

**CANYON**



# CANYON TORQUE

## INHALT

VORHANG AUF FÜR DAS BRANDNEUE TORQUE —	04
DREI LAUFRADGRÖSSEN. KEINE KOMPROMISSE. —	06
DIE NEUEN RAHMEN —	08
PROGRESSIVE GEOMETRIE —	10
TRIPLE PHASE SUSPENSION —	11
MEHR ZEIT AUF DEM BIKE —	13
ALL THE SMALL THINGS —	14
G5 IN THE HOUSE —	16
FAQ —	17
SPECS TORQUE —	22



## VORHANG AUF FÜR DAS BRANDNEUE TORQUE

Wie macht man ein Bike noch besser, das es bereits mit allem aufnimmt – von riesigen Sprüngen über Rennen bei den Enduro World Series – und Park-Shredder auf der ganzen Welt begeistert? Genau das haben sich auch unsere Ingenieure gefragt, als sie sich daranmachten, das Torque auf das nächste Level zu heben. Das Ziel war gesetzt: ein Bike zu entwickeln, das in Whistler oder an jedem anderen MTB-Hotspot alles mitmacht. Das neue Torque kannst du mit Highspeed durch steiles Gelände jagen, mit reichlich Airtime über die Monster Jumps in Schladming schicken oder auch bei der nächsten Trail Session einsetzen. Eine Allzweckwaffe mit langem Federweg, die sich lafruhig bei hohen Geschwindigkeiten und verspielt im Bikepark fährt, dabei aber trotzdem Anstiege bezwingen kann, wenn mal kein Sessellift in der Nähe ist oder du aus eigener Kraft zum Trail-Einstieg gelangen willst.

Ein Gravity Bike, das fast alles kann, sollte viele Fans haben. Daher haben wir die gesamte Torque Familie überarbeitet. Wir bieten dir jetzt eine breite Auswahl mit günstigen AL-Modellen, renntauglichen CF-Bikes und noch dazu verschiedenen Lauf- rad-Größen. Mit 27,5 Zoll, 29 Zoll und Mullet Bikes gibt es jetzt das passende Torque für jeden Fahrstil und jedes Terrain. Vom Jib auf der Straße über endlose Laps im Park bis hin zu mehrtägigen Big-Mountain-Enduro-Rennen – genau dann schlägt die Stunde des neuen Torque.

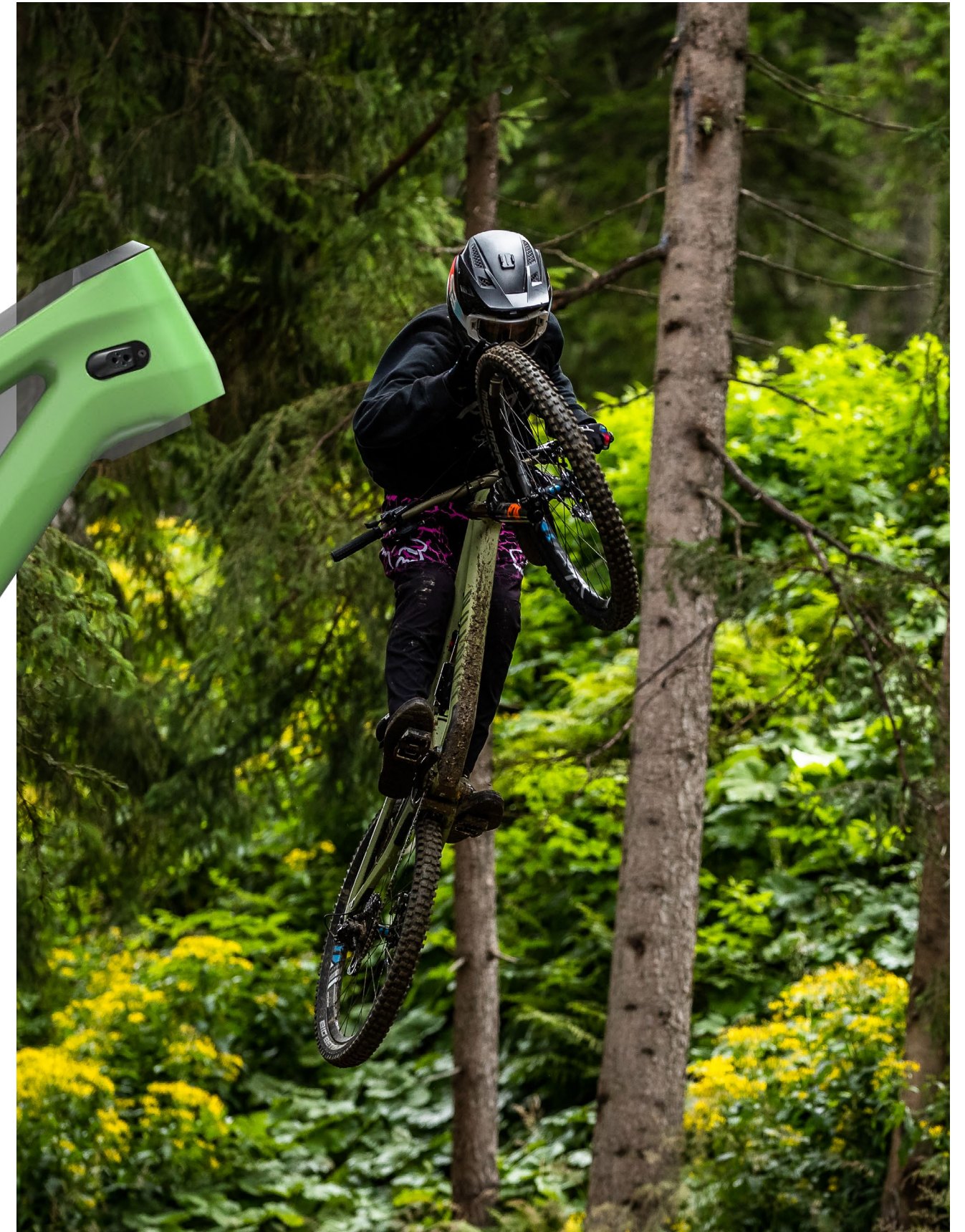
## WAS IST NEU?

Oder fragen wir besser: Was ist nicht neu? Um das Torque an die Spitze moderner Long Travel Bikes zu katapultieren, bedarf es einer kompletten Neuentwicklung. Das neue Modell hat einen flacheren Lenkwinkel, eine Gabel mit reduziertem Offset, einen längeren Reach und einen steileren Sitzwinkel. Der Rahmen ist steifer, widerstandsfähiger und bietet Platz für einen Flaschenhalter.

Der lange Radstand und der flachere Lenkwinkel sorgen auch bei hohen Geschwindigkeiten für überragende Laufruhe. Die Gabel mit reduziertem Offset, der längere Reach und die kompakten Kettenstreben ermöglichen ein spielerisches Handling und verbessern die Traktion in engen Turns. Und geht es bergauf zum Einstieg der besten Trails, schaffst du dank des steileren Sitzwinkels längere Anstiege auch aus eigener Kraft. Aber das hast du wahrscheinlich alles schon mal gehört. Nachdem

unsere Profi-Rider und Ingenieure das Torque ausgiebig in die Mangel genommen hatten, um das ultimative Bike mit langem Federweg zu entwickeln, haben wir festgestellt, dass diese eine Größe, die für alle und jeden Einsatzbereich passt, nicht wirklich existiert. Denn du, die Fahrerin oder der Fahrer, weißt am besten, welche Rahmen- oder Laufradgröße am besten für dich und

dein Einsatzgebiet funktioniert. Auch wenn das für uns deutlich mehr Arbeitsaufwand und eine Menge mehr Planung bedeutete, wollten wir allen Rüdern die passende Laufradgröße und das gewünschte Rahmenmaterial bereitstellen – und die Performance jedes einzelnen Modells der neuen Torque Range auf das nächste Level heben.



## DREI LAUFRADGRÖ- SSEN. KEINE KOMPROMISSE.

Hol dir die Laufradgröße, die am besten zu dir passt. Das Torque wird in 27,5 Zoll, Mullet und 29 Zoll erhältlich sein. Warum? Weil es abhängig von deinem Fahrstil und deinem Einsatzbereich viele Möglichkeiten gibt, denselben Trail zu fahren. Wir sehen das jedes Mal, wenn wir mit unseren Bikes unterwegs sind oder uns auf dem Trail mit Mountainbikerinnen und Mountainbikern unterhalten. Stell dich mal an einen Trail-Abschnitt und beobachte andere auf ihren Bikes: Du wirst vielleicht Unterschiede in der Linienwahl, Geschwindigkeit oder Airtime sehen, aber alle haben Spaß. Die Laufradgröße hat einen großen Einfluss darauf, wie sich ein Bike auf dem Trail anfühlt und wie es reagiert. Jedes Setup hat seine Vorteile. Daher hast du die Wahl.

### 29 ZOLL

Die Vorteile von 29er Laufrädern sind hinlänglich bekannt: besseres Überrollverhalten, mehr Traktion durch die größere Auflagefläche der Reifen und mehr Selbstvertrauen dank der enormen Laufruhe sowie des längeren Radstands. Neben vieler Vorteile gibt es aber auch ein paar Nachteile: erhöhtes Gewicht, weniger Agilität und niedrigere Steifigkeit, um nur drei zu nennen. Deshalb haben wir mehr als zwei Jahre damit verbracht, diese möglichen Nachteile zu minimieren und die Vorteile von 29 Zoll zu maximieren. Das Ergebnis unserer Arbeit: Die Torque Plattformen zeichnen sich durch eine optimierte Geometrie für 29er Laufräder und ein überragendes Verhältnis aus Steifigkeit zu Gewicht aus.

### 27,5 ZOLL

Aus unserer Sicht ist 27,5 lebendiger denn je. Wenn Agilität, Präzision und maximale Wendigkeit ganz oben auf deiner Prioritätenliste stehen, dann sind 27,5-Zoll-Laufräder genau

die richtige Wahl. Auf engen, kurvigen Trails spielen diese Bikes dank des kürzeren Radstandes ihre Stärken aus. Und durch das potente Fahrwerk und die progressive Geometrie bist du auch mit dem Torque 27.5 schnell unterwegs.

### MULLET

Das Mullet Bike, benannt nach der Kult-Frisur aus den 80er Jahren (Mullet = „Vokuhila“), bietet eine Mischung aus verschiedenen Fahreigenschaften. Wie bei der Frisur gilt auch hier: „Vorne Business, hinten Party“. Ein größeres 29-Zoll-Vorderrad sorgt mit Traktion und bestem Überrollverhalten für die seriöse Dosis Geschwindigkeit und Selbstvertrauen, während das extrem wendige 27,5-Zoll-Hinterrad die Party auf der Jump Line und auf kurvigen Trails steigen lässt. Das kleinere Hinterrad bringt einfach mehr Agilität auf dem Trail und bietet mehr Freiraum zwischen Fahrer/in und Hinterrad – so sitzt du in Steilhängen nicht gleich auf dem Hinterrreifen.





## ALL GAS. NO BREAKS.

Das Torque erfüllt die Testkriterien der Kategorie 5, der auch unser Downhill Race Bike Sender angehört. Damit ist die Richtung klar: Dieses Gravity Bike wurde entwickelt, um selbst mit anspruchsvollem Gefälle und größten Sprüngen fertig zu werden. Um das zu ermöglichen, haben wir Steifigkeit und Haltbarkeit optimiert. Dadurch vermittelt das Torque mehr Selbstvertrauen als je zuvor – ob beim Training auf der Jump Line oder beim Erkunden von entlegenen, technischen Singletrail-Abfahrten: Auf das Torque kannst du dich jederzeit verlassen. Klar, das Bike ist ultrarobust, und trotzdem fährt es sich nicht wie ein Panzer. Wir haben den Rahmen an Stellen

verstärkt, wo es sinnvoll ist. Das Torque gewinnt an Haltbarkeit und Steifigkeit, spart aber gleichzeitig Gewicht. So kommst du auch ohne Shuttle, Lift oder Gondel zum Gipfel, wenn es sein muss. Denn das etwas steilere Sitzrohr und die große Bandbreite an Gängen machen es zu einem besonders guten Kletterer. Gut zu wissen: Die Torque Familie verfügt über die gleichen Ersatzteile wie die Spectral Modelle. Anbauteile wie Flip-Chips, Bolzen und Gewindeeinsätze passen an beide Bike-Familien, was es für uns einfacher und schneller macht, dir die benötigten Teile zu besorgen und dein Bike zu reparieren, solltest du es mal übertrieben haben.



# DIE NEUEN RAHMEN

Natürlich kann man ein erstklassiges Long-Travel-Mountainbike aus Kohlefaser bauen, aber manche bevorzugen Aluminium als das Material der Wahl. Bei der Entwicklung der neuen Torque Familie wollten wir daher ein möglichst ähnliches Fahrgefühl über die gesamte Produktpalette schaffen, damit alle von ihrem Bike begeistert sind – unabhängig vom gewählten Rahmenmaterial.

## CF – LONG LIVE CARBON

Mit einem Gewicht von 2.652 Gramm ist der Vollcarbon-Rahmen des Torque CF erstaunlich leicht für ein Park Bike mit mindestens 170 mm Federweg. Noch beeindruckender ist, dass wir einen so leichten Rahmen geschaffen haben und gleichzeitig das Verhältnis von Steifigkeit zu Gewicht verbessern konnten. Ein relativ leichtes Long Travel Bike ist eine Sache – ein leichtes Bike mit viel Federweg, das selbst anspruchsvollsten Freeride-Strapazen und regelmäßigen Bikepark-Einsätzen gewachsen ist, ist etwas Besonderes. Vielleicht hast du das Torque CF bereits in Aktion gesehen: Tommy G hat es bei der diesjährigen Red Bull

Rampage dem ultimativen Test unterzogen.

Die Fähigkeiten des Torque CF beschränken sich nicht nur auf seine Performance auf dem Trail. Der Rahmen verfügt über viele clevere Details und Features, damit er sämtlichen Bedingungen gewachsen ist. Dank doppelt abgedichteter Industrielager, die mit einem speziellen und von Canyons Forschungs- und Entwicklungsteam abgestimmten Schmierfett gefüllt sind, sind die wichtigsten Drehpunkte wirklich wetterfest. Außerdem haben wir das Feedback unserer Profiteams und Race-Mechaniker in die Konstruktion des Bikes einfließen lassen, um dir dessen Wartung so einfach wie möglich zu gestalten. Austauschbare Gewinde-Einsätze an jedem Drehpunkt und eine vollständig geführte, interne Kabelverlegung tragen ebenfalls einen Teil zur besonders einfachen Wartung bei. Und um den ohnehin großen Einsatzbereich noch mehr zu erweitern, haben wir das Bike mit Flip-Chip zur Geometrie-Anpassung ausgestattet: So lassen sich Lenk- und Sitzwinkel um 0,5 Grad und die Höhe des Tretlagers um 8 mm anpassen.



## AL – SO METAL

Wir begannen mit einem ehrgeizigen Ziel: Das Torque AL sollte die gleichen Fahreigenschaften wie das CF-Modell haben. Es ist kein Geheimnis, dass dem Carbon-Modell oft die meiste Aufmerksamkeit bei der Entwicklung zuteilwird. Und dass anschließend eine günstigere Aluminium-Version folgt, die optisch dem Carbon-Modell sehr ähnlich ist – auch wenn das zu Lasten der Performance geht.

Daher sind wir dieses Mal die Dinge ein wenig anders angegangen. Wir haben uns dieselben technischen Ziele gesetzt, die wir bei der CF-Version verfolgten – und haben sie auch bei der AL-Version erreicht.

Um das Beste aus Aluminium herauszuholen, muss man für den Konstruktions- und Herstellungsprozess eine andere Herangehensweise befolgen. Zunächst einmal verfügt das AL über maßgeschneiderte Rohrprofile. Die Rohr-Shapes sind gerader, und die Gesamtform ist weniger organisch als beim CF. Das Ergebnis: enorm verbesserte Steifigkeitseigenschaften für mehr Selbstvertrauen bergab und besseres Handling auf dem Trail. In Sachen Gewicht ist der Rahmen mit knapp über 3 kg 200 g leichter als der des vorherigen Torque AL.

Wir haben beim AL einige Dinge einfacher gestaltet, um maximale Performance zu einem erschwinglichen Preis anbieten zu können. Ohne die Flip-Chip-Geometrie-Anpassung, die es beim CF gibt, haben wir die Winkel so kombiniert, dass man von beiden Einstellungen des Flip-Chips profitiert: Mit dem gleichen 63,5-Grad-Lenkwinkel und der niedrigen Tretlagereinstellung der „LO“-Flip-Chip-Position des Torque CF kann man es bergab mit dem Torque AL auf dem Trail ebenfalls richtig laufen lassen und gelangt dank des steilen 78-Grad-Sitzwinkels der „HI“-Position entspannt zurück zum Trail-Einstieg.

Weniger Zeit am Montagegeständer bedeutet mehr Zeit auf den Trails: Wie bei den CF-Bikes waren uns auch bei den AL-Modellen die Haltbarkeit sowie die Benutzerfreundlichkeit beim Schrauben besonders wichtig. Eine Hinterbau-Konstruktion mit neuen Brücken an den Ketten- und Sitzstreben sowie eine verbesserte Umlenkwappe machen das hintere Rahmendreieck steifer und erhöhen dessen Haltbarkeit. Auf den ersten Blick sehen die Gewinde der Lagerbolzen aus wie normale Aluminiumgewinde. Beim genaueren Hinsehen erkennt man aber die Stahleinsätze – praktisch



unzerstörbar und im Falle eines Falles von einem professionellen Mechaniker austauschbar. Mit nur zwei Inbus-Schlüsseln (5 mm und 6 mm) lässt sich jeder Bolzen des Rahmens problemlos lockern oder festziehen. Die Lager sind mit dem gleichen Fett gefüllt wie beim CF-Modell, um das Bike bestens gegen Schlamm und Nässe zu rüsten.



RAHMENGRÖSSE	S	M	L	XL
SITZROHRLÄNGE (MM)	395	430	445	460
OBERROHRLÄNGE (MM)	577	604	631	658
STEUERROHRLÄNGE 27.5 (MM)	120	130	140	-
STEUERROHRLÄNGE 29ER (MM)	100	105	115	125
LENKWINKEL (°)	63.5/64	63.5/64	63.5/64	63.5/64
SITZROHRWINKEL EFFEKTIV (°)	77.5/78	77.5/78	77.5/78	77.5/78
SITZROHRWINKEL EFFEKTIV @ MAX	76,89	76,91	76,95	77,17
SITZROHRWINKEL EFFEKTIV @ MIN	78,34	78,07	77,97	78,15
SITZROHRWINKEL EFFEKTIV @ STACK	78,44	78,79	79,04	79,23
REFERENZ SATTELHÖHE	720	760	800	840
KETTENSTREBENLÄNGE 27.5 / MULLET (MM)	435	435	435	435
KETTENSTREBENLÄNGE 29ER (MM)	440	440	440	440
TRETLAGER-OFFSET 27.5 (MM)	14	14	14	14
TRETLAGER-OFFSET 29ER (MM)	30	30	30	30
RADSTAND (MM)*	1225	1252	1282	1311
STACK 27.5 (MM)	618	627	636	-
STACK 29ER (MM)	624	629	638	647
REACH (MM)	440	465	490	515
SPACER (MM)	20	20	20	20
VORBAULÄNGE (MM)	40	40	40	40
LENKERBREITE (MM)	760	780	780	780
KURBELLÄNGE (MM)	165	170	170	170
SATTELSTÜTZENDURCHMESSER (MM)	30,9	30,9	30,9	30,9
SATTELSTÜTZENLÄNGE (MM)	150	150	170	200

## PROGRESSIVE GEOMETRIE

Um die Geometrie des Torque auf das nächste Level zu heben, war eine Kombination aus den neuesten Erkenntnissen in der Mountainbike-Entwicklung und unzähligen Tests durch unsere Ingenieure, Profi-Fahrer und Amateure notwendig. Die Bikes haben jetzt einen flacheren Lenkwinkel und kommen mit den neuesten Gabeln mit reduziertem Offset. Dadurch fährt sich das Torque laufruhiger bei hohen Geschwindigkeiten, behält aber auch seinen verspielten Charakter und enorme Traktion in Kurven bei. Das Bike verfügt außerdem für noch mehr Agilität am Hinterrad über kurze Kettenstreben, während der lange Reach den Fahrer in die perfekte Fahrposition „im Bike“ bringt. So ziehst du das Bike locker in den Manual, profitierst aber bei Highspeed-Downhills von überragender Laufruhe.

Das Torque ist unsere Maschine fürs Grobe und wurde nicht für hügeliges XC-Gelände entwickelt, sondern um entspannt zum Gipfel zu kurbeln und es bergab dann so richtig krachen zu lassen. Um diesem Fahrstil gerecht zu werden, haben wir dem Torque einen steileren Sitzwinkel spendiert: Mit 78 Grad in der „HI“-Einstellung und 77,5 in der „LO“-Einstellung (alle AL-Modelle kommen ausschließlich in der „HI“-Einstellung) bringt dich das Torque beim Klettern in eine komfortable, aufrechte Sitzposition. Dabei verlagert der Sitzwinkel den Schwerpunkt des Fahrers nach vorne und ermöglicht so mehr Vortrieb beim Pedalieren.

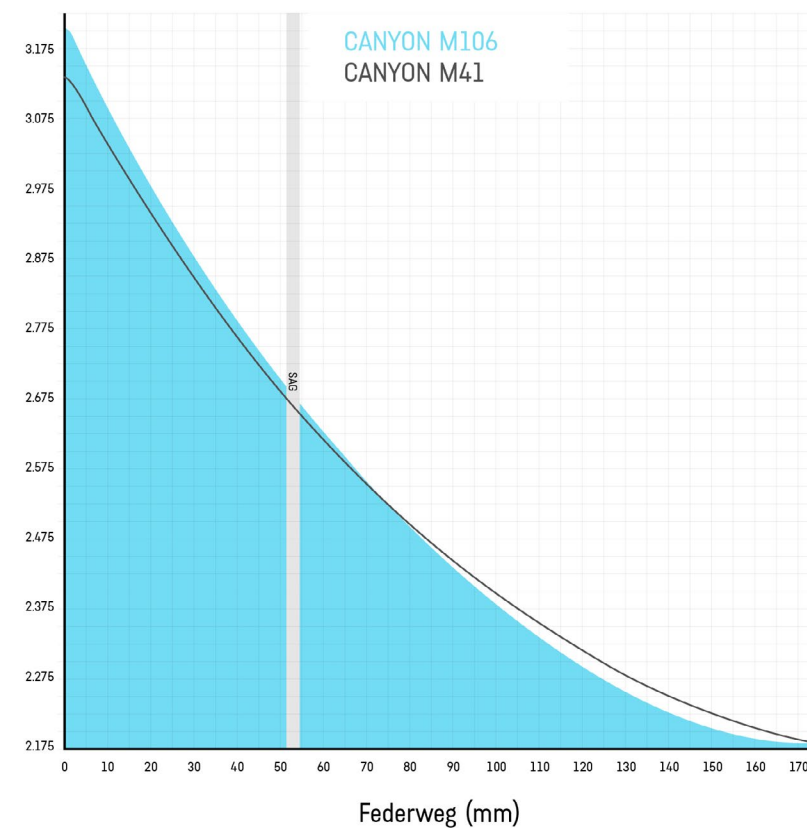
# TRIPLE PHASE SUSPENSION

Die Triple Phase Suspension kam das erste Mal bei unserem Worldcup Downhill Race Bike Sender zum Einsatz. Es handelt sich dabei vielmehr um eine Fahrwerks-Charakteristik als um ein Fahrwerks-Design. Zu Beginn des Federwegs spricht der Hinterbau selbst bei kleinsten Unebenheiten durch Wurzeln oder Gestein sehr sensibel an. Das sorgt für Traktion und hält das Bike ruhig auf dem Trail. Im mittleren Federwegs-Bereich profitierst du von einer stabilen Plattform: So stehst du hoch im Federweg, hältst die Geschwindigkeit durch Bodenwellen und aus Kurven heraus und kannst bei Sprüngen so richtig abheben. Der progressive Verlauf der Federkennlinie zum Ende hin verhindert ein Durchschlagen des Dämpfers und ermöglicht eine ideale Ausnutzung der Federwegs-Reserven – und zwar erst dann, wenn du sie auch wirklich brauchst.

Die Triple Phase Suspension ist kein einzelnes Design-Element wie ein Drehpunkt an der Kettenstrebe. Vielmehr steht sie für den eigentlichen Verlauf der Federkennlinie, die Gesamtprogression und die entsprechenden Fahrwerks-Eigenschaften, die dazu beitragen, dass unsere Bikes unter allen Bedingungen mit hervorragender Performance begeistern.

Bei jeder Canyon Full-Suspension-Plattform kommt die Triple Phase Suspension zum Einsatz, jedoch optimieren wir sie für den spezifischen Einsatzbereich des jeweiligen Bikes. Außerdem sind wir immer auf der Suche nach Möglichkeiten zur Verfeinerung des Fahrwerks. Die Kinematik des neuen Torque verfügt über mehr Progression zum Ende des Federwegs. Es ist einfach ein schnelleres Bike, das härter gefahren werden kann als sein Vorgänger. Daher haben wir das Fahrwerk progressiver abgestimmt, um die Wahrscheinlichkeit eines durchschlagenden Dämpfers zu reduzieren.

## FEDERKENNLINIE



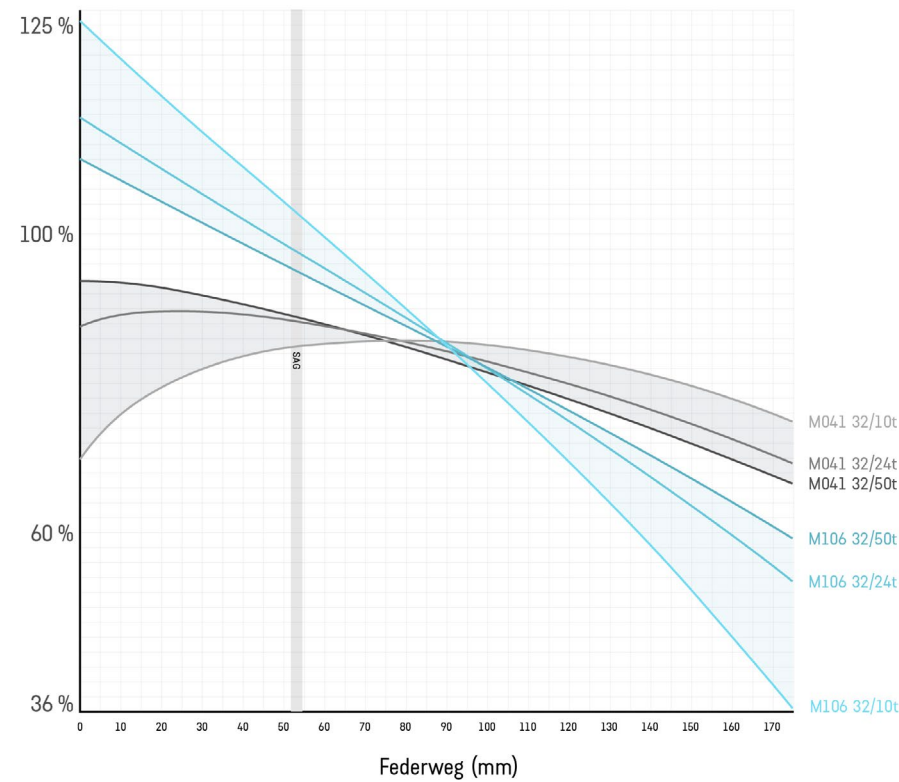
# PRO ANTI-SQUAT

Die Erkenntnisse der Entwicklung der EWS-prämierten Shapeshifter Technologie des Strive hat sich auch darauf ausgewirkt, wie wir das Thema „Effizienz beim Pedalieren“ bei einem Long-Travel Bike wie dem Torque angehen. Während sich die Anti-Squat-Werte auf den ersten Blick kaum verändert haben, macht die Erhöhung des Anti-Squat um den SAG-Punkt (bei 30 % Federwegs-Ausnutzung) einen großen Unterschied. Diese Erhöhung verbessert die gesamte Performance beim Pedalieren. Und dank der schnellen Abnahme des Anti-Squat nach dem SAG-Punkt konnten unsere Ingenieure die negativen Auswirkungen des Pedalrückschlags auf dem Trail minimieren.

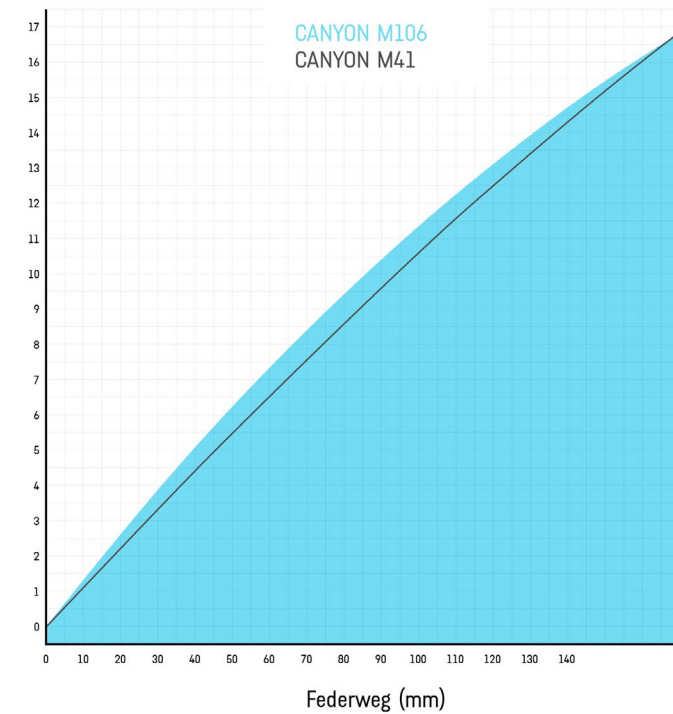


## ANTI-SQUAT

Schwerpunkt 800 mm über dem Tretlager



## PEDAL-KICKBACK (32/24)



## MEHR ZEIT AUF DEM BIKE

Von doppelt abgedichteten Lagern bis hin zu austauschbaren Gewinde-Ein-sätzen und dem speziell abgestimm-ten Lagerfett: Unsere Ingenieure haben eine Menge Arbeit investiert, um das neue Torque noch langlebiger und wartungsfreundlicher zu machen.

Alle Torque CF Modelle verfügen über interne Kabelführungen aus Kunst-stoff. Das verleiht dem Bike nicht nur einen cleanen Look und schützt die Kabel vor den Elementen, diese Kunst-stoff-Kanäle verhindern auch ein Klapp-ern der Züge im Inneren und machen deren Austausch zum Kinderspiel. Ein Beispiel: Die Bremsleitung verläuft vom Eingang am Steuerrohr direkt bis zum Ausgang an der Kettenstrebe.

Alle Torque AL Modelle haben eine in-terne Kabelführung im Hauptrahmen, hinten verlaufen die Züge aber extern unterhalb der Kettenstrebe. Um Geräusche im Rahmeninneren zu verhindern, sind die Kabel von einem Schaum-stoff-Schlauch umgeben. Alles, was du hörst, sind deine Reifen auf dem Trail. Auch die Torque Reihe nutzt das



UDH (Universal Derailleur Hanger) von SRAM, das sich einfach beschaf-fen und austauschen lässt, sollte es einmal einen Schlag abbekommen. Außerdem nutzen das Torque und das Spectral die gleichen Ersatzteile. So können wir Produktionsabfälle redu-zieren, den Lagerbestand verringern und die Verfügbarkeit zusätzlich be-nötigter Teile optimieren, solltest du unseren Support benötigen.



## DIE FEINEN DETAILS

Manchen macht es nichts aus, einen Rucksack mit einer Trinkblase und Tools zu beladen, für andere dagegen gibt es nichts Schöneres als nur mit dem Bike loszufahren. Und wenn es um Stauraum am Bike geht, glänzt das Torque. Unsere Ingenieure haben einen Weg gefunden, einen Flaschenhalter in das vordere Rahmendreieck zu integrieren. Mit einem Canyon Sideloader Flaschenhalter passt so auch eine Canyon FUEL 600-ml-Flasche in den Hauptrahmen.

Wir haben außerdem ein paar raffinierte Befestigungspunkte unter dem Oberrohr eingebaut. Hier kann man einen Transportgurt oder eine Taschenhalterung für einen Ersatzschlauch oder weiteres Zubehör unterbringen. So lässt sich Ausrüstung direkt am Bike befestigen, auch ohne separaten Gurt.

Zu guter Letzt haben wir das Feedback unseres EWS-Mechanikers Lars Hartwich genutzt, um eine Reihe von Rahmenprotektoren zu entwickeln. Ein integrierter Unterrohr-Protektor aus Gummi schützt den Rahmen vor umherfliegenden Steinen oder im Falle eines Sturzes. Das Gleiche gilt für die speziell geformten Protektoren an Ketten- und Sitzstreben. Der Kettenstreben-Schutz mit speziellen Rillen schützt zudem den hinteren Teil des hinteren Rahmendreiecks und dämpft gleichzeitig Schläge der Kette.



## TEAMWORK MIT DT SWISS

Lafräder spielen bei jedem Mountainbike eine entscheidende Rolle. Der beste Rahmen der Welt nützt nichts, wenn die Lafräder ihren Job nicht machen. Daher haben wir uns mit den legendären Lafräderherstellern von DT Swiss zusammengetan, um einen Laufbandsatz zu entwickeln, der dem Torque würdig ist. Jedes Modell außer dem Einstiegsmodell Torque 5 kommt mit einem Paar ultrarobuster und zuverlässiger DT Swiss Lafräder, die speziell für den Downhill-Einsatz und unseren Kategorie-5-Test-Standard gebaut wurden.





## G5 KOMPONENTEN

Die G5 Komponenten, die wir an den Torque Modellen verbauen, sind keine einfachen „Hausmarken“-Teile. Sie wurden speziell von Canyon entwickelt, um dir zuverlässige Komponenten mit ultimativer Langlebigkeit und Performance zu bieten. Das Ganze verpackt in einem stylischen Industrie-Design, das perfekt zur Optik des Bikes passt.

Benannt nach unserem höchsten Testprotokoll der Kategorie 5, sind alle G5 Komponenten getestet und zugelassen für die brutalsten Herausforderungen sämtlicher Gravity-Disziplinen.

Rampage? Klar. DH World Cups? Aber sicher. Indem wir diese Teile selbst entwickeln, haben wir die volle Kontrolle in Sachen Qualität und Funktionalität. Außerdem können wir jedes Bauteil ideal auf den Einsatzbereich abstimmen. Einfach ausgedrückt: G5 Komponenten helfen uns, das bestmögliche Bike zu bauen.



# FAQ

## **AB WANN KANN ICH ÜBER DIE NEUEN TORQUE MODELLE BERICHTEN?**

Ab **Montag, 6. Dezember, 11:00 Uhr MEZ** kannst du loslegen und gerne deine Artikel und Reviews veröffentlichen.

## **WIE VIEL FEDERWEG HAT DAS TORQUE?**

Alle 29er Modelle verfügen vorne und hinten über 170 mm Federweg, die 27,5er Modelle haben 180 mm vorne und 175 mm hinten. Entsprechend kommt das Mullet Bike vorne mit 170 mm sowie einem 29er Vorderrad und hinten mit 175 mm und einem 27,5er Hinterrad.

## **WIE VIELE BIKES GIBT ES IM TORQUE LINE-UP UND WO LIEGEN SIE PREISLICH?**

Es wird insgesamt sechs Modelle geben:

- Torque 5
- Torque 6
- Torque CF 7
- Torque CF 8 (Mullet)
- Torque CF Fabio Wibmer (Mullet)
- Torque CF 9

Die Preise geben wir in der Pressemitteilung kurz vor Launch bekannt.

## **WIE HABEN SICH FREERIDING UND BIKEPARK ACTION IN DEN LETZTEN JAHREN VERÄNDERT – UND HABEN DIESE VERÄNDERUNGEN DIE ENTWICKLUNG DES TORQUE BEEINFLUSST?**

Während sich der eigentliche Fahrstil von Freeridern und Park Rats seit dem letzten Torque Update 2017 nicht signifikant verändert hat, hat die Anzahl von Downhill Spots generell und von Parks mit großen Features auf Jump Lines oder ruppigen Downhill-Abfahrten deutlich zugenommen. Damit stieg auch die Anzahl derer, die über das nötige Fahrkönnen verfügen, solche Features zu meistern. Ganz nach dem Motto: Go big. Wir wollten das Torque noch progressiver und zuverlässiger machen. Das Resultat: Dieses Bike vermittelt ein unglaubliches Selbstvertrauen bei hohen Geschwindigkeiten und großen Sprüngen.

Mountainbikes haben sich rasant weiterentwickelt – und die neueste Generation der Bikes kann Dinge, die noch vor ein paar Jahren nur den besten Fahrerinnen und Fahrern vorbehalten waren. Mit einem modernen Mountainbike kann man schneller fahren als je zuvor. Das Torque war bereits ein extrem leistungsfähiges Bike für sämtliche Abfahrten, aber jetzt ist



es noch effizienter, damit du auch Trail-Einstiege weit oben außerhalb des Bikeparks erreichst. Zusätzliche Laufradgrößen und eine überarbeitete Geometrie machen das neue Torque noch vielseitiger. Ein Gravity Bike, das bergab keine Grenzen kennt, mit dem du aber auch Anstiege aus eigener Kraft bezwingen kannst, wenn mal kein Shuttle, keine Gondel oder kein Sessellift in der Nähe sind.

## **WAS WAREN DIE TREIBENDEN KRÄFTE HINTER DER EVOLUTION DER NEUEN TORQUE FAMILIE?**

Das gesamte Gravity-Entwicklungsteam war motiviert von der Idee, das perfekte Park Bike mit langem Federweg zu entwickeln. Wir shredden gerne im Bikepark und wollten mit den neuen Torque Modellen das beste Fahrerlebnis für uns und alle Bikepark-Fans da draußen ermöglichen. Das Ergebnis: Fahrspaß pur, ob auf dem DH-Track oder der Jump Line.

## **FAHREN SICH DAS TORQUE AL UND DAS TORQUE CF UNTERSCHIEDLICH?**

Die natürlichen Unterschiede zwischen den beiden Materialien bedeuten, dass einige Testlabor-

Daten bei CF und AL nicht übereinstimmen. Zum Beispiel ist die Steifigkeit beim AL-Rahmen technisch gesehen höher, aber das hat nichts mit dem Einsatz in der Realität zu tun. Die Belastungen auf dem Trail sind dynamischer als eine statische Belastung mit Gewichten auf dem Prüfstand im Labor.

Mit dem CF-Rahmen waren wir in der Lage, ein besser auf den Einsatzbereich abgestimmtes Fahrerlebnis zu erschaffen. Denn dank der Eigenschaften von Carbon ist es möglich, ein optimales Verhältnis zwischen Widerstandsfähigkeit, Gewicht und Steifigkeit an verschiedenen Stellen des Rahmens zu erreichen. So konnten wir uns auf bestimmte Bereiche des Rahmens konzentrieren und entscheiden, wie sich das Bike fahren sollte.

Das Torque AL setzt den Fokus eher auf das Verhältnis von Widerstandsfähigkeit zu Gewicht als auf die Steifigkeit. Das liegt daran, dass Aluminium fester als Carbon ist und typischerweise größere Toleranzen bei der Herstellung aufweist. Es gibt zwar technische Unterschiede zwischen den beiden Materialien, wir haben aber hart daran gearbeitet, das Beste aus beiden herauszuholen, damit sich die AL- und CF-Bikes auf dem Trail so ähnlich wie möglich fahren.

## KONNTET IHR BEIM NEUEN RAHMEN GEWICHT SPAREN?

Ja, sowohl die Torque AL als auch die Torque CF Modelle sind rund 200g leichter als ihre Vorgänger.

## WIE HAT CANYON DIE TORQUE MODELLE LEICHTER GEMACHT?

Um das Gewicht des Torque CF zu reduzieren, haben wir das Layup der Carbon-Fasern an den Stellen optimiert, wo das Verhältnis aus Steifigkeit zu Gewicht am entscheidendsten ist. Einige Kompo-

ponenten des Torque haben ein paar Gramm zugelegt, während andere, wie der neue Hauptrahmen, das Gesamtgewicht gesenkt haben. Wir verstärkten den Rahmen an den Knotenpunkten, der Sitzstrebenbrücke, den Kettenstreben und rund um die Lager und Achsen, während wir bei verschiedenen anderen Teilen des Rahmens Ge-

wicht einsparen konnten. Außerdem haben wir am Torque CF den Aluminium-Hinterbau durch einen Carbon-Hinterbau ersetzt.

Um das Beste aus dem Torque AL zu holen, haben wir von Grund auf neu angefangen. Unsere Ingenieure optimierten die Rohrquerschnitte, verwendeten geradere, weniger organische Rohrprofile und verbesserten Knotenpunkte sowie verschweißte Stellen. Diese Weiterentwicklungen haben die Stabilität und die Steifigkeit des Rahmens erhöht. Außerdem ermöglichen sie eine Reduzierung der Wandstärke und des Gesamtgewichts. So sparen wir 200g.

## WELCHE ZIELE GAB ES IN SACHEN RAHMENSTEIFIGKEIT UND -STABILITÄT BEIM NEUEN TORQUE?

Umfangreiche Studien unseres R&D Teams haben ergeben, dass es einen optimalen Bereich der Rahmensteifigkeit im High-Performance-Bereich gibt: Alles, was darüber liegt, funktioniert nicht, aber innerhalb dieses Bereichs verbessert weniger Steifigkeit die Traktion und mehr Steifigkeit schafft Selbstvertrauen bergab. DH-Bikes vermitteln aus mehreren Gründen maximales Selbstvertrauen bei hohen

Geschwindigkeiten, aber die Steifigkeit des Rahmens spielt hier eine entscheidende Rolle. Wir haben festgestellt, dass die Steifigkeit im vorderen Bereich des Hauptrahmens besonders wichtig ist, um Fahrerinnen und Fahrern die nötige Laufruhe zu geben, um schneller fahren und noch radikalere Linien wählen zu können.

Bei der Steifigkeit des Hinterbaus gibt es echte Kompromisse bei der Rahmenkonstruktion. Das Torque ist technisch gesehen kein DH Race Bike, und die meisten fahren nicht ständig am absoluten Limit der Traktion. Deshalb haben wir das Bike am oberen Ende der Steifigkeits-Range angesiedelt, was für mehr Selbstvertrauen in der Abfahrt sorgt. Dies trägt auch zum poppigen und spielerischen Fahrgefühl des Bikes bei. Das Feedback sowohl von guten als auch von weniger erfahrenen Fahrern hat bestätigt, dass du es mit diesem Bike besonders einfach ordentlich laufen lassen kannst – selbst dort, wo du normalerweise bremsen würdest.

## IN WELCHEN LAUFRADGRÖSSEN GIBT ES DAS NEUE TORQUE?

Die Modelle Torque 5, Torque 6, Torque CF 7 und Torque CF 9 gibt es sowohl mit Laufrädern in 27,5 Zoll als auch in 29 Zoll. Das Torque CF 8 und das Torque CF Fabio Wibmer sind ausschließlich mit Mullet-Setup erhältlich (29er Vorderrad, 27,5er Hinterrad).

## LÄSST SICH DIE GEOMETRIE DES TORQUE ANPASSEN?

Nur die Geometrie des Torque CF kann angepasst werden. Dank eines in die untere Dämpferaufnahme integrierten Flip-Chips kann das Bike zwischen den Modi „LO“ und „HI“ wechseln. In „LO“-Modus beträgt der Lenkwinkel 63,5 Grad, der Sitzwinkel 77,5 Grad und in der „HI“-Einstellung 64 Grad beziehungsweise 78 Grad. Die Höhe des Tretlagers verändert sich in der Höhe um 8mm zwischen den beiden Modi. Das Torque AL verfügt über keinen Flip-Chip, es vereint stattdessen den Lenkwinkel und die Tretlagerhöhe der „LO“-Einstellung des Torque CF und den steilen Sitzwinkel der „HI“-Einstellung.



## KOMPATIBILITÄT: STAHLFEDER VS. LUFTFEDER

Das Torque verfügt über eine progressive Federkennlinie, die sowohl mit Luft- als auch mit Stahlfeder funktioniert. Auf dem Trail sorgt die Sensibilität der Stahlfeder für bessere Traktion, während der Luftdämpfer mehr Stabilität im mittleren Federwegs-Bereich für extra Pop liefert. Das Torque CF 8 und das Torque CF Fabio Wibmer sind beide mit Stahlfeder-Dämpfern ausgestattet, die auf die jeweilige Rahmengröße und das entsprechende Durchschnitts-Fahrergewicht abgestimmt sind. Um ein ideales Setup zu ermöglichen, sind zwei zusätzliche Stahlfedern im Lieferumfang enthalten – jeweils mit einer härteren und einer weicheren Feder.

## ÜBER WELCHEN TRETLAGER-STANDARD VERFÜGT DAS TORQUE?

Torque AL und Torque CF kommen beide mit einem verschraubten Tretlager in 73 mm.

## GIBT ES EINE ISCG AUFNAHME?

Torque AL und Torque CF werden serienmäßig mit einer integrierten Kettenführung ausgeliefert. Für das Torque CF kann eine ISCG-Platte nachbestellt werden, erhältlich mit dem Produktcode EP1266-01.

## WO FINDE ICH DEN GUIDE FÜR DAS FAHRWERKS- SETUP DES TORQUE?

Ein Suspension Setup Guide wird zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der Bikes verfügbar sein. Außerdem wird es How-to-Videos zu unterschiedlichen Themen wie Setup oder Aufbau des Torque geben.

## WIE KOMPATIBEL SIND DIE UNTERSCHIEDLICHEN LAUFRADGRÖSSEN? KANN ICH EINFACH EIN 27,5ER HINTERRAD IN 29ER TORQUE EINSETZEN UND MIR SO EIN MULLET BIKE BAUEN?

Das ist nicht möglich. Das Torque 27.5 und das Torque Mullet verfügen über einen anderen Hinterbau als das 29er Torque, um zu garantieren, dass jedes Bike dasselbe Fahrgefühl vermittelt und eine reaktionsschnelle Kinematik hat. Ein 27,5-Zoll-Laufrad auf dem 29er Rahmen würde die Geometrie durcheinanderbringen und das Tretlager in eine sehr tiefe Position bringen. Unsere Ingenieure haben viel Arbeit in die Einstellung der Geometrien aller drei Torque Versionen gesteckt. Sie raten von der Verwendung von Geometrie-verändernden Bauteilen ab, da sich diese negativ auf die Geometrie oder Kinematik auswirken könnten.

Um die Herstellung und Montage der drei verschiedenen Bikes zu vereinfachen, wurden sie modular aufgebaut. Das bedeutet, dass die Mullet Bikes die Kombination aus einem 29er Hauptrahmen und einem 27,5er Hinterbau sind. Jedes Torque verwendet außerdem die gleiche Wippe, damit die Federung gleichermaßen gut über alle drei Plattformen hinweg funktioniert.

## WO LIEGEN DIE STÄRKEN DES TORQUE? IST ES EHER EIN ENDURO BIKE, EIN RAMPAGE BIKE ODER ZUM JIBBEN GEDACHT?

Das Ziel beim Torque war ein Gravity Bike, das sowohl auf den Jump Lines im Bikepark als auch auf technischen Trails innerhalb und außerhalb des Parks begeistert. Während das Torque besonders in der 29er Variante schnelle Split-Zeiten bei einem Enduro-Rennen hinlegen kann, wurde es auch robust genug gebaut, um es mit sämtlichen Freeride-Missionen aufnehmen zu können. Du kannst sogar eine DH-Gabel mit Doppelbrücke an einem 27,5-Zoll-Rahmen montieren: Mit einem solchen Setup hat Thomas Genon erst die berühmten Steilhänge und XXL Jumps bei der Red Bull Rampage in Utah bezwungen.



## KANN ICH EINE DH-GABEL MIT DOPPELBRÜCKE MONTIEREN?

Go for it. Wir geben das Torque CF und AL für die Verwendung mit einer Doppelbrückengabel frei – aber vergiss nicht die Montage von Fork Bumpnern. Außerdem solltest du die Höhe zwischen Achse und Gabelkrone beachten und ggf. eine Verringerung des Federwegs auf 190 mm oder 180 mm in Erwägung ziehen, damit Lenkwinkel und Tretlagerhöhe stimmen.

## WARUM GIBT ES DAS TORQUE NICHT DIREKT MIT DOPPELBRÜCKENGABEL AB WERK?

Wir wollten das Torque so vielseitig wie möglich machen, out of the box. Die neueste Generation von Single-Crown-Federgabeln mit langem Federweg verfügen über Standrohre mit einem Durchmesser von 38 mm. Solche Maße waren in der Vergangenheit reinen DH-Gabeln mit Doppelbrücke vorbehalten. Sie sind stabil genug für nahezu alles. Noch dazu bietet eine Single-Crown-Gabel ein überragendes Allround-Setup.

## WAS UNTERSCHIEDET DAS 29ER TORQUE VOM STRIVE? WIRD DAS TORQUE AUCH BEI EWS RENNEN ZUM EINSATZ KOMMEN?

Das Torque ist eine einfache, spaßige Shred-Maschine, während das Strive ein fortschrittliches Race Bike ist. Das Strive verfügt über die einzigartigen Shapeshifter Technologie und ist auf maximale Traktion im Grenzbereich ausgelegt.

## DAS AKTUELLE TORQUE HAT DEN RUF, EIN ULTRA-AGILES UND LEISTUNGSFÄHIGES MINI-DH/FREERIDE BIKE ZU SEIN. WIE HABT IHR DIESEN VERSPIELTEN CHARAKTER BEIBEHALTEN? KÖNNEN DIE JUNGEN WILDEN IMMER NOCH 360ER MIT DIESEM BIKE SPRINGEN?

Das Bike wurde zwar länger und flacher, aber wenn du mehr Wert auf ein superagiles Handling für 360er oder ähnliche Tricks legst statt auf Höchstgeschwindigkeit, dann wähle einfach eine Nummer kleiner als dein vorheriges Bike. Das Torque wird immer ein echtes Freeride und Park Bike bleiben. Aus diesem Grund bieten wir es immer noch mit 27,5-Zoll-Laufrädern an.

## WORIN UNTERSCHIEDEN SICH TORQUE AL UND TORQUE CF NOCH?

Im Gegensatz zu den Torque AL Modellen kommt das Torque CF mit einem Flip-Chip für die Geometrie-Einstellung und hat doppelt abgedichtete Lager, austauschbare Gewinde-Einsätze sowie eine vollständig interne Kabelführung. Aufgrund dieser Unterschiede verwendet die AL-Plattform andere Hardware und Kleinteile wie Bolzen, Achsteile und Steuersatz. In der folgenden Tabelle findest du einen Überblick.

## WELCHE MAXIMALE REIFENBREITE KANN ICH AM TORQUE MONTIEREN?

An das Torque passen Reifen mit einer Breite von 66 mm oder 2,5 Zoll von den meisten Reifenherstellern.

## WIE SOLLTE ICH MEIN FAHRWERK EINSTELLEN? WELCHEN SAG EMPFEHLT IHR? WELCHEN LUFTDRUCK SOLLTE ICH BEI MEINEM GEWICHT FAHREN?

Wir empfehlen einen SAG von 30 %.

PLATTFORM	BOLZEN	GEO-ANPASSUNG	KABELFÜHRUNG	LAGERDICHUNGEN	ISCG AUFNAHME
AL	Gewinde-Einsätze aus Stahl (lassen sich von einem professionellen Mechaniker austauschen)	Keine Anpassungsmöglichkeit. Die Winkel liegen fix bei 63,5 Grad Lenkwinkel, 78 Grad Sitzwinkel und tiefem Tretlager-Setup.	Interne Kabelführung im Hauptrahmen, von einem Schaumstoffschlauch umwickelt; externe Kabelführung am Hinterbau	Hochwertige Industriellager mit speziellem Fett	An die Außenseite des Tretlagerbereichs geschweißt
CF	Austauschbare Gewinde-Einsätze (von jedem machbar)	Flip-Chip bietet eine Anpassung um 0,5 Grad + Höhenverstellung der Tretlagerhöhe um ± 8 mm	Komplett interne Kabelführung	Doppelt abgedichtete Lager mit speziellem Fett	Austauschbare Aluminium-ISCG-Aufnahme (GP0094-01)



# SPECS TORQUE

	TORQUE 5	TORQUE 6	TORQUE CF 7	TORQUE CF 8	TORQUE CF FABIO WIBMER	TORQUE CF 9
<b>RAHMEN</b>	Torque AL	Torque AL	Torque CF	Torque CF	Torque CF	Torque CF
<b>GABEL</b>	Rockshox ZEB Select	FOX 38 Performance	Rockshox ZEB Select+	FOX 38 Performance Elite	Öhlins RXF38	FOX 38 Factory
<b>DÄMPFER</b>	Rockshox Super Deluxe Select+	FOX Float X2 Performance	Rockshox Super Deluxe Select+	FOX DHX2 Performance Elite	Öhlins TTX22M	FOX Float X2 Factory
<b>SCHALTGRUPPE</b>	Shimano Deore (10-51T)	Shimano SLX (10-51T)	SRAM GX (10-52T)	Shimano XT (10-51T)	SRAM Descendant 6k (32T)	Shimano XTR (10-51T)
<b>KURBEL</b>	Shimano Deore (32T)	Shimano SLX (32T)	SRAM GX (32T)	Shimano XT (32T)	SRAM X01 with GX cassette (10-52T)	Raceface Next R (32T)
<b>BREMSEN</b>	Shimano Deore (203/203 mm)	Shimano SLX (203/203 mm)	Code R (200/200 mm)	Shimano XT (203/203 mm)	Magura MT7 (203/203 mm)	Shimano XTR (203/203 mm)
<b>LAUFRÄDER</b>	Raceface AR30, MT400	DT Swiss FR2070	DT Swiss FR2070	DT Swiss FR560/350	DT Swiss FR560/350	DT Swiss FR560/240EXP
<b>REIFEN</b>	F: Maxxis Assegai 2.5 Maxxgrip, EXO+ R: Maxxis DHR2 2.4 Maxxterra, DD	F: Maxxis Assegai 2.5 Maxxgrip, EXO+ R: Maxxis DHR2 2.4 Maxxterra, DD	F: Maxxis Assegai 2.5 Maxxgrip, EXO+ R: Maxxis DHR2 2.4 Maxxterra, DD	F: Maxxis Assegai 2.5 Maxxgrip, EXO+ R: Maxxis DHR2 2.4 Maxxterra, DD	F: Continental Baron 2.4 Apex R: Continental Kaiser 2.4 Apex	F: Maxxis Assegai 2.5 Maxxgrip, EXO+ R: Maxxis DHR2 2.4 Maxxterra, DD
<b>LENKER</b>	G5 AL	G5 AL	G5 AL	G5 AL	SQLab 30X CF	G5 CF
<b>VORBAU</b>	G5	G5	G5	G5	SQLab 80X	G5
<b>SATTELSTÜTZE</b>	Iridium Dropper Post	Iridium Dropper Post	G5 Dropper Post	G5 Dropper Post	G5 Dropper Post	G5 Dropper Post
<b>SATTEL</b>	Ergon SM10 Enduro	Ergon SM10 Enduro	Ergon SM10 Enduro Comp	Ergon SM10 Enduro Comp	Sqlab 611 Ergowave	Ergon SM10 Enduro Comp
<b>FARBEN</b>	Raw `kn` Roll, Lil Moine	Raw `kn` Roll, Dijon	Exhaust Black, Curry Kingdom	Exhaust Black, Big Bamboo	Shockwaves	Exhaust Black, Big Bamboo
<b>LAUFRADGRÖSSEN</b>	650B, 29"	650B, 29"	650B, 29"	Mullet	Mullet	650B, 29"
<b>GRÖSSEN</b>	S, M, L, XL	S, M, L, XL	S, M, L, XL	M, L, XL	M, L, XL	S, M, L, XL
<b>GEWICHT</b>	16,4 kg	16,1 kg	15,5 kg	15,8 kg	15,6 kg	14,7 kg



© CANYON 2021. SÄMTLICHE TEXTE, BILDER UND ANDERE VERÖFFENTLICHEN INFORMATIONEN UNTERLIEGEN, SOFERN NICHT ANDERS GEKENNZEICHNET, DEM COPYRIGHT DER CANYON BICYCLES GMBH ODER WERDEN MIT ERLAUBNIS DER RECHTEINHABER VERÖFFENTLICHT. ALLE ANGABEN OHNE GEWÄHR, IRRTÜMER UND ÄNDERUNGEN IN TEXT UND ABBILDUNG VORBEHALTEN.

## **IMPRESSUM**

CANYON BICYCLES GMBH  
KARL-TESCHE-STRASSE 12  
56073 KOBLENZ  
GERMANY

T +49 (0) 261 9490 3000  
INFO@CANYON.COM

**CANYON.COM**

29.11.2021