

TEST

Im Test: 9 Traum-Reiseräder

An der Spitze wird's eng



Der Traum von der großen weiten Welt auf zwei Rädern zieht oft einen anderen Traum nach sich: den vom perfekten Reiserad. Wir haben 9 aktuelle Modelle getestet, die nicht nur wegen ihrer Luxuspreise ab 3.500 Euro das Zeug zum Traum-Reiserad haben.

Text: Jan Gathmann, Fotos: Dorina Volkhausen

Titan – das ist ein Wort, das bei Reiseradlern eine Sehnsucht wecken kann, die sich mit klingenden Namen von Reiserouten wie „Seidenstraße“ oder „Trans-Americana“ messen kann. Kann! Denn bei Manchen befördert eher der Nordseeküsten-Radweg die Reiselust. Und genauso führt eben manchmal der Weg zum persönlichen Traum-Reiserad nicht am klassischen Werkstoff Stahl vorbei, aus dem 4 Testräder gebaut sind. Oder es muss ein Riemenantrieb sein, weil dreckige Ketten so gar nicht zur Idee vom komfortablen Touren passen. Scheinbar eine häufige Meinung: Immerhin setzen 7 von 9 Reiserädern im Test auf den Gates CDX Riemen.

Auch das Gefährt als Gefährte ist Teil des Traums vom Reisen mit dem Rad: Auf einem Velo zu sitzen, bei dem man mit jeder Schraube vertraut ist, bei dessen Entstehung man vielleicht selbst einige Worte mitgeredet hat, das gibt ein gutes Gefühl unterwegs. Bei den Rädern, die in der Übersicht mit „Baukasten“ gekennzeichnet sind, genießt der Kunde ein weitgehendes Mitspracherecht. Sinnvoll ist es aber die eigenen Träume mit dem Wissen der Experten direkt bei den Herstellern oder im Fachhandel abzugleichen. Gleich 6 von 9 Herstellern bieten den Kunden solche unterstützten Wahlmöglichkeiten. Sie wissen, das Rad muss passen, nicht nur körperlich, auch seelisch, oder zeitgemäß ausgedrückt: stilistisch. So ein Rad, im Test wohl am meisten verkörpert durch das Rotor oder Tout Terrain, hat das Potential an die Kindheitserinnerungen vom Radfahren zu rühren. Wenn dann an einem sonnigen Tag, das Licht in den Speichen flirrt und die Komponenten um die Wette glänzen, dann ist das ein nicht zu unterschätzender Zufriedenheitsfaktor.

Alles eine Frage der Vorstellung und Vorlieben? Oder auch eine Frage der messbaren Leistung eines Rades? Dem geht unser Test nach. Weil man Träume schlecht messen

kann, haben wir „keine Preisobergrenze“ als Maß für die Begehrtheit gesetzt: Das teuerste Rad im Test, das Falkenjagd Hoplit Pi aus Titan, hat mit über 7.000 Euro einen entsprechend stolzen Preis. Aber auch das Einstiegsniveau liegt mit rund 3.500 Euro für das Fahrradmanufaktur TX1200 in der Oberklasse. Überraschend handelt es sich beim günstigsten Modell um ein Reiserad mit Pinion P 1.18-Getriebe. Das 18-Gang-Getriebe im Rahmen ist als Komponente an sich teurer als die ebenfalls häufig im Test vertretene 14-Gang-Rohloff-Nabe. Bei gleichwertig ausgestatteten Rädern ist das Rohloff-Modell in der Regel um die 800 Euro günstiger.

ROHLOFF ODER PINION-TRAUM?

Die Frage, ob an das persönliche Traumreiserad ein 18-Gang-Pinion-Getriebe gehört oder eine 14-Gang-Rohloff-Schaltung lässt sich ganz nüchtern anhand weniger Punkte entscheiden – es muss längst keine Grundatzfrage sein.

1) Am Preis: Mit dem KTM und dem Rad der Fahrradmanufaktur stellen zwar zwei Pinion-Reiseräder aus der Serie die günstigsten Räder in diesem Test. Aber dafür verzichtet man bei ihnen auf jede Art von Individualisierung oder besonderen Luxus in der Ausstattung – sei es in Form gezielter Anpassung an den Geschmack oder an das Einsatzgebiet oder beides. Ein ähnlich teures Rohloff-Rad kann also individueller sein. Ein Serien Rohloff-Reiserad kann wiederum günstiger sein.

2) Am persönlichen Fahrstil: Wer eher „vom Rennrad kommt“ und eine eingeschlifene Wohlfühlfrequenz der Pedaltritte hat, dem bietet das Pinion P 1.18 das Optimum. Der Sprung von einem Gang zum anderen ist spürbar kleiner – dafür muss man für größere Sprünge aber auch länger am Hebel drehen. Zudem lässt sich das Pinion-Getriebe auch mit etwas Druck auf dem Pedal noch schalten. Wie leicht sich der Hebel betätigen lässt, erwies sich

im Test mehr als eine Frage der Zugverlegung. Mit anderen Worten: Rohloff an Idworx und Velotraum schaltet genauso leicht wie Pinion an Falkenjagd oder Tout Terrain.

3) An der Fahrgeräuschempfindlichkeit. Die Rohloff Speedhub hat in zwei Gängen konstruktionsbedingt ein lauterer Getriebe-geräusch. Pinion nicht.

4) An der benötigten Übersetzungsbreite. Einfach gesagt: Wer bergab gerne feste tritt, ist mit dem 18-Gang-Getriebe besser beraten. Ein leichter Berggang für schweres Gepäck liegt etwa bei einer Entfaltung von 1,45 m pro Pedalumdrehung. Den bietet Idworx mit Rohloff oder Poison mit Pinion. Mit dem Poison kann man aber bei 90 Pedalumdrehungen pro Minute – eine Frequenz, die wohl viele Tourenradler als schnelles Treten empfinden – etwa 45 km/h erreichen. Mit dem Idworx stoppt die Tachonadel bei 41 km/h.

5) In Sachen Laufleistung und Robustheit dürften sich die beiden gekapselten Getriebe in der Praxis nicht so stark unterscheiden, dass diese Frage den Ausschlag über den Kaufentscheid geben sollte.

WICHTIGE GRÖSSE: DIE LAUFRÄDER

Es wird mit jedem Test deutlicher: Zeitgemäße Traum-Reiseräder sind sozusagen um Räder und Reifen herum gebaut. Die Winkel des Rahmens, die Sitzposition und die Höhe des Tretlagers, all das will auf die Reifenmaße abgestimmt sein. Immerhin liegen gut 30 mm zwischen den schmalsten Pneu (47 mm) und den breitesten (70 mm) am 650B+ Bike von Velotraum.

Die Abstimmung lohnt sich, denn die Testfahrten zeigen klar, dass an dieser Stelle auch die größten Unterschiede erfahrbar werden. Vertreten sind nahezu alle aktuell gängigen Laufradgrößen: 26-, 27,5-, 27,5+, 28- und 29-Zoll. Erstaunlich: Rotor stellt das einzige klassische 26-Zoll-Reiserad. Wer auf Reise um die Welt gehen will und auch ►

Reiseräder im Detail



Laden und weit leuchten: Der B&M Luxus am Fahrradmanufaktur besitzt einen eingebauten Pufferakku und einen USB-Ladeanschluss mit Fernlichttaste am Lenker.



Schöner Weg: Koga führt alle Züge und Hydraulikleitungen sauber am Rahmen vorbei und in den Rahmen hinein. In das Steuerrohr ist ein Lenkansschlag integriert.



Edel und gut: Die weit herausgezogene Titan-Stütze und der hängemattenartige Brooks Cambium-Sattel verhelfen dem Falkenjagd zu einer wirksamen aber wartungsarmen Stoßdämpfung hinten.



Nur laden: Der Plug III sitzt unauffällig im Steuerrohr und lädt dort über USB das Smartphone & Co – die Wahl der meisten Hersteller. Rotor (Bild) platziert die passende Powerbank von Cinq geschickt am Vorbau.



Dauerhaft fest: robuste Montage des stand-sicheren Pletscher-Hinterbauständer am Poison.



Kluger Weg: Idworx neue Reiseradgabel ist im Gabelkopf stabiler, der neue Scheinwerferhalter mit zwei seitlichen statt einer zentralen Schraube entlastet die Konstruktion – und bietet eine saubere Führung für das Lichtkabel.



Best of Reisebremsen 1: Die Brakeforce One H20 am Velotraum nutzt Wasser zur Kraftübertragung. Zusammen mit der 203 mm-Bremsscheibe bingt sie genug Bremskraft für schwere Fuhren. Gut für Ungeübte: Sie packt nicht bissig zu, der Druckpunkt ist eher weich, die Kraft entfaltet sich progressiv.



Best of Reisebremsen 2: Die Hope-Bremse mit extradicken Idworx-Speziialscheiben lässt hervorragendes Wärmemanagement erwarten. Sie besitzt einen harten Druckpunkt, packt kräftig zu und ist sehr fein dosierbar.



Für viele Hersteller die passende Wahl: An sieben von neun Reiserädern überträgt ein schmierfreier Gates-Riemen die Antriebskräfte – hier am Tout Terrain mit besonders elegantem Rahmenschloss im Ausfall-Ende.



Felge-Reifen-Optimierung 1: Am Velotraum sitzt der 650B+ Schwalbe Moto-X auf einer 40 mm breiten Felge. Das schöpft die Vorteile der großen Breite konsequent aus: mehr Komfort und höhere Geländegängigkeit. Nachteil: fühlbar schwerere Beschleunigung.



Felge-Reifen-Optimierung 2: Idworx bietet als Option extraleichte und 32 mm breite DaRim Law-Felgen mit 50er Almotion Tubeless-Reifen an. Das vereint den gefühlten besten Leichtlauf im Test mit Komfort, Fahrdynamik und Pannensicherheit – verlangt allerdings regelmäßige Erneuerung der Dichtmilch.

► außerhalb der westlichen Welt zuverlässig Ersatzteile bekommen will, für den ist die totgesagte Laufradgröße noch immer die sicherste Wahl. Sie ist im Übrigen auch bei den meisten der übrigen Hersteller zu bekommen. Man schickt jedoch andere Modelle in den Test. Die Mehrzahl setzt auf 28-Zoll oder 29-Zoll-Laufräder, wobei es sich bei den 29-Zöllern einfach um dicke Reifen ab 50 mm auf 28-Zoll-Felgen handelt.

Apropos Felgen: Dem feinen Zusammenspiel zwischen Felgen und Reifen kommt ebenfalls eine wichtige Rolle zu. Ein Beispiel: Tubeless-Reifen wie am Idworx All Rohler lassen sich nur auf speziellen Felgen komfortabel und sicher montieren. Ihr großer Vorteil ist, dass sie mit niedrigem Druck genauso leicht oder sogar leichter rollen als ähnlich breite konventionelle Reifen. Und dieser Vorteil lässt sich erst mit überbreiten Felgen richtig auskosten. Denn auf ihnen sitzen die Reifen sicherer, und sie geben auch bei geringem Druck noch ein Gefühl guter Kontrolle in der Kurve. Um das Gewicht trotz breiter Felgen nicht in die Höhe zu treiben setzt Idworx auf einen eigenen Carbonlaufradsatz als Option. Beispiel 2: Die 650B+ Reifen mit 70 mm Breite am VeloTraum verlangen neben speziellen Felgen auch besonders breite Schutzbleche und einen Rahmen mit neuer Geometrie. Der resultierende überdurchschnittliche Komfort und die überlegene Traktion auf fast allen erdenklichen Wegearten (außer Schlamm) zeigen für uns deutlich, dass sich der Aufwand lohnt.

Das Konzept zählt am Ende. Top-Komponenten besitzen alle Räder. Auch gibt es nicht den alles entscheidenden Werkstoff



Auch in der Stadt machen die Testräder den Transport leicht.

(obwohl sich Titan durch seine prinzipielle Robustheit und Langlebigkeit durchaus hervortut). Und wir fanden ebenfalls keine überlegene Antriebsart – gleich drei unter den ersten vier Plätzen nach Noten werden von Rohloff-Reiserädern belegt, obwohl wir für das Pinion-Getriebe mehr Punkte vergeben haben. Gemeinsam ist den vier Reiserädern von Koga, VeloTraum, Idworx und Falkenjagd, die hier die Spitze der Premiumklasse markieren, das konsequente

Verfolgen eines Ansatzes und Perfektion im Detail. Alle vier Räder können außerdem entscheidende Punkte in Sachen Fahren und Bremsen mit Gepäck einfahren. Idworx und VeloTraum legen noch besondere Komfortkonzepte obendrauf. Falkenjagd ist bei den Radreisequalitäten nicht zu toppen. Aber die Wertung (S. 16) zeigt, dass nur 21 % der erreichbaren Punkte zwischen bester und schlechtester Note entscheiden. Zu wenig, um einen Traum zu beeinflussen. —



Eagle Five: Rad- und Lesebrille in Einem



inkl. Wechselscheiben, 3 Nasenbrücken,
Kopfband, Mikrofaserbeutel und Etui

jetzt kaufen für nur **44,95 € + Versand!**

Navi, Smartphone und mehr wieder scharf sehen ohne Brillenwechsel! Mit ihren Wechselscheiben in braun, gelb und klar (alle mit Lesezonen) löst die Eagle Five Ihr leidiges Problem mit dem Lesen des Navis oder Smartphones beim Radfahren. Endlich wieder ALLES scharf sehen.

www.BlackSun2.com info@BlackSun2.com

So haben wir getestet

Alle Reiseräder wurden bei den Herstellern zum Test angefordert. Gefragt waren fernreisetaugliche, mit Schutzblechen, Gepäckträgern vorne und hinten sowie Licht nach StVZO ausgestattete Modelle. Eine Preisgrenze wurde nicht vorgegeben. Die Räder werden in den gezeigten Kategorien nach einem Punkteschema mit über 90 einzelnen Unterpunkten bewertet: von der Dicke der Reifen und der Qualität der Kontaktpunkte für den Komfort wie den Griffen und dem Sattel bis hin zu Details wie der störungsarmen Verlegung des Lichtkabels und dem Kettenschutz in der Alltagswertung. Da das Velotraum ohne Lowrider geliefert wurde, montierten wir hier den Frontgepäckträger nach. Die genannten (und gewerteten) Preise beziehen sich immer auf das Testrad in der getesteten Zusammenstellung. Basismodelle bei den Baukasten Anbietern können erheblich günstiger sein. Die Räder wurden mit den montierten Pedalen gewogen. Zubehör wie ein Rahmenschluss oder inkludierte Luftpumpen wurden vom ermittelten Radgewicht abgezogen – so können Abweichungen zu den Herstellerangaben entstehen. Mehr Details zum Testschema finden Sie auf radtouren-magazin.com.

Da es sich bei Reiserädern immer um Allrounder handelt, schließen hohe Punktzahlen in einer Kategorie gleichzeitig hohe Punktzahlen in anderen aus. Ein Beispiel: Viele Komfortkomponenten an einem Fahrrad wie Federung oder dicke Reifen oder auch Schutzbleche führen meist zu einem hohen Radgewicht. Im wertungsrelevanten Punkt „Fahrdynamik“ – ein Teil von „Fahren ohne Gepäck“ – wird aber hohes Gewicht schlechter bewertet. Deshalb ist es unmöglich, die Höchstpunktzahl in allen Kategorien zu erreichen.

Die Note 1,0 gab es in diesem Reiseradtest erstmals für 72 Prozent der Maximal-Punktzahl. Die Bestnoten-Punktzahl liegt damit erneut wenige Zähler höher als beim letzten Reiseradtest (Alu-Reiseräder in RADtouren 3/15). Neu aufgenommene Pluspunkte gab es etwa für besonders dicke Reifen in Sachen Komfort oder flexende Lenker. Die Bewertungen der Radreisequalität und des Fahrverhaltens beinhalten subjektive Einschätzungen der Tester. So wird etwa die gefühlte Fahrsicherheit bei Lastwechseln mit einem Gepäck von 35 kg (10 kg vorne/25 kg hinten) mit bis zu acht von 40 Punkten belohnt. In der Kategorie „Fahrverhalten ohne Gepäck“ machen Einschätzungen der Tester zum Bremsen, Beschleunigen und Geradeausfahren knapp die Hälfte der Punkte aus.

Bewertung	idworx All-Rohler travel spec	VFS TX 1200	Poison Phenol Tour Plus	Rotor Bikes Komet Rohloff Canti	Tout Terrain Tanami Rohloff	Koga World Traveller-S	Falkenjagd Hoplit Pi	Velotraum FINDER FD2	KTM Life Lontano P18
Fahrverhalten (max. 45)	33	22	26	25	28	31	30	29	26
Radreisequalitäten (max. 56)	47	38	41	45	42	42	48	41	41
Alltag (max. 46)	28	24	22,5	18,5	24	26	27	26,5	26
Komfort (max. 28)	14,5	9	8	10	6	9,5	13	13,5	11
Ausstattung (max. 43)	32,25	27,25	26,75	23,25	26,5	28,75	34,25	26,75	26
Service (max. 18)	14	12	11	11	10	18	10	12	8
Gesamtpunkte (170=1,0)	168,75	132,25	135,25	132,75	136,5	155,25	162,25	148,75	138
Testnote	1,0	1,9	1,8	1,9	1,8	1,3	1,2	1,5	1,7

STEVENS
BIKES



COURIER LUXE

ALLTAGSEFÄHRTE

Das neue STEVENS Courier Luxe macht Ihnen ein verlockendes Angebot: Statt für grelles Bling-bling entscheiden Sie sich für seine elegant-zurückhaltende Erscheinung in samtigem Anthrazit – und erhalten dafür unser leichtestes Alltagsrad mit Nabenschaltung und wartungsfreiem Riemenantrieb. Selbstverständlich mit fein dosierbaren Scheibenbremsen und als Herren- oder Damenrad erhältlich. STEVENSBIKES.DE

// NEVER STOP

TEST

Baukasten



Poison: Phenol Tour Plus 4.104,00 Euro

Rahmen/Radstand	28", Stahl CrMo konifiziert/1110 mm
Gabel/Federung	1 1/8", Stahl
Rahmenhöhen*	He: 46, 51, 56 , 61 cm
Gewicht	17,57 kg
Entfaltung	1,41–8,86 m/Pedalumdrehung
Zul. Gewichte**	160/15/40 kg
Schaltung	18-Gang-Getriebschaltung Pinion P1.18, Gates CDX Riemenantrieb, 28 Z. hi.
Kurbelsatz	Pinion, 175 mm, 32 Z.
Bremsen	Shimano XT hydr. Diskbremse 180/180
Naben vo./hi.	SON 28 Nabendynamo/Novatec SL Disc
Felgen/Speichen	622x19c Mavic XM 319, Alu/32/32 Speichen
Reifen	47-622, Continental Contact
Vorbau/Lenker	Alu/Alu, gerade (650 mm)
Sattel/Sattelstütze	SQLab Trekking 602 Active/Alu
Lichtanlage vo./hi.	Supernova E3 Pro/Supernova Tail Light
Gepäckträger vo./hi.	Tubus Tara/Tubus Logo (2 Packebenen)
Ständer	Pletscher Hinterbauständer
Besonderheiten	The Plug III USB-Lader, Ergon GP3-Griffe, 2 Paar Flaschenhalter-Ösen, SKS Schutzbleche
Garantie***	Rahmen: 6 Jahre

Testbrief:

Bei Baukastenanbieter Poison aus der Eifel liegt der Einstieg in die Pinion-18-Gang-Reisewelt bei günstigen 3.390 Euro – inklusive individueller Farbgebung für 50 Euro Aufpreis. Unser Testrad kommt mit jeder Menge edler und bewährter Reisekomponenten aus dem reichhaltigen Wahlsortiment wie dem Schmidt-Nabendynamo, den Tubus Trägern, der Supernova-Lichtanlage und dem Gates-Riemenantrieb – nur der konventionelle Laufradsatz ohne auf Pinion spezialisierte Hinterradnabe mit vergleichsweise günstigen Conti Contact-Reifen tanzt etwas aus der Reihe. Trotz eher geringer Rohrquerschnitte überraschte das Rad mit einem ausgewogenen, auch mit Gepäck sicherem Fahrverhalten. Nicht jedermanns Sache: der sehr breite Lenker. Sehr gut gefiel der stark dämpfende SQLab 602 Active-Sattel, der gut zu der leicht aufrechten Sitzposition passt. Für ganz weite Reisen ist die Haltung aber weniger passend. Und es fehlt ein Platz für den dritten Flaschenhalter.

Fazit: Wer ein weltreisetaugliches, aber individuelles Stahlreiserad mit Pinion-Getriebe sucht, findet im Phenol eine fair kalkulierte Basis.

Bewertung:

Radreisen	●●●●○	Fahrleistungen	●●●●○
Alltag	●●●●○	Komfort	●●●●○
Sport	●●●●○	Ausstattung/Verarbeitung	●●●●○
Gelände	●●●●○	Preis/Leistung	●●●●○
Sitzposition	○	Fahrverhalten	○

komfortabel
 ausgewogen
 sportlich

träge
 ausgewogen
 wendig

Testnote: 1,8

Baukasten



Rotor Bikes: Komet Rohloff Canti 3.999,00 Euro

Rahmen/Radstand	26", Stahl CrMo mehrfach konifiziert/1100 mm
Gabel/Federung	1 1/8", Stahl
Rahmenhöhen*	He: 46, 50, 54 cm
Gewicht	17,0 kg
Entfaltung	1,58–8,34 m/Pedalumdrehung
Zul. Gewichte**	160/10/40 kg
Schaltung	14-Gang-Nabenschaltung Rohloff, Kettenantrieb, 16 Z. hi.
Kurbelsatz	Samox, 170 mm, 44 Z., Vierkant-Innenlager
Bremsen	Shimano DRX V-Brake Felgenbremse
Naben vo./hi.	SON 28 Nabendynamo/Rohloff
Felgen/Speichen	559x19c Rigida Andra 30, Alu/36/36 Speichen
Reifen	50-559, Schwalbe Marathon Supreme
Vorbau/Lenker	Ritchey, Alu/Ritchey, Alu, gerade (530 mm)
Sattel/Sattelstütze	Brooks Team Professionel/Ritchey, Alu
Lichtanlage vo./hi.	SON Edelux II/SON (Automatik)
Gepäckträger vo./hi.	Tubus Ergo/Tubus Logo evo (2 Packebenen)
Ständer	Pletscher Hinterbauständer
Besonderheiten	The Plug III USB-Lader + cinq5 Smart Power Pack, Ergon GR3-Griffe, 3 Flaschenhalter, Lowrider-Ständer
Garantie***	Rahmen: 5 Jahre

Testbrief:

Das bei Passanten beliebte Rotor Komet hatte in der Redaktion schnell den Beinamen „Feuerrotes Spielmobil“. Tatsächlich macht es kaum ein anderer Baukasten so einfach, dem Spieltrieb freien Lauf zu lassen wie der von Rotor. Die Konfiguration für das Testrad mit Rohloff beginnt schon bei 2.039 Euro. Unser Komet zeigt mit in Rahmenfarbe lackierten Gepäckträgern und liebevoll zusammengestellten Komponenten in „Alu poliert“, was möglich ist. Als 26-Zöller ist der Komet wie gemacht für Extremreisen – und hat seine Tauglichkeit auf vielen Expeditionen bewiesen. Dazu passen die V-Brakes, für die es weltweit Ersatzteile gibt. Auch die Komponenten, die Geometrie und das Fahrverhalten sind die eines klassischen Reiserades. Deutlich sportlich geneigt bewegt man das Rotor gerne und effizient geradeaus, legt sich aber dank der quirligen Lenkung und der sehr guten Kontrolle über das beladene Rad auch mit Spaß in die Kurve. Die Verarbeitung entspricht dem Preis.

Fazit: Ein Reiserad, wie es im Expeditionstagebuch steht – extra robust, aber dank Unikat-Aufbau nicht mit dem Charme eines Traktors.

Bewertung:

Radreisen	●●●●○	Fahrleistungen	●●●●○
Alltag	●●●●○	Komfort	●●●●○
Sport	●●●●○	Ausstattung/Verarbeitung	●●●●○
Gelände	●●●●○	Preis/Leistung	●●●●○
Sitzposition	○	Fahrverhalten	○

komfortabel
 ausgewogen
 sportlich

träge
 ausgewogen
 wendig

Testnote: 1,9

Baukasten



Tout Terrain: Tanami Rohloff 4.964,00 Euro

Rahmen/Radstand	29", Stahl CrMo 3-fach konifiziert/1080 mm
Gabel/Federung	1 1/8", Stahl
Rahmenhöhen*	He: 51, 56 , 61, 65 cm
Gewicht	16,35 kg
Entfaltung	1,66–8,75 m/Pedalumdrehung
Zul. Gewichte**	160/15/40 kg
Schaltung	14-Gang-Nabenschaltung Rohloff, Gates CDX Riemenantrieb, 19 Z. hi.
Kurbelsatz	Middelburn, 175 mm, 50 Z., Shimano HT II
Bremsen	Shimano XT hydr. Diskbremse 180/160
Naben vo./hi.	SON 28 Nabendynamo/Rohloff
Felgen/Speichen	Rigida Andra 210, Alu/32/32 Speichen
Reifen	50-622, Schwalbe Marathon Supreme
Vorbau/Lenker	Alu/Alu, leicht gekröpft (620 mm)
Sattel/Sattelstütze	Brooks B17/Alu
Lichtanlage vo./hi.	Supernova E3 Pro/Supernova
Gepäckträger vo./hi.	Tubus Tara/Edelstahl, rahmenintegriert (2 Pck.)
Ständer	Altran Velo Hinterbauständer
Besonderheiten	The Plug III USB-Lader, Brooks Ledergriffe, 3 Paar Flaschenhalter-Ösen, Lenkenschlag, SKS Schutzbleche
Garantie***	Rahmen & Gabel: 5 Jahre

Testbrief:

Tout Terrain hat seine feinen Stahlrahmen schon mit rahmenintegrierten Edelstahl-Gepäckträgern ausgestattet, lange bevor sie am E-Bike wegen ihrer Stabilität als Akkuträger zum Einsatz kamen. Auch das Tanami Rohloff profitiert davon, wartet mit souveränem Gepäck-Fahrverhalten trotz schlanker Rahmen-Silhouette auf. Die ebenfalls schlanke Gabel gibt beim Bremsen sichtbar nach, dämpft dafür aber auch Stöße gut, ebenso wie die breiten Reifen, die auf Asphalt ausgelegt sind. Brooks-Sattel und Griffe aus Leder sehen nicht nur gut aus, sondern bringen auch ein gutes Griff- und Sitzklima. Auch mit sinnvollen technischen Feinessen wie dem schön ins Ausfall-Ende integrierten Rahmenschloss für den Riemenantrieb oder dem Lenkenschlag am Steuerrohr für problemloses Beladen geizt das Tanami nicht. Beim Fahren zählt es zu den spritzigen Rädern, rollt aber trotz des kurzen Radstandes auch ordentlich geradeaus. Fahrer mit großen Füßen können in engen Kurven Schutzblechkontakt bekommen.

Fazit: Leicht und wendig – das Tout Terrain Tanami ist der Roadster unter den Vollblut-Reiserädern, auch was Stil und Rahmenfinesse angeht.

Bewertung:

Radreisen	●●●●○	Fahrleistungen	●●●●○
Alltag	●●●●○	Komfort	●●○○○
Sport	●●●●○	Ausstattung/Verarbeitung	●●●●○
Gelände	●●●○○	Preis/Leistung	●●○○○
Sitzposition	○●●●●	Fahrverhalten	○●●●●

komfortabel ausgewogen sportlich träge ausgewogen wendig

Testnote: 1,8

ASISTA TRIFL FÜR RAD GmbH & Co. KG · ZEPPELSTRASSE 48 · D-68059 LEUTRINCH



FREIE FAHRT VORAUSS

Norco Radtaschen machen für den City-, Tour- und Sportbereich Platz für entspannten Fahrspaß.

BAGS OF FUNCTIONS

TEST

Baukasten



Koga: World Traveller-S 4.666,00 Euro

Rahmen/Radstand	28", Alu, 3-fach konifiziert/1125 mm
Gabel/Federung	1 1/8", Alu
Rahmenhöhen*	He: 50, 54, 57 , 60, 63 cm, Da: 47, 50, 53, 56, 59 cm
Gewicht	16,24 kg
Entfaltung	1,66–8,75 m/Pedalumdrehung
Zul. Gewichte**	140/15/40 kg
Schaltung	14-Gang-Nabenschaltung Rohloff, Gates CDX Riemenantrieb, 19 Z. hi.
Kurbelsatz	Truvativ Stylo, 170 mm, 50 Z., BSA Innenlager
Bremsen	Magura MT5 hydr. Scheibenbremse 180/180
Naben vo./hi.	SON 28 Nabendynamo/Rohloff
Felgen/Speichen	622x19c Ryde, Alu/36/36 Speichen
Reifen	50-622 Schwalbe Marathon Almotion
Vorbau/Lenker	Alu/Alu, leicht gekröpft (610 mm)
Sattel/Sattelstütze	Brooks C17/Alu
Lichtanlage vo./hi.	SON Edelux II/B&M Toplight Line Plus (Automatik)
Gepäckträger vo./hi.	Tubus Ergo/Tubus Logo Evo (2 Packebenen)
Ständer	Pletscher Hinterbauständer
Besonderheiten	The Plug III USB-Lader, Ergon GP3-Griffe, 3 Flaschenhalter + Pumpenhalter, Lenkansschlag, SKS Schutzbleche, Rahmenschloss
Garantie***	Rahmen: lebenslang, Lackierung: 10 Jahre

Testbrief:

Der Koga World Traveller ist beinahe ein Inbegriff für Weltreiserräder, so lange ist es unterwegs rund um den Globus. „S“ steht für die Signature-Variante, die im Baukasten zusammen mit einem Fachhändler individuell aufgebaut wird. Die Rahmenbasis ist für 2016 optimiert worden – unser Testrad ein seriennaher Prototyp. Schöne Lösungen an dem sehr sauber verarbeiteten Alurahmen mit lebenslanger Garantie sind der ins Steuerrohr integrierte Lenkansschlag, das Exzenter-Tretlager für die Riemenanspannung und natürlich die kogatypische Geometrie: Das World Traveller läuft wie an der Schnur gezogen geradeaus und zieht mit Gepäck so unbeirrbar seine Bahn wie die Besten im Test. Man sitzt langstreckentauglich sportlich, wobei der zurückgebogene Lenker und die Ergon-Griffe mit Hörnchen gut zu den Händen sind. Mit 16,24 kg ist das Koga eines der leichtesten Räder im Test und rollt auch spürbar leichter als das Gros – schade, dass die Felge nicht ganz konsequent auf die dicken Schwalbe Almotion-Reifen zugeschnitten ist.

Fazit: Das Koga World Traveller S ist ein hervorragender Erbe der langen Reiseradtradition. Treppchenplatz dank Leichtbau und Fahreigenschaften.

Bewertung:

Radreisen	●●●●●	Fahrleistungen	●●●●●
Alltag	●●●●○	Komfort	●●●●○
Sport	●●●○	Ausstattung/Verarbeitung	●●●●○
Gelände	●●●○	Preis/Leistung	●●●●○
Sitzposition	○	Fahrverhalten	○

komfortabel
 ausgewogen
 sportlich

träge
 ausgewogen
 wendig

Testnote: 1,3

Baukasten



Falkenjagd: Hoplit Pi 7.123,00 Euro

Rahmen/Radstand	27,5", Titan, 3-fach konifiziert/1105 mm
Gabel/Federung	1 1/8" - 1,5", Titan, 3-fach konifiziert
Rahmenhöhen*	He: M, L , XL
Gewicht	16,13 kg
Entfaltung	1,34–8,44 m/Pedalumdrehung
Zul. Gewichte**	185/10/30 kg
Schaltung	18-Gang-Getriebschaltung Pinion P1.18, Gates CDX Riemenantrieb, 28 Z. hi.
Kurbelsatz	Pinion, 175 mm, 32 Z.
Bremsen	Shimano XTR hydr. Diskbremse 180/160
Naben vo./hi.	SON 28 Nabendynamo/Tune
Felgen/Speichen	622x 22c Rennstahl/36/36 Speichen
Reifen	50-584 Schwalbe Marathon Mondial
Vorbau/Lenker	Titan/Titan, leicht gekröpft (645 mm)
Sattel/Sattelstütze	Brooks C17/Titan
Lichtanlage vo./hi.	SON Edelux II/SON (Automatik)
Gepäckträger vo./hi.	Tubus Nova/Tubus Logo (2 Packebenen)
Ständer	Hebie Hinterbauständer
Besonderheiten	The Plug III USB-Lader, Ergon GP3-Griffe, 3 Flaschenhalter, SKS Schutzbleche, Steckachsen
Garantie***	Rahmen & Getriebe: 5 Jahre

Testbrief:

Wo so viel Titan schimmert wie am Falkenjagd Hoplit Pi, ist eine Botschaft sofort klar: kostbar. Die Verarbeitung des Materials ist aufwändig, noch dazu, wenn so viele Speziallösungen verlangt sind wie hier: Titan-Gabeln sind schon eine Seltenheit, die Ausfall-Enden für die verwendeten Steckachsen erst recht. Das Rad deshalb mit Samthandschuhen anzufassen, wäre grundfalsch. Der Vorteil von Titan ist Beständigkeit: Kratzer und Beulen muss man wenig fürchten, Korrosion gar nicht. Das Prinzip edel und beständig setzt sich in Allem fort: seien es die langlebigen Tune-Nabe oder der starke, am langen Halter montierte Edelux II-Scheinwerfer. Beim Fahren fällt sofort der erhöhte Komfort auf. Die Sitzposition ist leicht aufrecht, der Sattel und die weit herausgezogene Titanstütze dämpfen ebenso wie der Titanlenker Fahrbahnstöße. Ein besonders tief liegendes Tretlager sorgt für einen tiefen Schwerpunkt. Fahrverhalten mit Gepäck, Bremsen und Gewichtszulassung des 650B-Bikes sind Spitzenklasse.

Fazit: Das edle Falkenjagd Hoplit ist das Rad mit den höchsten Reisequalitäten der – preislich erwartbar – besten Ausstattung. Top-Produkt.

Bewertung:

Radreisen	●●●●●	Fahrleistungen	●●●●●
Alltag	●●●●○	Komfort	●●●●○
Sport	●●●○	Ausstattung/Verarbeitung	●●●●○
Gelände	●●●○	Preis/Leistung	●●●●○
Sitzposition	○	Fahrverhalten	○

komfortabel
 ausgewogen
 sportlich

träge
 ausgewogen
 wendig

Testnote: 1,2

Baukasten


Velotraum: FINDER FD2 4.190,00 Euro

Rahmen/Radstand	27,5", Alu, 3-fach konifiziert/1100 mm
Gabel/Federung	1 1/8 - 1 1/5", Alu
Rahmenhöhen*	He: M, L, XL, XXL
Gewicht	16,7 kg
Entfaltung	1,58–8,33 m/Pedalumdrehung
Zul. Gewichte**	140/ – /40 kg
Schaltung	14-Gang-Nabenschaltung Rohloff, Gates CDX Riemenantrieb, 20 Z. hi.
Kurbelsatz	Truvativ Stylo, 175 mm, 50 Z., außenl. Lager
Bremsen	BreakForceOne H20, hydr. Diskbremse 200/160
Naben vo./hi.	SON 28 Nabendynamo/Rohloff
Felgen/Speichen	584x40 DT Swiss XM551/32/32 Speichen
Reifen	70-584 Schwalbe Moto-X (650B plus)
Vorbau/Lenker	Ritchey, Alu/Ritchey, Alu, gerade (560 mm)
Sattel/Sattelstütze	Fitzik Aliante/Ritchey, Alu
Lichtanlage vo./hi.	SON Edelux II/SON (Automatik)
Gepäckträger vo./hi.	Test: Thule /Tubus Logo Evo (2 Packebenen)
Ständer	Hebie Hinterbauständer
Besonderheiten	Ergon GR3-Griffe mit Hörnchen, 1 Flaschenhalter + 2 Paar Flaschenhalter-Ösen, SKS Schutzbleche
Garantie***	Rahmen: 5 Jahre

Testbrief:

Der FINDER ist das neue 650B plus-Modell von Velotraum, ein Rad, das um „übergroße“ 27,5-Zoll-Räder herum aufgebaut ist, in unserem Fall leicht profilierte Schwalbe Super Moto-X-Reifen auf 40 mm breiten DT-Swiss-Felgen. Rahmen und Geometrie sind auf das Laufradmaß abgestimmt, was man beim Fahren sofort merkt. Das Fahren ist schlichtweg phänomenal – für ein Reise- und Tourenrad. Beschleunigen verlangt etwas mehr, aber nicht ungebührlich mehr Einsatz, aber einmal in Fahrt rollt das Rad erstaunlich leicht, gefühlt ebenso leicht wie das „schnellste“ Rad in diesem Test. Dazu schenkt die Luftdämpfung noch viel Komfort. Bis zu 1,0 bar herab fanden wir die Reifen prima fahrbar, sogar wendig. Kurvenflitzen macht damit Spaß, auch auf unbefestigten Wegen, denn die Traktion ist top. Der Rest ist typisch Velotraum: ein belastbares, aber leichtes, fahrsicheres und ergonomisch durchdachtes Reiserad – hier mit edlen Parts und Struktur-Pulverbeschichtung aus dem Baukasten.

Fazit: Wer Komfort sucht und gerne neue Wege entdeckt, kann im FINDER sein Traumreiserad finden. Klarer Tipp: Eigenen Fahreindruck sammeln!

Bewertung:

Radreisen	●●●●○	Fahrleistungen	●●●●○
Alltag	●●●●○	Komfort	●●●●○
Sport	●●●●○	Ausstattung/Verarbeitung	●●●●○
Gelände	●●●●○	Preis/Leistung	●●●●○
Sitzposition	○	Fahrverhalten	○

komfortabel ausgewogen sportlich träge ausgewogen wendig

Testnote: 1,5

KTM: Life Lontano P18 3.699,00 Euro

Rahmen/Radstand	29", Stahl CrMo 3-fach konifiziert/1105 mm
Gabel/Federung	1 1/8", Stahl
Rahmenhöhen*	He: 46, 51, 56 , 60 cm
Gewicht	17,95 kg
Entfaltung	1,25–7,83 m/Pedalumdrehung
Zul. Gewichte**	140/15/40 kg
Schaltung	18-Gang-Getriebeschaltung Pinion P1.18, Gates CDX Riemenantrieb, 32 Z. hi.
Kurbelsatz	Pinion, 175 mm, 32 Z.
Bremsen	Shimano Deore hydr. Diskbremse 180/180
Naben vo./hi.	SP Dynamohub PD-8/KTM Team
Felgen/Speichen	622x21 Ambrosio/36/36 Speichen
Reifen	50-622 Schwalbe Marathon Mondial
Vorbau/Lenker	Alu/Alu, gerade (650 mm)
Sattel/Sattelstütze	Brooks B17/Alu
Lichtanlage vo./hi.	B&M Eyc T senso plu /B&M Toplight Line Plus (Tagfahrlicht, Automatik)
Gepäckträger vo./hi.	Tubus Duo/Tubus Logo (2 Packebenen)
Ständer	Hinterbauständer
Besonderheiten	Ergon GP3-Griffe, 3 Paar Flaschenhalter-Ösen, SKS Schutzbleche
Garantie***	Rahmen/Gabel: 5 Jahre

Testbrief:

Bemerkenswert am Life Lontano P18 ist der vielseitige, robuste Stahlrahmen. Er sieht zwar klassisch filigran aus, ist aber an entscheidenden Stellen (Steuerrohr, Kettenstreben) so verstärkt, dass das Rad in Sachen Fahrsicherheit mit Gepäck nahe an den Bereich der besten Alu-Reiseräder kommt. Zwischen Gabel und Hinterbau würden noch weit dickere Reifen passen als die montierten All-Terrain-Reisespezialisten Schwalbe Marathon Mondial (50 mm) – reichlich Spielraum für's Komfort-Tuning also. Auch so ist der Komfort dank leicht aufrechter Sitzposition und gelungener Gewichtsverteilung über dem Rad gut. Als einziges der „günstigen“ Traum-Reiseräder von der Stange bietet es einen steifen Tubus Duo-Lowrider sowie 3 Flaschenhalter. Überhaupt ist die gesamte Ausstattung solide und mit Reise Know-how ausgesucht. Das Pinion-Getriebe hat eine Übersetzung für steilste Anstiege, die 29er-Laufräder sind stabil, die Felgengröße auf die Reifen ausgelegt, die Bremsen passend zur Gewichtszulassung.

Fazit: Ein fein gemachtes, vielseitiges Reiserad mit guten Genen fürs Große. Volle Weltreistauglichkeit für wenig Geld. Premium-Preistipp.

Bewertung:

Radreisen	●●●●○	Fahrleistungen	●●●●○
Alltag	●●●●○	Komfort	●●●●○
Sport	●●●●○	Ausstattung/Verarbeitung	●●●●○
Gelände	●●●●○	Preis/Leistung	●●●●○
Sitzposition	○	Fahrverhalten	○

komfortabel ausgewogen sportlich träge ausgewogen wendig

Testnote: 1,7