

Im Test: 6 Allrounder ab 499 Euro

Räder für alle



Text: Jan Gathmann, Fotos: Frank Gleitsmann

Wieviel darf man erwarten, wenn man möglichst wenig Geld für ein anständiges Trekkingrad ausgeben will? Einiges, lautet eine Antwort aus unserem Test von sechs Durchschnittstypen mit Kettenschaltung.

••••• 570 Euro – soviel ist den meisten Menschen in Deutschland ihr neues Fahrrad wert, wie Forscher im Auftrag des ADFC herausfanden. Oder sollte es besser heißen: so wenig? Um das zu klären, haben wir sechs Trekkingräder zum Test anrollen lassen, deren Preis nahe am Durchschnittswert liegt. Zwischen 500 und 650 Euro durften sie kosten. Gefragt waren von uns wie von den meisten Käufern echte Allrounder, die tägliche Wege ebenso meistern wie den Einsatz auf Kurztouren und auch den Fahrspaß nicht zu kurz kommen lassen. Außerdem interessierte uns, wie gut sich die Räder auf einer ausgedehnten Radreise mit schwerem Gepäck schlagen würden – oder ob sie sich zumindest mit wenig Aufwand gezielt dafür umrüsten lassen. Dafür kommt in diesem Preisbereich nur eine Kettenschaltung als Basis in Frage. Die sonst vorherrschenden 8- oder 7-Gang-Nabenschaltungen bieten nicht den nötigen Übersetzungsbereich.

Nicht zuletzt forderten wir einen Nabendynamo als zuverlässige Energiequelle für die Lichtanlage.

Unbedingt probefahren

Keine Vorgaben machten wir beim Vertriebsweg. Mit dem Poison und dem TrengaDe sind auch zwei Räder vertreten, die nur direkt beim Hersteller bestellt werden können. Nachteil: Zur unbedingt empfehlenswerten Probefahrt muss man sich entweder auf den Weg zur Firmenzentrale machen, was mit Fahrtkosten jeden Preisvorteil tilgt, oder man nimmt das 14-tägige Rückgaberecht und die damit verbundene Arbeit des Einpackens nach der Probetour in Anspruch. Dass alle Testkandidaten einen Nabendynamo als „Lichtmaschine“ besitzen, ist schon ein Lob wert, besonders bei den Rädern am unteren Ende des Preisspektrums von Bergamont und Gepida. Bei der Lichtanlage ist zumindest Standlicht hinten Stan-

dard. Nicht erwarten kann man lichtstarke LED-Scheinwerfer – ein Teil, das sich leicht ersetzen lässt (siehe Interview).

Was kann man sonst noch erwarten? Ein erfreulicher Trend: Vorbei sind die Zeiten, in denen man „günstige“ Trekkingräder nur mit „günstiger“ und damit schwerer, aber wartungsintensiver Federgabel bekam. Gleich drei Räder kommen mit starren Gabeln, die Lowriderösen besitzen. So lässt sich für eine ausgeglichene Gewichtsverteilung auf langen Radreisen leicht ein Vorderrad-Gepäckträger nachrüsten. Und zumindest die guten Federgabeln, die bei TrengaDE und Breezer zum Einsatz kommen, erhöhen den Komfort spürbar. Auch das war lange nicht selbstverständlich. Standard sollte ein belastbarer Gepäckträger mit mindestens 20 Kilo Zuladung sein, den alle Räder bis auf das Poison bieten. Keineswegs schlichte Einheitskost gibt es bei den Rahmen. Alu ist zwar das Standardmaterial, wird aber auf-

wendig verarbeitet. Ausnahmslos alle tragen eine saubere Lack- oder Pulverschicht, die einen Blick auf gleichmäßig geschuppte Schweißnähte gestattet. Schön gemacht sind Poison, TrengaDE und Breezer, die mit Verstärkungen an den Rohrübergängen und feinen Details nicht geizen. Die Krönung des guten Rahmenbaus ist aber das Victoria, dessen durchgängig verlegte Züge nicht nur gut aussehen, sondern auch Wartungsarmut bringen.

Nächste Überraschung: Das Gewicht liegt bei einigen Rädern erstaunlich niedrig. Mit wenig über 14 Kilo können sich namentlich das Poison und das Victoria schon zu den Leichtgewichten zählen. Eher dem Gewichtschnitt der Preisklasse entsprechen die anderen, die zwischen 16 und 17 Kilo auf die Waage bringen.

Augen auf bei der Schaltung

Bei der Schaltung kann man 24 Gänge erwarten, wobei die Komponenten oft bunt zusammengewürfelt sind. Positive Ausnahme hier: die durchweg hochwertige 27-Gang-Schaltung aus der Deore-Baureihe am Poison. Leider immer noch üblich ist die Kombination hochwertiges Schaltwerk und einfacher „Rest“. Immerhin funktionieren die „getunten“ 24-Gang-Schaltungen genauso exakt wie die höherwertigen Ensembles, bieten aber weniger Schaltkomfort. Tipp: Achten Sie statt des Schaltwerks auf die montierten Ritzelpakete und Kettenradgarnituren. Eine bergtaugliche Übersetzung, zum Beispiel durch 32er-Ritzel hinten und 26er-Kettenblatt vorne, ist in

der Praxis mehr Wert als ein Schaltwerk mit gutem Namen. Ebenfalls ein klarer Vorteil sind Original-Zugaußenhüllen, die man am Shimano-Logo erkennt. Sie führten im Test zu spürbar geringeren Bedienkräften.

Reifen: Tuningpotenzial

Auch ein genauer Blick auf die Laufräder lohnt sich. Während es bei Naben, Speichenzahl und den Nabendynamos nur geringe Qualitätsunterschiede gibt, fällt die Reifenwahl stark unterschiedlich aus. Die Regel sind einfache Modelle, die durch ihr hohes Gewicht wenig Fahrdynamik bringen und auch in Sachen Pannenschutz kaum etwas zu bieten haben. Hochwertige, leichtere Modelle mit besserem Defektschutz finden sich nur bei Poison (Michelin) und Victoria (Continental) – bei beiden Rädern liegt auch der Preis höher. Wichtig hier: Klären Sie vorher das bevorzugte Einsatzgebiet. Ein nachträglicher Reifentausch macht schnell ein Zehntel bis ein Fünftel des Kaufpreises aus. Wer öfter auf Feld- und Waldwegen unterwegs ist, achtet auf Allroundbereifung mit leichtem Stollenprofil, wie sie TrengaDE und Gepida bieten. Wer viel in der Stadt fährt, wird eher Wert auf guten Pannenschutz legen, wie ihn Poison und Victoria bieten. Einen Unterschied macht die Bereifung auch für den Komfort. Schon spürbar sind die fünf Millimeter „Dämpfungsplus“, die zwischen den 37er-Pneus und den Modellen mit 42 Millimeter Breite am Bergamont, Gepida und Breezer liegen. Richtig komfortabel rollt man auf 50- ❖❖❖



• **Schöner Rahmen:** Fließende Übergänge und durchgehend in den Rohren verlegte Außenhüllen am Victoria.



• **Praktisch im Alltag:** vollwertiger Kettenschutz bei Gepida (auch Bergamont, Victoria).



• **Komfortabler:** SR-Suntour Federgabel mit viel Federweg (100 Millimeter) und breite Schwalbe CX Comp-Pneus am TrengaDE.



• **Leider nicht selbstverständlich:** per Schraube geklemmte Ergo-Griffe am Breezer (auch Poison).



„Einfach zu verbessern“

Wie man ein günstiges Trekkingrad an der richtigen Stelle optimiert, fragten wir Lothar Könekamp vom Kölner Fachhandel „Radlager“.

RAD: Was sollte man beim gezielten Aufrüsten eines günstigen Alleskönners beachten?

Könekamp: Grundsätzlich gilt: Wer Komponenten da wechseln lässt, wo er kauft, kann Geld sparen. Viele Händler schreiben beim Tausch gegen höherwertige Teile den Preis der neueren alten gut. Oder sie zeigen sich bei den Montagekosten kulant.

RAD: Wo lohnt es sich besonders?

Könekamp: Es ist leider immer noch nicht selbstverständlich: Vor allem muss das Rad passen! Bei der Probefahrt sollte man sich richtig wohlfühlen. Lieber ein Rad mit 24 Gängen und einem einfachen Shimano-Schaltwerk, das dafür ergonomische Griffe und den individuell richtigen Sattel hat, als ein unbequemes Fahrgefühl. Häufig lässt sich etwa eine falsche Position nur durch den Tausch gegen einen winkelverstellbaren Vorbau optimal anpassen. Das wird schnell teuer, bis zu 120 Euro kann dieser Umbau kosten. Da ist jeder Preisvorteil dahin.

RAD: Wie wichtig ist denn Wachsamkeit bei den Komponenten?

Könekamp: Ein kleines Detail, das viel ausmacht, sind die Griffe. Oft zu finden sind Modelle, die sich verdrehen können. Aber nur verschraubte Griffe erlauben wirklich sichere Kontrolle. Auch bei den Reifen sparen manche Hersteller gerne. Für einen Reifenwechsel, etwa auf Schwalbe Marathon Plus Antiplatt-Pneus, kann man rund 100 Euro kalkulieren. Für Tourenradler ist der Austausch der meist einfachen Gepäckträger interessant, der schon zu geringen Montagekosten ab 20 Euro zu haben ist. Auch der Wechsel zu einem lichtstarken LED-Scheinwerfer macht wenig Aufwand, bringt aber ein echtes Aha-Erlebnis. Was sich eigentlich nicht lohnt, ist nachträgliches „Gewichtstuning“. Wer darauf Wert legt, greift lieber gleich zum höherwertigen Rad.



Packtaschentauglich: 500-Euro-Räder machen auch auf Tour Spaß.

Millimeter-Reifen, wie sie TrengaDE montiert. Überzeugen in Sachen Komfort konnten die Feder-sattelstützen am Gepida und Bergamont, die recht sensibel arbeiten. Auch bei den Sätteln sind einfache, harte Modelle wie beim TrengaDE die Ausnahme. Ein Vorteil auf Radreisen zum Variieren der Sitzposition sind verstellbare Vorbauten. Besonders gut geht das mit höhenverstellbaren Modellen wie am Victoria und am Gepida.

Reisequalitäten

Stichwort Gewichtsverteilung. Beim Umgang mit Gepäck für die Radreise punkten die Räder, die ein hohes zulässiges Gesamtgewicht besitzen sowie stabile Gepäckträger, an denen sich Packtaschen leicht montieren lassen. Ob das Fahrverhalten ruhig bleibt, testeten wir mit 25 Kilo Gepäck in zwei Packtaschen. Besonders gut gefiel uns dabei das TrengaDE, das am sichersten läuft und viel Spielraum bei der Beladung lässt. Mit dem Bergamont schnitt auch eines der ganz günstigen Räder sehr gut ab. Klar wurde aber auch: Wer extremere Reisen angehen will, wird bei allen Rädern einen Tausch des Gepäckträgers erwägen.

Schattenseiten

Gravierende Mängel fanden wir zum Glück keine. Das schwächste „Glied“ in der Ausstattung waren eindeutig die Bremsen, sieht man

von den vorbildlichen Magura HS11-Hydraulikstoppfern am Bergamont ab. Zwar verzögern die bei allen anderen Rädern montierten V-Bremsen kräftig. Negativ fielen aber hohe Reibgeräusche der Shimano M65T-Beläge am Breezer auf, was auf hohen Felgenverschleiß hindeutet. Etwas schwammig wirkten die sehr einfachen V-Bremsen am Gepida. Nur einen Ausrutscher nach unten gab es dagegen bei den Pedalen mit den wenig trittfesten Kunststoff-Modellen am Victoria – sonst ein ständiger Kritikpunkt. Einen echten Kettenschutz findet man nur bei Victoria, Bergamont und Gepida, für Alltagsradler ein klares Kaufargument.

Fazit: Dass man für 500 Euro schon ein richtig ausgereiftes Trekkingrad ohne echte Schwächen bekommen kann, ist das erfreulichste Ergebnis. Überraschend: Ob Fachhandel oder Versender spielt für das Preis-Leistungsverhältnis kaum eine Rolle. Wer auf gute Reifen und Bremsen achtet und vor dem Kauf genau abwägt, welche Ausstattung er braucht, kann mit den sehr guten Rädern im Test richtig glücklich werden. Der beste Allrounder zum geringsten Preis ist das Bergamont. Aspiranten auf lange Radreisen sollten sich das TrengaDE ansehen. Die Auszeichnung Top-Produkt verdient das Victoria mit Klarsengrenzen sprengender Verarbeitung und hervorragenden Fahrleistungen. ❖

Mit 9,75 kg leichtestes Trekkingrad der Welt* ...
...und stolz darauf.



NANOLIGHT®

- HotMelt-Nano Carbon
- Triple Fusion Technik
- SCS+ Technologie
- Double Chamber Technik
- viele Optionen
- individuelle Anpassung

Das **NANOLIGHT** erhält vom Magazin **TREKKINGBIKE** den Meilenstein des Jahres 2008.

*Vollausstattung mit 3-fach Kurbel

 **SIMPLON**
simplon.com



Poison

649 EUR

| | |
|--------------------------------|--|
| Modell | Atropin Xi StvZo |
| Preis | 649 Euro |
| Vertrieb / Internet | Poison, Tel. (02651) 49 54 74, www.poison-bikes.de |
| Rahmen / Radstand | 28 Zoll, Alu, 3-fach-konifiziert / 1.058 mm |
| Gabel / Federung | Alu, starr, Ahead-Set, Lowriderösen |
| Rahmenhöhen | He: 46, 51, 56 (Test) 61 / Da: 43, 48, 53 cm |
| Gewicht | 14,02 kg (gewogen mit Pedalen) |
| Entfaltung | 1,78 – 9,54 m / Pedalumdrehung |
| Belastbarkeit Träger vo. / hi. | - / 10 kg (Bedienungsanleitung) |
| Zul. Gesamtgewicht | 140 kg (Rad + Fahrer + Gepäck) |

Ausstattung

| | |
|------------------------|--|
| Schaltung | 27-Gang, Shimano Deore, 11 – 32 Zähne |
| Kurbelsatz | Shimano Oktalink, Hohlachse, 48 – 36 – 26 Zähne |
| Bremsen / Bremshebel | Shimano Deore-V-Bremse BR-M590 / Deore BL-M590 |
| Naben vo. / hi. | Shimano DH-3N30-Nabendynamo / Shimano Deore FH-M590 |
| Felgen / Speichen | Rigida Zac 19, geöst / v. + h. 32 Speichen |
| Reifen | 37 x 622, Michelin Pilot Sport Protek HD, Reflex |
| Vorbau / Lenker | Alu, starr / Alu, sehr leicht gebogen (580 mm) |
| Sattel / Sattelstütze | Sportourer Flx / Amoeba Alu, starr |
| Lichtanlage vo. / hi. | STVZO, B+M Lumotec Fly N, B + M Toplight XS plus (1 x Standlicht) |
| Gepäckträger vo. / hi. | - / Alu, Federklappe |
| Schutzbleche | SKS-Sicherheitsschutzbleche |
| Ständer | Pletscher ESGE-Hinterbauständer, per Adapter montiert |
| Besonderheiten | 2 Flaschenhalter-Befestigungen, Kettenschutzring, austauschbares Schaltauage, Velo Ergo-Griffe |

Testbrief

Versender Poison schickt das einzige Trekkingrad mit 27 Gängen in den Test. Das gut verarbeitete Atropin nutzt die gesetzte Preisgrenze aus, schöpft dafür auch bei der Ausstattung aus dem Vollen: Die hochwertigen Michelin Pilot Sport-Reifen vereinen gutes Abrollverhalten auf Asphalt mit gutem Pannenschutz. Eine leichte und steife Kurbel mit Hohlachse sowie Schaltkomponenten aus der Deore-Serie sorgen für präzise und leichte Gangwechsel. Überdurchschnittlich wertig ist auch die Vorbau-Lenker-Kombination von Amoeba mit den geschraubten Ergo-Griffen, die sehr gute Kontrolle bringt. Alles Maßnahmen, die das Gewicht auf vorbildlich niedrige 14 Kilo drücken. Entsprechend agil fährt das Rad. Es beschleunigt leichtfüßig und giert mit seinem kurzen Radstand geradezu danach, in die Kurve gelegt zu werden. Allerdings ist der Vorderbau so kurz (625 mm), dass Schutzblech und Füße sich bei starkem Lenkeinschlag in die Quere kommen. Mit Gepäck bleibt das Rad ebenso wendig, aber gut kontrollierbar. Schade, dass der einfache Gepäckträger mit 10 Kilo nur sehr wenig Last verträgt, so dass man das hohe zulässige Gesamtgewicht von 140 Kilo nicht ausnutzen kann. Ein Makel, den man dank vieler Wahlmöglichkeiten im Baukasten schnell beheben kann.

Fazit Fitness-Paket. Das leichte Poison Atropin ist das agilste Rad im Test, für genüssliches Radreisen schon fast zu agil, jedoch recht komfortabel. Als Versender-Rad punktet es mit einer Top-Ausstattung zum günstigen Preis.

Tuning-Tipp Tubus Vega-Gepäckträger aus dem Baukasten

| | | | |
|----------------------------------|--------------------------|------------------------------|--------------------------|
| komfortabel ausgewogen sportlich | | spurstabil ausgewogen wendig | |
| Sitzposition | <input type="checkbox"/> | Sitzposition | <input type="checkbox"/> |
| Einsatzbereich | | Bewertung | |
| Radreise | <input type="checkbox"/> | Radreise | <input type="checkbox"/> |
| Kurztouren | <input type="checkbox"/> | Kurztouren | <input type="checkbox"/> |
| City/Alltag | <input type="checkbox"/> | City/Alltag | <input type="checkbox"/> |
| Fitness | <input type="checkbox"/> | Fitness | <input type="checkbox"/> |
| Gelände | <input type="checkbox"/> | Gelände | <input type="checkbox"/> |
| Fahrverhalten | <input type="checkbox"/> | Fahrleistungen | <input type="checkbox"/> |
| Komfort | <input type="checkbox"/> | Komfort | <input type="checkbox"/> |
| Ausstattung | <input type="checkbox"/> | Ausstattung | <input type="checkbox"/> |
| Verarbeitung | <input type="checkbox"/> | Verarbeitung | <input type="checkbox"/> |
| Preis / Leistung | <input type="checkbox"/> | Preis / Leistung | <input type="checkbox"/> |

Testurteil: Gut +



Victoria

649 EUR

| | |
|--------------------------------|---|
| Modell | Karlsruhe Sport |
| Preis | 649 Euro |
| Vertrieb / Internet | Victoria – Hartje, Tel. (04251) 81 15 00, www.victoria-fahrrad.de |
| Rahmen / Radstand | 28-Zoll, Alu R6 light / 1.105 mm |
| Gabel / Federung | Alu, starr, Schaft-Vorbau, Lowriderösen |
| Rahmenhöhen | He: 48, 53, 58 (Test), 61 / Da: 45, 50, 55 / Tief: 45, 50 cm |
| Gewicht | 14,54 kg (gewogen m. Pedalen) |
| Entfaltung | 1,78 – 8,74 m / Pedalumdrehung |
| Belastbarkeit Träger vo. / hi. | - / 25 kg (Bedienungsanleitung) |
| Zul. Gesamtgewicht | 120 kg (Rad + Fahrer + Gepäck) |

Ausstattung

| | |
|------------------------|---|
| Schaltung | 24-Gang, Shimano Deore, 11 – 32 Zähne |
| Kurbelsatz | Shimano FC-M361, Vierkant-Innenlager, 48 – 38 – 28 Zähne |
| Bremsen / Bremshebel | Shimano BR-M422 V-Bremse / Shimano ST-M360 |
| Naben vo. / hi. | Shimano DH-3N-30-Nabendynamo / BS Parallax FH-RM 60 |
| Felgen / Speichen | Schürmann YAK 19, geöst / v. + h. 36 Speichen |
| Reifen | 37 x 622, Continental Contact Extralight, Reflex |
| Vorbau / Lenker | Schaftvorbau, Alu, starr / Alu, leicht gebogen (580 mm) |
| Sattel / Sattelstütze | Selle Royal Freccia / Alu, starr |
| Lichtanlage vo. / hi. | STVZO, B+M Lumotec Halogen, B+M LED Toplight Flat plus (1x Standlicht) |
| Gepäckträger vo. / hi. | - / Alu, Federklappe |
| Schutzbleche | Sicherheitsschutzbleche |
| Ständer | Pletscher ESGE-Hinterbauständer, rahmenintegriert |
| Besonderheiten | 1 Flaschenhalter-Befestigung, Kettenschutz, austauschbares Schaltauage, Ergo-Griffe |

Testbrief

Das in Deutschland gefertigte Victoria glänzt mit klaren Linien des Alurahmens. Und überrascht mit Details, die man sich selbst bei doppelt so teuren Rädern vergeblich wünscht. Das Lichtkabel läuft durch die Gabel, alle Züge sind in den Rohren verlegt, und zwar mit einer durchgehenden Außenhülle, das sorgt für langfristig reibungsloses und präzises Schaltverhalten. Auch bei der Ausstattung waltet Sachverstand: Die leicht rollenden und hochwertigen Conti Contact Extralight Allround-Reifen und der rahmenintegrierte Hinterbauständer setzen in diesem Test den Maßstab. Selbst bei der Schaltung setzt man auf Qualität, wo andere Billiges verstecken: Die Kassette ist höherwertiger als bei 24-Gang-Gruppen üblich und besitzt eine bergtaugliche Übersetzung. Als 14 Kilo-Leichtgewicht lässt sich das Victoria schnell beschleunigen. Auch in Kurven fühlt man sich mit dem wendigen Rad wohl. Dabei geht es selbst mit Gepäck auf dem soliden Alu-Gepäckträger noch recht ruhig geradeaus. In Kombination mit der aufrechten Sitzposition und dem höhenverstellbaren Vorbau eine angenehme Mischung für kurze und längere Touren. Für lange Radreisen fehlt ein Flaschenhalter-Ösenpaar und das zulässige Gesamtgewicht liegt zu niedrig.

Fazit Ehrlich fährt am längsten. Victoria gibt dem Karlsruhe Sport alles mit, was für anhaltende Fahrfreude sorgt: vorbildliche Verarbeitung, eine touren-taugliche Ausstattung und ein dynamisches Fahrverhalten. Dafür günstig.

Tuning-Tipp hochwertige Pedale, verdrehsichere Ergo-Griffe

| | | | |
|----------------------------------|--------------------------|------------------------------|--------------------------|
| komfortabel ausgewogen sportlich | | spurstabil ausgewogen wendig | |
| Sitzposition | <input type="checkbox"/> | Sitzposition | <input type="checkbox"/> |
| Einsatzbereich | | Bewertung | |
| Radreise | <input type="checkbox"/> | Radreise | <input type="checkbox"/> |
| Kurztouren | <input type="checkbox"/> | Kurztouren | <input type="checkbox"/> |
| City/Alltag | <input type="checkbox"/> | City/Alltag | <input type="checkbox"/> |
| Fitness | <input type="checkbox"/> | Fitness | <input type="checkbox"/> |
| Gelände | <input type="checkbox"/> | Gelände | <input type="checkbox"/> |
| Fahrverhalten | <input type="checkbox"/> | Fahrleistungen | <input type="checkbox"/> |
| Komfort | <input type="checkbox"/> | Komfort | <input type="checkbox"/> |
| Ausstattung | <input type="checkbox"/> | Ausstattung | <input type="checkbox"/> |
| Verarbeitung | <input type="checkbox"/> | Verarbeitung | <input type="checkbox"/> |
| Preis / Leistung | <input type="checkbox"/> | Preis / Leistung | <input type="checkbox"/> |

Testurteil: Sehr gut