



Los, streck Dich! Unser Test-Redakteur auf der Suche nach den Radhighlights im Mittelklasse-Kompott.

Trekkingräder der Mittelklass bis 1.200 Euro

Die süßesten Früchte ...

... hängen sprichwörtlich besonders hoch! Dass man aber auch ohne sich extrem zu strecken an ein zuckersüßes Früchtchen auf zwei Rädern kommen kann, zeigt unser Trekkingradtest für Bikes bis nur 1.200 Euro.

Text & Fotos: Timo Dillenberger

Bikes für Touren gibt es vom Bau- markt-Preisbrecher bis hin zu den Hightech-Maschinen, die selbst für uns verwöhlte Redakteure die Testfahrt zum absoluten Feiertag machen. Die berühmte „goldene Mitte“ liegt in diesem Fall nicht deckungsgleich mit dem mathematischen Mittelwert: Das, was wir als Mittelklasse empfinden, bewegt sich im Bereich von 900 bis 1.200 Euro. Wer jetzt denkt, in diesem Segment zwischen Preiskampf und technischen Leckerbissen sei so etwas wie die Tristesse des Durchschnitts zu finden, irrt gewaltig. Gerade in der, man nennt sie auch gerne mal „Vernunftsklasse“, herrscht mit der größte Kampf unter den Anbietern und Händlern und treibt dem einen oder anderen sicher auch den Schweiß auf die Stirn. Denn in dieser Preisklasse haben die Kunden schon – zu Recht – einige Ansprüche. Trotzdem muss man bei Planung, Konstruktion und Konfiguration eines neuen Modells hier und da Abstriche machen. Aber wo?

Die Kunst der Reduktion

Genau hier liegt der Knackpunkt: Spart man überall ein bisschen ein, oder baut man besser eher günstige Teile auf einem top Rahmen auf? Oder doch umgekehrt? Ist die Schaltung wirklich das A und O oder gibt es andere VIPs, also „very important parts“?

Was zieht am besten im Verkaufsgespräch und welche Highlights an einem dieser Räder bringt dem Fahrer wirklich was? Vielleicht ist dieses Abwägen und der dadurch entstehende Konkurrenzdruck der Grund, weshalb sich nicht die übliche Bandbreite an Herstellern an unserem Test beteiligt hat.

Der erste Blick auf die, die sich getraut haben, zeigt: Man ist sich weitestgehend einig. 80 Prozent setzen auf hydraulische Scheibenbremsen, ebenfalls 80 Prozent sehen eine Kettenschaltung mit Mischkomponenten zwischen Deore und XT als ideal an. Wieder vier Fünftel lassen Federungselemente weg und verbauen solide Starrgabeln. Bei Lenkern, Vorbauten und Sattelstützen überwiegen die etwas schwereren, aber kaum schlechten Eigenmarken. Absolut einig ist man sich beim Rahmenwerkstoff: Alu ist das Mittelklassematerial, aber nicht als einfache Standardrohrsätze! Mit cleveren Formen, Konifizierungen und unterschiedlichen Durchmessern versucht man schon, Gewicht und Steifigkeit so gut es geht zu vereinen.

Aber wo büßt man als Kunde denn überhaupt ein? Antwort: eher in Kleinigkeiten. Echte Mängel konnten wir an mehreren Testtagen nicht feststellen. Bei der Bewertung haben wir stets versucht, auch die Bedürfnisse der Käuferschicht eines Trekkingbikes der Mittelklasse einzubeziehen. So bekam ▶



Multitalent: Die Mittelklasse wird auch gerne als Cityflitzer oder Commuter-Bike genutzt, da muss der Tester auch mal reintreten.

► zwar jedes Bike seine maximale Zuladung am Heck verpasst. Wir vermuten aber stark, dass angesprochene Kundschaft nicht zu den Radreisenden gehört, die den kompletten Haustrat einpacken und teils mehrere Wochen mit dem Rad unterwegs sind. Fragt sich, ob dann die Einbußen bei der Fahrdynamik mit voller Beladung so sehr ins Gewicht fallen.

Komponenten-Rezepte

Auch beim Thema Federung ist man beim Blick auf die Ausstattungsliste vielleicht zunächst enttäuscht, aber: Wir begrüßen die Entwicklung, dass eher solide Stargabeln verbaut werden als sehr günstige Federgabeln, deren Wirkung und vor allem Haltbarkeit immer wieder Grund für Kritik war. Die „NCX“ am Gudereit bietet nicht unbedingt Offroad-Qualitäten, ist aber erfahrungsgemäß zuverlässig. Viel effektvoller in Trekkinggrad typischer Haltung ist sowieso die Federsattelstütze, die übrigens bei allen Kandidaten nachrüstbar wäre.

Bis auf Batavus setzen alle Kandidaten auf eine drei-mal-zehn Schaltung. Damit ist die Käuferschaft grundsätzlich gut bedient. Sicher würde ein etwas kleinerer Umfang an Übersetzungen auch noch gut zum Einsatzgebiet von Kurztrips, Tagetouren und als Autoersatz passen, dazu die Bedienung erleichtern und Schaltkomfort erhöhen. Die

30 Gänge sind wohl eher Zugeständnis an Onlinehandel und Fachgeschäfte ohne viel Beratung, wo etliche Entscheidungen über den Vergleich von Zahlen getroffen werden. Wir sagen: Wer nicht gerade in sehr steilen Mittel- oder Hochgebirgen unterwegs ist, kann auch mit einer Zweifachkurbel oder mit Schaltung an der Hinterradnabe glücklich werden.

Da das angesprochene Batavus eher auf Komfort ausgerichtet ist als auf Reisen mit Gepäck, passt die Alfine-Nabe prima. Soll heißen, dass bei Schaltungen mehr nicht immer besser sein muss. Wichtiger ist, dass der Rest gegenüber dem Schaltwerk nicht so stark abfällt. Früher besonders beliebt für solche versteckten Sparmaßnahmen war die Kassette. Aber siehe da: Auf allen fünf betroffenen Bikes prangt eine mit veredelter Oberfläche, also ohne die dunklen Stanzteile mit geringer Lebenserwartung, super! Ähnliches Bild bei den Kurbeln. Der Hollowtech II Standard mit Hohlachse und außenliegenden Lagerschalen scheint sich bis in die Mittelklasse durchgesetzt zu haben, nur in Kombi mit der Nabenschaltung dreht sich noch ein Vierkant-Innenlager. Wie Gudereit bei den vielen „Sonderteilen“ am Rad hier sogar eine LX-Kurbel verbauen konnte, sollte der Konkurrenz zu denken geben. Aber nur wer sehr viele Kilometer fährt, hat echte Defizite durch Deore-, LX- und XT-Mixe zu

erwarten. Sie verschleißt etwas schneller, die absolute Präzision lässt eher nach und man muss eher mal zum Boxenstopp in die Werkstatt. Bis dahin sollten so ausgestattete Räder aber nicht bis kaum schlechter schalten als solche mit kompletten Topgruppen.

Neue Dimensionen auch bei den Bremsen: Nicht lange her, da waren hydraulischen Scheibenbremsen noch etwas für die Oberklasse. Inzwischen werden auch sie zum Standard bei den „Brot-und-Butter“-Bikes. Bei anderen Tests schimpfen wir ja gerne mal, wenn dann die kleinen Scheiben mit 160 mm verbaut sind, die Scheiben bieten aber besonders bei Regen und Schmutz auf der Straße solche Vorteile, dass wir sagen: Lieber eine kleine Scheibe als eine hochwertige Felgenbremse. Das Stevens mit seinen V-Brakes erreicht unter anderem dadurch zwar sein Topgewicht, verliert aber schwer beladen und bei Nässe deutlich Punkte!

Echte Schwächen

Bisher also keine deutliche Schwächen der Mittelklasse-Räder. Wenn es eine pauschale Stelle gibt, an der gespart wurde, dann sind das die Reifen. Auffällig auch, dass tendenziell eher die leicht rollenden, dafür etwas schmaleren und anfälligeren Pneus verbaut wurden. Rolleigenschaften und Grip sind auch durchweg okay, Pannenschutz und Haltbarkeit sind dann aber ausnahmsweise



Für die Tour: Trotz begrenztem Preis sollten die Testkandidaten keine großen Abstriche in der Reisequalität aufweisen.

mal auf Klassenniveau! Mit einem Satz neuer Schlappen kann man aber auch recht einfach sein Rad upgraden, also wieder keine gravierende Schwäche. Thema Gesamtgewicht: 120 bis 130 Kilo im Maximum sind für die großen Touren sicher zu wenig, rechnet man aber mit zehn Kilo für einen kurzen Trip, blieben durchweg fast 100 für den Fahrer, das sollte doch für die allermeisten reichen.

Im Neuzustand ist das schwammigere Verhalten von Rahmen und Gepäckträger unter maximal erlaubter Last dann auch der spürbarste Abstrich gegenüber teuren Trekkingbikes, dazu spürt man im direkten Vergleich im Stop-and-Go-Verkehr das Mehrgewicht von Rahmen und Laufrädern sowie Reifen.

RADtouren Fazit

Dem Anfang dieses Textes folgend hängen die süßesten Früchte definitiv ganz oben. Das heißt, es gibt Unterschiede zwischen Ober- und Mittelklasse! Aber wenn man nicht ganz so viel im Beutel hat, muss man sich keinesfalls mit Fallobst begnügen. Im Gegenteil sind die Unterschiede im Laden sicher kaum zu spüren. Sie treten erst bei extremeren Einsätzen mit viel Gepäck, Anhänger, abseits von Straßen oder bei riesigen Kilometerumfängen zu Tage! Auch innerhalb der Klasse sind Unterschiede eher in der Ausrichtung und nicht in der Qualität zu spüren. Das Stevens ist eher für dynamische Fahrer und den täglichen Straßenverkehr geeignet, das Batavus im Gegenteil

für den Komfortorientierten, das Gudereit kann seine Stärken am besten bei längeren Strecken ausspielen, das Hercules wäre der Transporter der Truppe, auf dem Poison vereinen sich Sitzkomfort und sportlicher Antrieb, und das Univega ist nicht nur das preiswerteste, sondern auch das durchdengteste Rad.

Unsere mutigen Testteilnehmer beherrschen die Kunst des Weglassens also absolut. Und offenbar lassen ihre Kalkulationen keine krassen Variationen in der Bikekonfiguration zu. Trotzdem lohnt sich der Blick auf die Details, je nachdem, wozu man sein neues Rad einsetzen will. Wir haben uns im Folgenden Mühe gegeben, genau diese Feinheiten herauszuarbeiten!



EUFAB
GERMANY ein EAI-Produkt



Die dritte Generation Premium

kompakt und in 3 Schritten einsatzbereit
erweiterbar für ein drittes Fahrrad

www.eai-vertrieb.com

Das macht den Unterschied

steif & langlebig



Gudereit zum Dritten: Das kurze Steuerrohr und der massive Übergang zu Ober- und Unterrohr geben dem Rahmen große Lenkkopfsteifigkeit. Natürlich ergeben die voluminösen Rohre kein Topgewicht.



Dauerläufer: Stevens und Gudereit bieten jeweils Laufräder mit geösten Löchern für die Speichen. Das macht das Laufrad haltbarer. Trotz flacher Felge ist das Stevens-Laufrad übrigens sehr steif!



Pyramidenform: Hercules verwendet einen der recht modernen „tapered“ Steuersätze, bei denen das untere Lager größer ist als das obere. Diese „Keilform“ lässt die Gabel sehr ruhig laufen.



„Kannbruchstelle“: Das Schaltauge (zwischen Rahmen und Schaltwerk) ist eines der sensibelsten Teile. Gut: bei allen fünf betroffenen Rädern auswechselbar, am Stevens ganz besonders massiv.

clever & komfortabel



Der wertige Selle Royal Look in Sattel am Gudereit ist an sich schon ein echter Komfortgarant! In Kombi mit der gefederten Sattelstütze holt das Rad so den Komfort-Sieg!



Ebenfalls am LC-75 zu sehen: der ultravariabile Vorbau mit zwei Gelenken. So kann man nicht nur die Höhe des Lenkers, sondern auch den Abstand zum Fahrer anpassen! Ein großes Plus!



Pendler tragen selten Handschuhe, da fühlen sich die Ledergriffe am Batavus absolut spitze an! Im Hintergrund: Der werkzeuglos verstellbare Vorbau: nicht unbedingt notwendig, aber praktisch.



Einer für die lange Strecke: Der Ergon Sattel wirkt sportlich schmal, ist aufgrund seiner Konstruktion aber top für lange Strecken. Gute Druckverteilung, sicherer Halt und keine Reibung an den Schenkeln.

drauf & dran



Design contra Funktion: Heckträger und Schutzbüchsen bilden eine aufgeräumte Einheit mit dem Rahmen. Sehr schön, aber die Kombi trägt nur 15 Kilo und kann nur umständlich getauscht werden.



Batavus und Poison bieten mit tieferuntergezogenen Schutzbüchsen bzw. zusätzlichen Schmutzfängern das günstigste „Spritzbild“, so der Fachterminus. Für Pendler ein absolutes Plus!



Ein 720 mm breiter Lenker am Poison vermittelt Sicherheit und Kontrolle, die schnellen 37er Reifen passen aber nicht dazu. Dafür stören die weiten Ausleger im engen Stadtverkehr und Radkeller.



Smartes Licht: Langlebige LEDs haben Glühlampen komplett abgelöst. In den Träger integriert sind sie zusätzlich sehr stoßempfindlich. Praktisch beim „Radmikado“ am Radständer.

NEU

AXA Compactline

SEHEN SIE MEHR MIT WENIGER

Kraftvoll 20-35 lux

Einfach zu
montieren

Dynamo und
E-bike Batterie

Unsere neue AXA Compactline-Serie verfügt über eine spezielle Doppellinsen-Technologie die dafür sorgt, dass Sie mit dieser kompakten Lampe noch mehr sehen können. Dank des intelligenten und effizienten Designs kann die Lampe schnell und einfach angebaut werden.

AXA BIKE SECURITY

axa.bike.verkauf@allegion.com | +49 (0)2304-976 260 | axabikessecurity.com

TEST



Hercules: Tessano Comp

1.199 Euro

Rahmen/Radstand	Alu (3-fach konifiziert)/1.095 mm
Gabel/Federung	Alu/starr
Rahmenhöhen*	He 48, 53 , 58, 61/Da 45, 50, 53 cm
Gewicht	14,2 kg
Entfaltung	1,70-9,67 m/Kurbelumdrehung
Zul. Gewichte**	135/25 kg
Schaltung	Shimano Deore 3x10-Gang Kettenschaltung, 11-34 Z.
Kurbelsatz	Shimano FC-T551, 175 mm, Hollowtech II Innenlager, 48/36/26 Z.
Bremsen	Shimano Acera hydr. Scheibenbremsen 180/160 mm
Naben vo./hi.	Shimano 3D37-QR Nabendynamo/Shimano FH-M4050
Felgen/Speichen	WTB XC25 Lite 622x19c / 32/32 Speichen
Reifen	Schwalbe Marathon Supreme 42-622
Vorbau/Lenker	Alu, 100 mm/Alu, leicht gekröpft (640 mm)
Sattel/Sattelstütze	Ergon SM30/Alu, starr
Lichtanlage vo./hi.	B&M Avy Plus N/gepäckträgerintegriert
Gepäckträger	Racktime I-Valo (System)
Ständer	Pletscher Hinterbauständer/Ergon GP1
Besonderheiten	Kettenschutzring, Alu-Schutzbleche, 1 Paar Flaschenhalter-Ösen
Garantie	2 Jahre

Testbrief:

Vieleicht das klassischste Trekkingrad im Test – leicht verlängertes Oberrohr, Sattel in etwa auf Lenkerniveau, leicht geslopter Rahmen mit sehr soliden Teilen, die für die 135 Kilo maximales Systemgewicht sorgen. Der Racktime-Träger ist schön tief montiert, der Hinterbau etwas länger als bei den anderen. So hat man Platz für die Füße und gute Kontrolle über das Rad. Am Steuerrohr sorgt ein moderner Steuersatz mit größerem Lagerdurchmesser unten für Stabilität, deshalb sind auch Wiegetritt und schnell Abfahrten ohne Bewegungen im Rahmen möglich. Beladen fährt sich das „Tessano“ sogar noch minimal besser als das Gudereit. Und im Verhältnis Steifigkeit zu Gewicht spielt es in einer Liga mit Stevens und Poisen. Dafür sind Ausstattung und Montage nicht ganz so hochwertig. Die Züge laufen nicht so schön, und aus den Komponenten ragt lediglich die „Acera“-Bremsen mit größerer Scheibe vorn positiv heraus. Mit 42 Millimeter breiten Reifen sorgt man für einen gewissen Komfort, mehr ginge auch wegen der schicken Aluschutzbleche nicht, die kommen so schon an ihre Grenze. Highlight unter den Testern: der eher schmale Ergon-Sattel. Er ist trotz sportlich kleiner Sitzfläche durchweg als sehr und dauerhaft bequem gelobt worden.

Fazit: Dank höchster „Ladekapazität“ und guter Bremsen der Lastenesel der Kandidaten. Seine Unauffälligkeit, Dynamik und Steifigkeit machen das Wirrwarr der Züge und die kurze Garantiezeit wieder wett!

Bewertung:

Radreisen	●●●○○	Fahrleistung	●●●○○
Alltag	●●●○○	Komfort	●●●○○
Sport	●●●○○	Ausstattung/Verarbeitung	●●●○○
Gelände	●●●○○	Preis/Leistung	●●●○○
Sitzposition	komfortabel	sportlich	Fahrverhalten



Stevens: Randonneur

1.199 Euro

Rahmen/Radstand	Alu (3-fach konifiziert)/1.065 mm
Gabel/Federung	Alu/starr
Rahmenhöhen*	He 48, 52 , 55, 58, 61, 64/Da 46, 50, 54, 58 cm
Gewicht	13,2 kg
Entfaltung	1,70-9,67 m/Kurbelumdrehung
Zul. Gewichte**	130/25 kg
Schaltung	Shimano SLX 3x10-Gang Kettenschaltung, 11-34 Z.
Kurbelsatz	Shimano FC-T551, 170 mm, Hollowtech II Innenlager, 48/36/26 Z.
Bremsen	Shimano Deore V-Brake Felgenbremsen
Naben vo./hi.	Shutter Precision PV-8 Nabendynamo/Shimano LX
Felgen/Speichen	Oxygen Pro A19 622x19 / 36/36 Speichen
Reifen	Continental Contact light 42-622
Vorbau/Lenker	Alu, 100 mm/Alu, leicht gekröpft (640 mm)
Sattel/Sattelstütze	Selle Royal Freccia/Alu, starr
Lichtanlage vo./hi.	B&M Eyc T senso plus/gepäckträgerintegriert
Gepäckträger	Racktime Shine RTA (System, 2 Ebenen)
Ständer	Pletscher Hinterbauständer/Ergon GP1
Besonderheiten	Kettenschutzring, SKS Schutzbleche, 2 Paar Flaschenhalter-Ösen
Garantie	Rahmen: 5 Jahre

Testbrief:

Beim „Randonneur“ steht das Rahmense klar im Vordergrund. Der leichte und top ausgestattete Alurahmen aus dreifach konifizierten, und jeweils an die Zug- und Druckkräfte angepassten Rohren glänzt mit toll verlegten Zügen (s. Detailbilder), klasse Lackfinish, einem ultrastabilen Schaltauge und vielen gut positionierten Ösen und Gewinden für Gepäckträger und Bleche inkl. zweier Aufnahmen für Flaschenhalter. Wirkungsvolle Schutzbleche und vor allem die stabile Gabel sind formschön an den Rahmen angeschlossen, die hochwertige Lichtanlage mit „Shutter“ Nabendynamo rundet den sportlichen Look ab. Der trügt nicht, von allen Bikes ist das Stevens das dynamischste in jeder Fahrsituation. Sogar mit 25 Kilo Ladung sind flotte Manöver möglich. Im Vergleich zum Poisen eher wegen der guten Sitzhaltung bzw. resultierenden Gewichtsverteilung. Wichtig: tief beladen und hohe Lasten mögen der Racktime „Shine RTA“ oder der Hinterbau nicht. So beladen sollte es trocken bleiben, der Verzicht auf Scheibenbremsen kostet einige Punkte im Regen oder bei Schmutz auf der Felge. Ohne Gepäck, sauber und trocken ist die Bremsleistung aber voll okay. Der Conti auf den geösten Felgen passt zum beschriebenen Einsatzgebiet.

Fazit: Das Rad ist kein Randonneur im klassischen Sinn, aber ein echt sportliches, gleichzeitig vollwertiges Trekkingbike. Schönwetterfahrer, die gerne mit etwas Druck auf dem Lenker flott um Kurven räubern, sind hier hervorragend bedient.



Bewertung:

Radreisen	●●●○○	Fahrleistung	●●●○○
Alltag	●●●○○	Komfort	●●●○○
Sport	●●●○○	Ausstattung/Verarbeitung	●●●○○
Gelände	●●●○○	Preis/Leistung	●●●○○
Sitzposition	komfortabel	sportlich	Fahrverhalten

* Testgröße fett ** gesamt/Träger hinten

**Poison: Atropin 28 Tour**

1.199 Euro

Rahmen/Radstand	Alu (3-fach konifiziert)/1.070 mm
Gabel/Federung	Alu/starr
Rahmenhöhen*	He 46, 51, 56, 61/Da 43, 48, 53 cm
Gewicht	14,1 kg
Entfaltung	1,58-9,54 m/Kurbelumdrehung
Zul. Gewichte**	130/25 kg
Schaltung	Shimano Deore 3x10-Gang Kettenschaltung, 11-32 Z.
Kurbelsatz	Shimano Deore, 175 mm, Hollowtech II Innenlager, 48/36/26 Z.
Bremsen	Shimano Acera hydr. Scheibenbremsen 160/160 mm
Naben vo./hi.	Shutter Precision PD-8 Nabendynamo/ Novatec D042SB
Felgen/Speichen	Mavic XM 119 D 622x19 / 32/32 Speichen
Reifen	Continental Contact II 37-622
Vorbau/Lenker	Alu, 100 mm/Alu, leicht gekröpft (720 mm)
Sattel/Sattelstütze	Velo Wide Channel/Alu, starr
Lichtanlage vo./hi.	B&M Lumotec Upp N/Toplight Flat S plus
Gepäckträger	Racktime Add-it (System, 2 Ebenen)
Ständer	Pletscher Hinterbauständer/Humpert AKS 08
Besonderheiten	Kettenschutzring, SKS Schutzbleche, 2 Paar Flaschenhalter-Ösen
Garantie	Rahmen: 6 Jahre

Testbrief:

Wer das Heft aufmerksam liest, hat gesehen, dass wir mit dem Poison im Ruhrgebiet auf Tour waren. Hier konnten wir uns von den tollen Rolleigenschaften überzeugen, dazu sind Sitzposition und Rahmengeometrie für ein echt wendiges Fahrverhalten gut! Einzig der etwas zu breite Lenker stört irgendwie in diesem dynamischen Konzept. Der dreifach konifizierte Rahmen bringt ein top Verhältnis von Gewicht zu Steifigkeit, das spürt man beim Beschleunigen und schnellen Richtungswechseln sehr gut. Der matte Lack ist dazu ein Hingucker, wenn man auch Schmutz und fettige Fingerabdrücke sehr leicht erkennt. Innenverlegte Züge hätten der Silhouette dazu gut getan. Man sitzt deutlich aufrechter als das sportliche Äußere vermuten lässt, der Sattel gefiel nur den wenigsten, die ihn ausprobiert haben, das ist aber die subjektivste aller Bemerkungen. Weil die Last gut positioniert ist, kommt der eher leichte Rahmen gut mit Gepäck zurecht. Das Gesamtgewicht verlagert sich aber dann sehr nach hinten. Steil bergan kann der Vorderrad schon mal leicht abheben, wenn man aufrecht sitzen bleibt. Die Bremsen sind vorne kleiner, reichten aber im Test voll aus, mit Anhänger haben wir allerdings nicht getestet.

Fazit: Das sportliche Poison empfiehlt sich für alle, die zwar flott, aber bequem und – zumindest zeitweise – mit Gepäck fahren wollen. Wem es auch missfällt: Lenker kann man kürzen.

Bewertung:

Radreisen	● ● ● ○ ○	Fahrleistung	● ● ● ○ ○
Alltag	● ● ● ○ ○	Komfort	● ● ● ○ ○
Sport	● ● ● ○ ○	Ausstattung/Verarbeitung	● ● ● ○ ○
Gelände	● ● ● ○ ○	Preis/Leistung	● ● ● ○ ○
Sitzposition	<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">komfortabel○sportlich</div>	<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">träge○wendig</div>	

**Batavus: Sonido**

1.199 Euro

Rahmen/Radstand	Alu/1.115 mm
Gabel/Federung	Alu/starr
Rahmenhöhen*	He 57, 61/Da 48, 53, 57 cm
Gewicht	17,1 kg
Entfaltung	2,26-6,90 m/Kurbelumdrehung
Zul. Gewichte**	120/25 kg
Schaltung	Shimano Alfine 8-Gang Nabenschaltung, 20 Z.
Kurbelsatz	Miranda, 170 mm, 4-Kant Innenlager, 39 Z.
Bremsen	Tektro hydr. Scheibenbremsen 160/160 mm
Naben vo./hi.	Shimano 3D32-NT/Shimano Alfine
Felgen/Speichen	Ryde Dutch 622x19 / 36/36 Speichen
Reifen	Schwalbe Citizen 37-622
Vorbau/Lenker	Alu, (schnellverstellbar) 100 mm/Alu, gekröpft (630 mm)
Sattel/Sattelstütze	Selle Royal Nuvola/Alu, starr
Lichtanlage vo./hi.	Axa Blueline 50 Switch/Batavus
Gepäckträger	Racktime Eco 2.0 (System, Spanngurte, Bügel)
Ständer	Batavus Mittelbauständer/Batavus
Besonderheiten	Continental Riemenantrieb, Riemenschutz, SKS Schutzbleche, Rahmenschloss
Garantie	Rahmen und Gabel: 10 Jahre

Testbrief:

„Bike-Trekking“ besteht nicht nur aus beinharten Touren über Stock und Stein, Hügel und Berge, sondern auch aus sanftem Cruisen mit Focus auf Genuss! Dafür kommt dann auch ein eher ungewöhnlich aufgebautes Rad wie das „Sonido“ in Frage. Der deutlich gekröpfte Lenker mit hochkomfortablen Griffen sowie die Übersetzungsbandbreite sagt jedem Fahrer: Lehn' Dich zurück und genieße! Man sitzt fast so aufrecht, wie auf einem City-Bike, muss sich dank Schaltnabe und Riemenantrieb keinerlei Gedanken um Bedienung und Verschleiß seines Antriebs machen, hat aber trotzdem Brems- und Tragekraft eines Trekkingrades zur Verfügung. Wobei man da aufpassen muss, abzüglich der 25 Kilo Maximalgepäck und 17 Kilo Eigengewicht dürften offiziell nur Fahrer bis 78 Kilo Platz nehmen. Das liegt wahrscheinlich an der ziemlich aufs Hinterrad verschobenen Lastenverteilung, der Rahmen und die Laufräder wirken steif genug für mehr, auch die Scheibenbremsen haben Luft nach oben. Einzig auf losem Untergrund fällt diese Lastverteilung durch ein nervöses Vorderrad negativ auf. Dass man in der Haltung keinen Slalom-Spezialisten fährt, sollte klar sein. Das matte Schwarz wirkt edel, ist aber ein Magnet für fettige Abdrücke.

Fazit: Eher Hybrid aus City- und Trekkingrad, bei dem man kaum Abstriche machen muss. Große Steigungen, hohe Geschwindigkeiten und dynamisches Hakenschlagen sind nicht seine Stärke, aber für Genießer ist alles an Bord!

**Bewertung:**

Radreisen	● ● ● ○ ○	Fahrleistung	● ● ● ○ ○
Alltag	● ● ● ○ ○	Komfort	● ● ● ○ ○
Sport	● ○ ○ ○ ○	Ausstattung/Verarbeitung	● ● ○ ○ ○
Gelände	● ● ○ ○ ○	Preis/Leistung	● ● ○ ○ ○
Sitzposition	<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">komfortabel○sportlich</div>	<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">träge○wendig</div>	

TEST



Univega: GEO 7.0

999,99 Euro

Rahmen/Radstand	Alu (2-fach konifiziert)/1.090 mm
Gabel/Federung	Alu/starr
Rahmenhöhen*	He 50, 55 , 60/Da 45, 55 cm
Gewicht	15,4 kg
Entfaltung	1,79-9,62 m/Kurbelumdrehung
Zul. Gewichte**	130/15 kg
Schaltung	Shimano Deore LX 3x10-Gang Kettenschaltung, 11-32 Z.
Kurbelsatz	Shimano FC-M543, 170 mm, Hollowtech II Innenlager, 48/36/26 Z.
Bremsen	Shimano Acera hydr. Schiebenbremsen 180/160 mm
Naben vo./hi.	Shimano DH-3D37-QR/Shimano Acera
Felgen/Speichen	Concept EX Disc 622x19x / 32/32 Speichen
Reifen	Schwalbe Marathon Racer 40-622
Vorbau/Lenker	Alu, 90 mm/Alu, leicht gekröpft (680 mm)
Sattel/Sattelstütze	Concept EX/Alu, starr
Lichtanlage vo./hi.	Axa Blueline 50 Steady Switch/Büchel Sunset Stripe
Gepäckträger	Racktime (System)
Ständer	Ursus Hinterbauständer/Ergon GP1
Besonderheiten	Kettenschutzring, Alu Schutzbleche, 2 Paar Flaschenhalter-Ösen
Garantie	Rahmen: 10 Jahre

Testbrief:

Hier wird das Sprichwort von den süßesten Früchten besonders auf die Probe gestellt. Das „Geo 7.0“ kostet 200 Euro weniger als alle anderen im Test, ist aber kaum schlechter ausgestattet, lediglich an der Lichtanlage und am Umwerfer könnte man den Unterschied konkret festmachen. Es wirkt nicht ganz so sportlich oder elegant, aber trotzdem totschick dank der flachen Schutzbleche mit integriertem, minimalistischem Gepäckträger, der mutig abgesetzten Schriftzüge und der Laufräder mit unregelmäßiger Einsteichung. Mit denen haben wir wenig Erfahrungen, sie wirkten trotz hoher maximaler Belastung aber solide, genau wie die Marathon-Reifen. Im Gegensatz zum Batavus darf der Fahrer hier schwer sein, das Gepäck aber nicht, 15 Kilo sind aber für kurze Trips und die meisten Einkäufe gerade noch in Ordnung. Eher von Nachteil: Die Schutzbleche sind hübsch, aber nicht über die Maßen wirkungsvoll. Das sind aber die Bremsen mit 180er Scheibe vorn, sie werden spielend mit der Last fertig. Besonders im vorderen Bereich ist das Bike sehr steif, die Lowriderösen an der Gabel kann man also getrost nutzen. Highlight der Gabel: das Dämpferelement (s. Details). Es ist eher träge, wippt so kaum bis gar nicht und dämpft damit eher harte Schläge wie Bordsteine etwas ab.

Fazit: Wer auf innenverlegte Züge und hohe Tragkraft des Gepäckträgers verzichten kann, bekommt hier einen edel wirkenden Allrounder zwischen Poison und Batavus ohne echten Tadel zum absoluten Kampfpreis.



Bewertung:

Radreisen	●●●○○	Fahrleistung	●●●○○
Alltag	●●●○○	Komfort	●●●○○
Sport	●●●○○	Ausstattung/Verarbeitung	●●●○○
Gelände	●●●○○	Preis/Leistung	●●●○○
Sitzposition	komfortabel	sportlich	träge



Gudereit: LC-75 EVO

1.199,99 Euro

Rahmen/Radstand	Alu/1.090 mm
Gabel/Federung	Suntour NCX (Stahlfeder)/63 mm
Rahmenhöhen*	He 48, 53 , 57, 61, 64, 67/Da 45, 48, 53, 57 cm
Gewicht	16,2 kg
Entfaltung	1,60-9,67 m/Kurbelumdrehung
Zul. Gewichte**	120/25 kg
Schaltung	Shimano Deore LX 3x10-Gang Kettenschaltung, 11-36 Z.
Kurbelsatz	Shimano Deore LX, 175 mm, Hollowtech II Innenlager, 48/36/26 Z.
Bremsen	Shimano Acera hydr. Scheibenbremsen 180/160 mm
Naben vo./hi.	Shimano DH-3D72/Shimano Deore LX
Felgen/Speichen	Schürmann Rims SDR 19C Sport Concept 622x19c / 36/36 Speichen
Reifen	Schwalbe Marathon Supreme 42-622
Vorbau/Lenker	Alu, winkelverstellbar, 100 mm/Alu, leicht gekröpft (660 mm)
Sattel/Sattelstütze	Selle Royal Look In/Satori Harmony (teleskopgefödert)
Lichtanlage vo./hi.	Axa Blueline 30 Steady Auto/Trelock LS623
Gepäckträger	Standwell Gudereit (Bügel, 2 Ebenen)
Ständer	Hebie Hinterbauständer/Ergon GP1
Besonderheiten	Kettenschutzkast offen, SKS Schutzbleche, 2 Paar Flaschenhalter-Ösen
Garantie	Rahmen: 5 Jahre

Testbrief:

Wie Gudereit so viele Topteile zu dem Preis in das Modell „LC-75 EVO“ packen konnte, bleibt ihr Geheimnis. Gerade in den Bereichen Ergonomie und Komfort liegt das Rad mit dem Batavus ganz vorne, dazu kommen die tolle Kurbelgarnitur, wertige Laufräder und solide Bremsen mit der etwas größeren Scheibe vorne. Auch an „Kleinteilen“ wurde nicht gespart, besonders möchten wird die stylischen! Der Sattelklassiker „Look in“ gehört zu den beliebtesten und funktionalsten auf dem Markt. Alles wirkt wertig und solide, der Rahmen mit tapered Steuersatz, kantigen Röhren und massiven, angeschliffenen Nähten ist besonders im vorderen Bereich extrem steif! Wenn man ihm die erlaubten 25 Kilo auflädt, neigt das Heck ein klein wenig zum Nachwippen, besonders im Wiegetritt – Grund unter anderem der etwas hoch montierte Gepäckträger. Trotzdem ist das Rad der sicherste Transporter, wenn es ums große Gepäck geht. Die Sitzposition ist schwer zu beschreiben, da der zweifach verstellbare Vorbau sie extrem variabel macht. Nicht so schön: Es sind keine Disc-Felgen, sondern überlackierte Bremsflanken, wenn auch gut gemacht. Die Federgabel hätten wir nicht unbedingt gebraucht, den Hauptteil des Komforts bringen eh Sattel und die Federstütze.

Fazit: Wer trotz kleinem Budget gern auf große Fahrt gehen will, und dabei nicht auf die Sekunde schaut: Mit dem Gudereit ist man, was Antrieb und Komfortteile angeht, ans obere Limit gegangen. Das kompletteste Rad im Test!



Bewertung:

Radreisen	●●●○○	Fahrleistung	●●●○○
Alltag	●●●○○	Komfort	●●●○○
Sport	●●●○○	Ausstattung/Verarbeitung	●●○○○
Gelände	●●●○○	Preis/Leistung	●●●○○
Sitzposition	komfortabel	sportlich	träge

So haben wir getestet

Eingeladen waren Trekkingbikes bis zu einem Verkaufspreis von 1.200 Euro, die über eine dynamobetriebene Lichtanlage und vollwertigen, in dem Fall Gepäcktaschen tauglichen Gepäckträger verfügen. Die Räder wurden in der Redaktion vermessen, gewogen und ihre jeweilige Konfiguration protokolliert. Die Teile und ihre Wertigkeit wurden in der Einzelnote AUSSTATTUNG bewertet.

Anschließend fanden je drei Testfahrten statt. Auf einem festgelegten Parcours mussten die Räder für sie typische Situationen bewältigen: jeweils einmal ohne, mit leichtem Gepäck und mit maximaler Zuladung. Die Strecke bestand dabei aus künstlich angelegten Handlungstrecken, urbanen Passagen, leichten Offroad-Strecken und einer kurzen Runde auf den Radwegen des Umlands. Bergpassagen wurden ebenfalls inkludiert.

Die Fahreindrücke der Redakteure wurden anschließend so objektiv wie möglich nach festem RADtouren-Schema in Einzelnoten umgewandelt. In den Kategorien KOMFORT, ALLTAG und RADREISE wurden außerdem die verwendeten Teile nochmals dahingehend in die Note einberechnet, wie gut sie zum jeweiligen Einsatzzweck passen. Die Einzelnote FAHRVERHALTEN hingegen setzt sich eher aus subjektiven Eindrücken zusammen und schließt alle getesteten Fahrmanöver gleichermaßen ein.

Bei der Berechnung der Gesamtpunktzahl und der Endnote werden bei jedem Test die Gewichtungen und Punktelimits für die entsprechende Note der Testklasse angepasst. In diesem Fall rechnen wir weniger damit, dass die Räder auf Touren über mehr als fünf bis sieben Tagen genutzt werden, weshalb der Faktor der RADREISE-Qualitäten leicht nach unten korrigiert wurde, die Alltagsqualitäten wurden dafür etwas höher eingestuft.

Damit unser Schema für günstige wie auch für Hightech-Räder funktioniert, ändern wir zusätzlich die Gesamtpunktzahl, die man für ein „sehr gut“ erreichen muss, unsere Testräder würden sonst ungerechtfertigter Weise nur „ausreichend“ bewertet. Die Bonusrubrik SERVICE schließt Zubehör, gute Bedienungsanleitungen, Werkstattleistungen, ein dichtes Händlernetz, Upgrade-Optionen und vor allem die Garantieleistungen ein.

Das Rad mit der höchsten Gesamtpunktzahl bekommt zusätzlich unseren RADtouren-Tipp. Je nachdem, wie man sein Rad einsetzen möchte, kann es natürlich individuell vorkommen, dass nicht das Bike mit der höchsten Gesamtpunktzahl das ideal zum Fahrer passende ist, sondern eines, das im jeweiligen Teilspektrum besonders gut abgeschnitten hat. Für diese Fälle geben wir zusätzlich Kauftipps in den Einzelbewertungen.

Zu guter Letzt berechnen wir anhand von Gesamtpunkten und Verkaufspreis noch das Modell mit dem besten Preis/Leistungs-Verhältnis. Auch das erhält eines unserer begehrten Tipp-Siegel. Wir hoffen, mit diesem aufwendigen Verfahren möglichst große Objektivität, Fairness und Transparenz zu schaffen.

Bewertung	Hercules	Stevens	Poison	Batavus	Univega	Gudereit
Fahrverhalten	39,5	43	41	28	37,6	34
Radreisequalitäten	28,5	33	30,5	18,5	21	30,5
Alltag	15,5	12	15	24	14	20
Komfort	6	9	4	8,5	6,5	12,5
Ausstattung	33	41	33,3	33	37,5	45,5
Service	3	5	8	12	10	5
Gesamtpunkte	151,9	171,8	158,9	149,5	153,3	177,4
Testnote	2,0	1,6	1,8	2,0	1,9	1,4



Der Härtetest: Steifigkeit und Wendigkeit stehen beim Slalom mit Gepäck auf dem Prüfstand.