen giver kun mening for weightweenies og udstyrsnørder. For selv om cyklen vejer 10,6 kg, et lille kilo mere end en fornuftig hardtail, så mærkes vægten ikke. Som alle velfungerende fullsuspension cykler, holder den farten bedre uanset underlaget i terrænet. De lette hjul bidrager enormt til den meget kvikt accelererende cykel. I kombination med de fartgale dæk fra Vredstein bliver man mere end kompensere for den anelse overvægt, cyklen har i forhold til en hardtail. Desværre er stikakslerne både foran og bagtil lige korte nok. De lukker ikke så

## Plus

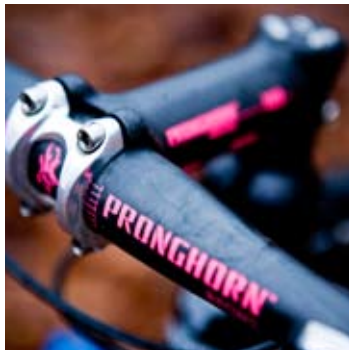
Dansk design der skiller dig ud fra mængden!  
Suspensiondesign  
Udstyr til prisen

## Minus

Placering af flaskestativ  
Hurtigspænd



APLS systemet giver rammen sin helt egen identitet.  
DT Swiss dæmperen leverer 100 mm vanding.



Lidt lyserødt klæder det sorte guld.



Horst linket og den asymmetriske bagende er opskriften på kraftoverførsel og sensitivitet.

118

# Pronghorn PR6-XC

## RAMMEKIT

Matriale	Aluminium PR 6000
Gaffel	Magura MD 100 R
Vandring (for/bag)	100/100 mm
Størrelser	S, M, L, XL
<b>HJUL</b>	
Nav	Pronghorn PR1490
Fælge	Pronghorn PR1490
Dæk - For	Vredestein Black Panther 2,0
Dæk - Bag	Vredestein Black Panther 2,0

## GEAR/BREMSE

Forskitter	Shimano XTR
Bagskitter	Shimano XT Shadow
Skiftetreb	Shimano XT Rapidfire
Bremser	Shimano XT (160/160)
Kranksæt	Shimano XT
Krankboks	Shimano XT
Kassette	Shimano XT 11-34
Kæde	Shimano HG 93

## KOMPONENTER

Styrfittings	Pronghorn
Frempind	Pronghorn Carbon
Styr	Pronghorn Carbon
Sadel	Selle Italia SLR Pronghorn
Sadelpind	Pronghorn Carbon
Pedaler	-

## INFO

Pris	22.995 kroner
Vægt	10,600 kg / 2,358 kg
Rammegaranti	99 år
www	pronghornracing.com

## VURDERING

Køreoplevelse	★★★★★☆☆
Komponenter	★★★★★☆☆
Detaljer	★★★★★☆☆
Finish	★★★★★☆☆
Vægt	★★★★★☆☆
Pris/ydelse	★★★★★☆☆

godt som fx Mavics, og vi oplevede en enkelt gang, at stikakslen foran gik op, mens vi kørte. 3-4 mm længere aksler ville være godt givet ud. Den fjernbetjente lockout til forgafelen er god at have ved hånden, for lockout'en på forgafelen bruges væsentligt mere flittigt end den på bagdæmperen. Desværre er Maguras lockout ikke særligt holdbar, så hvis du også har knækket din, kan du glæde dig over, at tyskerne har lavet den i et nyt design i 2009. Lockout'en på bagdæmperen kom sjældent i brug i skoven. Den er nem at nå, og i kombination med at den sjældent bliver brugt, kom vi aldrig til at savne muligheden for at låse den fra styret. Dæmperens manglende intelligens bliver aldrig et problem, hvilket er et yderligere skulderklap til cyklens suspension-design. Cyklen har kun meget få minuser. Desværre sidder beslaget til flaskeholderen relativt højt på rammen. Det betyder, at man kun kan køre med en lille flaske (0,5 l), selv om der sagtens er plads til en stor i rammen. Cyklen leveres med et lige styr, der ligesom de andre Pronghorn carbondele fungerer fint nok. Men et low-riser styr ville måske lige tilføre cykeloplevelsen et hak op.

**//BUNDLINIEN//** Pronghorn har ramt plet. Cyklen klarer sig godt, både som våben i kampen om sekunderne i et cross country løb og til at tilbringe hele dagen i sadlen på i jagten på de sjove spor. Geometrien kan vække blandede følelser. Har man en meget lang overkrop, kan den føles kort, men langt de fleste vil sidde godt på den. Det er en stor fornøjelse at presse cyklen aggressivt på nedkørslerne og stikke af fra drengene på hardtail, lige så snart det ikke længere står på grusstier.

De internationale konkurrenter snakker om systemintegration på deres cykler, men i Jylland kalder man det nok bare sund fornuft. For ramme og komponentvalg holder 100 pct., hvad enten man er til blodsmag i munden eller gerne tager en omvej for at finde de fede spor. Hører man til dem, der synes at aluminium er håbløst forældet, findes samme model også i en mere eksklusiv carbonudgave. I carbon er rammen så langt nede i vægt, at den tangerer en af markedets letteste rammer, Scott Spark. Prisen får et hak opad, men ligger med 25.495 kroner stadig noget under Spark, Epic og Scalpel med samme udstyrsniveau. Overraskende nok, ligger den testede aluminiums udgave med 22.998 kroner tæt på, så mange vil måske vælge at tage springet til det sorte guld. Uanset materialevalg repræsenterer Pronghorn dansk cykeldesign godt og leverer varen. ■

