



Acht Reiseräder mit Rohloff-Getriebe

Charakterstarke Globetrotter

Ein treuer Gefährte muss das Fahrrad dem Reisenden sein, nicht bocken oder gar die Gefolgschaft verweigern. Den Ruf legendärer Zuverlässigkeit hat sich die Rohloff-Getriebe- nabe auf endlosen Fahrten um den Erdball hart erarbeitet. acht eigenwillige Räder mit Speedhub haben uns ein span- nendes Testfeld beschert.

Foto: RohloffAG

Text & Fotos: Ingo Effing

Es sind spezielle Typen, die mit dem Rad aufbrechen und Tage, Wochen, manchmal sogar Jahre im Sattel sitzen und sich die Freiheit um die Nase wehen lassen. Individualisten, mit Leidenschaft fürs Fahrrad, die keine Kompromisse machen wollen, wenn es um ihr Gefährt geht, auf das sie unterwegs angewiesen sind. Dem tragen auch einige Hersteller Rechnung und ermöglichen es dem Kunden, das Reiserad nach den ganz eigenen Bedürfnissen zu gestalten. Vom Stollenreifen bis zum Lenkerhörnchen kann sich der Fahrradfreund austoben. Die Krönung ist dann ein Maßrahmen, der wie ein Anzug auf den Leib geschneidert wird. So vielfältig die Ansprüche der Reiseradlers, so bunt geht es auch in unserem Testfeld zu. Modernste Technik wie carbonfaserverstärkte Antriebsriemen und USB-Lader mit Pufferakku treffen auf klassisch gemuffte Stahl-Rahmen und einst totgesagte 26-Zoll-Laufräder. Altbewährtes und Modernes stehen dabei nicht gegeneinander, sondern werden gekonnt miteinander verschmolzen. Allein was die Größe der Laufräder angeht, rollt zum Test alles an, was es in den letzten Jahrzehnten auf der Straße gab, vom robusten 26-Zoller bis zum laufruhigen „Twentyliner“. Viermal Stahl, zweimal Alu und ein Titan-Gravelbike mit Gepäckträgern sowie ein Randonneur haben sich in unserem spannenden Testfeld zusammengefunden. Vom Versender Rose bis zur Ferrotec Sportartikel GmbH, einer kleinen Manufaktur aus Braunschweig, die pro Woche etwa sechs bis zehn Räder der Marke Hardo Wagner aus der Werkshalle entlässt. So unterschiedlich die Räder im Testfeld auch sein mögen, sie alle sind gebaut worden, um den Reisenden ohne Ausfälle mit wenig Wartungsaufwand über den Globus zu tragen. „langlebig“, „Sorglos-Ausstattung“ oder „wartungsarm“ sind Begriffe, die immer wieder fallen und im Anforderungskatalog eines Reiserads ganz oben auf der Liste stehen.

Speedhub Schaltnabe

Seit der Markteinführung vor über 20 Jahren hat sich die Rohloff Getriebe nabe Speedhub 500/14 den Ruf einer besonders robusten und haltbaren Gangschaltung erarbeitet und ist damit wie geschaffen für den Radreiseeinsatz. Die Schaltung an sich besteht aus einem Planetengetriebe. Ein zentrales Sonnenrad

umkreist mehrere Planetenräder. Klingt irgendwie nach Raketentechnik, ist aber hohe Ingenieurskunst aus Fulda bei Kassel. Alle 5.000 Kilometer oder einmal im Jahr ein Ölwechsel, das ist alles, was die Nabe dem Speedhubfahrer an Pflege abverlangt. Die 14 Gänge sind mit 13,6 Prozent gleichmäßig abgestuft und haben ein Übersetzungsspektrum von insgesamt 526 Prozent. Der mechanische Wirkungsgrad der Speedhub ist der höchste aller Nabenschaltungen und liegt fast auf dem Niveau einer hochwertigen Kettenschaltung. An fünf unserer Testräder wird das Getriebe mit dem Standard-Drehgriff geschaltet. Das geht intuitiv und schnell von der Hand. Am Tout Terrain kann per Daumenschalthebel der Gang gewechselt werden. Vor allem im Gelände hat uns das gut gefallen, da es den sicherheitsrelevanten Vorteil hat, die Umklammerung der Hand beim Schaltvorgang nicht lösen zu müssen. Die Rennlenker-Modelle von Hardo Wagner und Hilitite sind mit Schalt-/Bremshebel ausgestattet. Bei Wagner wird die Nabe über die Schaltbox von Gebra angesteuert, am Hilitite ist die neue Cinq5 Variante verbaut. Letztere Lösung erfordert etwas weniger Kraft in den Fingern, um die Gänge einzuschieben.

Alu, Stahl, Titan

Die Vielfalt im Reiseradbereich wird auch am Material der Rahmen deutlich. Bei Alltagsrädern hat das günstige Leichtmetall Aluminium-Stahlrahmen weitgehend verdrängt. Bei Reiserädern sieht das anders aus, hier hält sich Stahl aus gutem Grund: Rahmen aus Stahl sind extrem belastbar und bruchfest. Rennstahl führt den Werkstoff sogar stolz im Namen. Das Testrad des Herstellers kann enorme 180 Kilogramm Systemgewicht schultern und ist damit Spitze im Testfeld. Aber auch der solide Alu-Rahmen des Idworx kann mit üppigen 160 Kilogramm belastet werden. Alu ist mit einer Dichte von 2,7 kg/dm³ der leichteste Werkstoff, gefolgt von Titan mit 4,5 und Stahl mit 7,8 kg/dm³. Alu hat zudem eine hohe Steifigkeit, Stahl und besonders Titan sind spürbar elastischer, man spricht auch vom typischen Flex. Dieser kann den Komfort erhöhen, mitunter aber auch zu einem etwas schwammigen Fahrgefühl führen. Wie beim Hilitite, dass unter der Last der 35 Kilogramm Testgepäck leicht zittrig wirkt. Laut Hersteller handelt es sich bei dem Rahmen allerdings auch um einen Prototypen, der zu Testzwe-

cken konstruiert wurde und womöglich nicht für die Belastung mit schwerem Reisegepäck vorgesehen war. Grundsätzlich ist Titan als Rahmenmaterial aber ein Werkstoff für die Ewigkeit und aufgrund seiner Eigenschaften kaum zu schlagen. Es ist korrosionsbeständig, zäh bei sehr hoher Festigkeit und wiegt nur gut halb so viel wie Stahl. Bei den Preisen werden allerdings viele Kaufinteressenten abwinken, denn wie die Eigenschaften ist auch der Preis herausragend. Mit 8.500 Euro ist das edle Hilitite mit Titanrahmen mit Abstand der teuerste Teilnehmer im Testfeld. Dafür gibt es aber immerhin einen maßgeschneiderten Rahmen, an dem auch die nächste Generation noch Freude haben dürfte.

Riemen oder Kette?

Der Markt für Reiseräder ist nicht von schnelllebigen Trends beherrscht. Der noch recht junge Riemenantrieb allerdings dominiert inzwischen zumindest unser Testfeld. Sechs der neun Hersteller statten ihre Räder mit dem flüsterleisen Antrieb aus.

Eingearbeitete Carbon-Zugstränge verhindern ein Ausdehnen und sollen eine längere Haltbarkeit gegenüber der Kette ermöglichen. Auf der Pro-Seite des Riemens stehen daher: Die Langlebigkeit, der ruhige und schmierstofffreie Lauf sowie der geringe Wartungsaufwand. Aber der Riemen überzeugt nicht alle Hersteller, bei Idworx sieht man die Kette weiterhin im Vorteil, denn abgesehen von den höheren Anschaffungskosten und der erforderlichen Öffnung am Hinterbau gibt es auch schlagkräftige Argumente für die Kette und gegen den Riemen. Ganz ohne Zuwendung kommt nämlich auch der Riemen nicht auf seinen Haltbarkeitsvorteil.

Hersteller Gates empfiehlt den Zahnriemen bei Verschmutzung mit Wasser zu reinigen, um Verschleiß vorzubeugen. Damit der Riemen nicht überspringt, muss dieser relativ stark vorgespannt werden, was die Reibung erhöht. Es gibt Versuche, die dem Riemen daher vor allem im unteren Leistungsbereich und bei eher gemächlicher Fahrt einen geringeren Wirkungsgrad als der Kette attestieren. Subjektiv konnten wir das im Test nicht bestätigen. Für den Reiseradeinsatz dürfte das größere Problem eher die Versorgung mit Ersatzteilen im Ausland sein, Kette und Ritzel sind auch auf Sulawesi zu bekommen, die Frage nach ▶



Das macht den Unterschied

Rahmen



Titan ist hochfest, nahezu unkaputtbar und nur etwa halb so schwer wie Stahl. Der typische Flex kann den Fahrkomfort erhöhen.



Von Hand gelötet und gebürstet: der klassisch gemuffte Norwid Edelstahlrahmen ist ein Kunstwerk für sich.



Nur Rose und Idworx setzen auf Alu. Ein Vorteil des Leichtmetalls: Es ist relativ frei formbar.



Steif trotz tiefem Einstieg: Rennstahl setzt voluminöse Rohre und Verstärkungen ein.

Rahmen



Extra steif: Bei Idworx durchstößt das Sattelrohr das Oberrohr.



Am Poisson wird der Riemen über ein verschiebbares Ausfallende gespannt und mit einer Stell-schraube feinjustiert.



Dank Exzenter kann bei Idworx und Tout Terrain die Achse ohne Zwischenstück direkt aufgenommen werden.



Um Kette oder Riemen zu spannen, müssen die zwei Klemmschrauben gelöst werden. Das Lager lässt sich dann samt Achse im Gehäuse drehen, um Spannung aufzubauen. ►

Reifen & Felge



Doppelt geöst und beschichtet: die robuste 19 mm Trekking Felge passt zum schmalen Conti-Reifen.



Haltbar, pannensicher und Profil für alle Fälle: Schwalbes Marathon Mondial ist Globetrotters Klassiker.



Am Norwid rollt der sportliche Allrounder von Conti. Der Top Contact II läuft leicht, mit sehr guter Haftung auf der Straße und Pannenschutz.



Wie kleine Saugnäpfe eines Kranken: Das feine Profil des leichten G-One greift bestens auf losem Untergrund. Die 57er puffern wie Luftkissen.

Schalten



Schalten und den Lenker fest im Griff: Auch wenn es holprig zugeht kann bei Tout Terrain ohne umzugreifen der Gang gewechselt werden.



Die neue Shift:R Road am Hilite ermöglicht das Schalten der Rohloff vom Rennlenker bei integrierter hydraulischer Bremse.

Plus & Minus



Am Hardo Wagner ist pfützenfahren eine saubere Sache dank tiefem Spritzlappen.



Die ungeschützte Steckverbindung am Poison ist anfällig und könnte unterwegs das Licht ausknipsen.

Plus & Minus



Schicke Griffe am Tout Terrain. Mit schwitzigen Händen allerdings etwas rutschig, und das kalte Metall macht auch keine Freude.



Die Beleuchtung im Testfeld ist auf hohem Niveau. Vorne weg die Edelux II und die IQ-X, derzeit die besten Scheinwerfer auf dem Markt.



Tiefer trägt keiner das Gepäck: Der unerschütterliche Gepäckträger am Silkroad ist mit dem Rahmen verschweißt.



Gut geführt: Rennstahl spendiert dem Rahmen eine integrierte Zugführung.

► Carbonriemen wird so mancher Dorfmechaniker wohl nur mit einem Achselzucken quittieren.

Unterschied im Laufrad

Abgesehen vom Rahmen ist die entscheidende Größe an unseren Testrädern der Durchmesser des Laufrads. Nichts prägt das Fahrgefühl so sehr wie die bereifte Felge. Tout Terrain und Poison setzen den Stahlrahmen auf kräftige, kleine 26 Zoll-Räder.

30 Jahre lang war es der unangefochtene Standard im MTB-Bereich. Dort inzwischen ausgestorben, haben sie unter den Reiserädern überlebt und warten hier geduldig auf ihre Renaissance. Wer sich mal mit schwer beladenem Fahrrad durch den zähen Chaosverkehr eines asiatischen Millionenmolochs gekämpft hat, wird das spielerische Handling der 26-Zoller zu schätzen wissen. Das Gepäck hängt tief und stabilisiert das Rad. Besonders auf dem niedrigen Tout Terrain

hat man das Gefühl, das Silkroad auf der Fläche einer Tageszeitung mühelos wenden zu können. Findet sich trotz wuseliger Räder mal kein Ausweg im Verkehrschaos, sind die Füße im Notfall schnell am Boden, denn der Weg ist nicht weit. Auf dem Poison sitzt man zwar mit viel Übersicht deutlich höher als auf dem Tout Terrain, die Vorteile der kleinen Laufräder prägen aber auch das Morphin. Dafür gibt es von uns den Preis/Leistungs-Tipp, den auch das sportlichen Rose Activa

einfährt. Das Münsterländer Alu-Rad rollt auf 27,5 Zoll und kombiniert ausgeprägte Laufruhe mit agilen Laufrädern. Die Krone für den Asphalt-König geht an Norwird. Mit schmalen 37er Straßenreifen der klassischen 28 Zoll-Laufräder ist das Aaland ähnlich zügig unterwegs wie der Randonneur von Hardo Wagner, der mit Allroundtalent überzeugt und gerne auch zum Graveln von der Straße geführt werden darf. An Komfort nicht zu überbieten ist das Rennstahl, nicht unbedingt wegen der gefederten Sattelstütze und des aufstellbaren Vorbaus. Es ist die gutmütige Langstreckengeometrie, die für ein Wohlgefühl auf dem Rad sorgt. Mit schwerem Reisegepäck ist es zudem eine Bank. Spurstabil und ausbalanciert zieht es seelenruhig durch die Landschaft. Das jüngste Laufradmaß sind die trendigen Twentyniner, also 29 Zoll. Dahinter verbirgt sich aber keine Innovation der Zweiradtechnik, die 29 Zoll ergeben sich aus einer 622-Millimeter-

Felge (wie bei 28 Zoll) in Kombination mit breiten Reifen. Im Testfeld stehen zwei Räder mit dicken 57er G-One Reifen auf hohen 29 Zoll-Laufrädern, Hilite und Idworx. Vor allem gegenüber den kleineren 26 Zoll-Rädern sind die Unterschiede deutlich erfahrbar. Das große Rad will zwar erst mal gedreht werden und kommt nicht ganz so explosiv aus dem Stand, sind die Twentyniner aber einmal in Bewegung, rollen sie fantastisch und erfordern spürbar weniger Pedalkraft, um das Tempo zu halten. Ein weiterer dicker Pluspunkt: Im Gelände überrollen die großen Räder Hindernisse mit Leichtigkeit. Einfache Physik, die große Räder bevorteilt. Auf Rollschuhen in den 80er-Jahren reichte oft ein fingernagelgroßes Steinchen, um die kleinen Walzen an der Weiterfahrt zu hindern, mit denkbar ungemütlichen Folgen für den Fahrer. Auf 29 Zoll-Bereifung werden nicht nur Steinchen, wie auf Luftkissen schwebend, mühelos überrollt. Vor allem

das leichte Hilite macht sich das zunutze. Tollt wie ein Wildpferd durchs Gelände und macht richtig Freude. Gepackt bremsst es allerdings aus. Auch das Idworx hat dieses Gelände-Gen das uns im Test ein Grinsen ins Gesicht zauberte. Den Testsieg für das Top-Produkt hat sich der Alleskönner aber mit Ausdauer erarbeitet: In allen Test-Kategorien ist das Rohler BLT vorne mit dabei oder an der Spitze. Hut ab!

Insgesamt haben wir ein hohes Niveau an Testrädern vorgefunden und viel Freude an diesen unterschiedlichen, charakterstarken Globetrottern gehabt. Ob steifes Aluminium oder komfortabler Stahl, kernige 26 Zoll oder leichtlaufende Twentyniner: Des einen Vorteile sind des anderen Nachteile, aber alles hat seine Berechtigung und will gekonnt in ein Reiserad-Konzept verpackt werden. In diesem Sinne hoffen wir sehr, dass die Vielfalt erhalten bleibt und uns weiterhin so spannende Testfelder beschert. Gute Reise!

So haben wir getestet

Alle Reiseräder wurden bei den Herstellern zum Test angefordert. Gefragt waren Reiseräder mit Rohloff-Speedhub-Getriebe, vollausgestattet mit Schutzblechen, Gepäckträgern vorne und hinten sowie Beleuchtung nach StVZO. Ein Preisrahmen wurde nicht vorgegeben. Die Räder wurden in den Kategorien Fahrverhalten, Radreisequalitäten, Alltagsqualitäten, Komfort, Ausstattung und Service mit über 90 einzelnen Kriterien bewertet: von der Dicke der Reifen und der Qualität der Kontaktpunkte Griffe und Sattel für den Komfort über geschützt verlegte Leitungen und Lichtkabel bis hin zur wackelfreien Montage der Schutzbleche in der Alltagswertung. Da das Hilite ohne Ständer und Schutzbleche geliefert wurde, war es bei der Bewertung des Gewichts im Vorteil, an anderer Stelle wie etwa der Standsicherheit oder dem Spritzschutz konnte es aber nicht Punkten, was den Gewichtsvorteil nach Punkten letztlich wieder ausgeglichen hat.

Die in der Datentabelle angegebenen Preise beziehen sich immer auf die gelieferte Ausstattungs-Variante. Basismodelle bei den Baukasten-Anbietern sind teilweise erheblich günstiger erhältlich. Die Räder wurden mit Pedalen gewogen.

Da es sich bei Reiserädern um Allrounder handelt, schließen hohe Punktzahlen in einer Kategorie gleichzeitig hohe Punktzahlen in einer anderen aus. Ein Beispiel: Viele Komfort-Komponenten wie Federgabel oder breite Reifen führen meist zu einem höheren Radgewicht und somit zu Punkteinbußen in der Kategorie Fahrverhalten. Deshalb ist es praktisch unmöglich die Höchstpunktzahl in allen Kategorien zu erreichen. Die nach Punkten gewichtigsten Bewertungs-Kategorien im Test waren Fahrverhalten, Ausstattung mit je 45 Punkten und Radreisequalität mit 53 möglichen Punkten. In der Kategorie Fahrverhalten wurden unter anderem die Fahrdynamik, die Geometrie und das Gewicht der Räder bewertet. Als Reisequalitäten waren Eigenschaften wie Kletterfähigkeit und Fahrstabilität mit Gepäck gefragt. Die Testfahrten erfolgten sowohl ohne Zuladung als auch mit 35 Kilogramm Reisegepäck, wovon 10 Kilogramm auf den Lowrider entfielen. Die Bewertung der Radreisequalität und des Fahrverhaltens beinhalten subjektive Einschätzungen der Tester. So wird beispielsweise die gefühlte Fahrsicherheit bei Lastwechseln mit Reisegepäck mit bis zu 10 von 53 Punkten belohnt. In der Kategorie Fahrverhalten wird ohne Zuladung getestet, hier macht die Einschätzung der Tester zum Bremsen, Beschleunigen und Geradeausfahren knapp die Hälfte der Punkte aus. In der Kategorie Service wurde unter anderem die Garantie auf den Rahmen bewertet sowie die Möglichkeit das Rad beim Kauf nach Kundenwunsch anzupassen. Die Note 1,0 gab es in diesem Test für 74 Prozent der Maximal-Punktzahl vom 229 Punkten. Mehr Details zum Testschema finden Sie auf radtouren-magazin.com.

Bewertung	Poison	Norwid	Hilite	Rose	idworx	Rennstahl	Hardo Wagner	Tout Terrain
Fahrverhalten (max. 45)	27	34	37	32	34	26	33	27
Radreisequalitäten (max. 53)	43	37	25	38	42	43	38	47
Alltag (max. 45)	29	27,5	25	28,5	33	31,5	23	32
Komfort (max. 28)	12	9	17	13	14	15	8	8
Ausstattung (max. 84,5)	62	66,5	61	62	65	64	62	65,5
Service (max. 16)	10	16	18	6	12	10	16	10
Gesamtpunkte (229=1,0)	152	156,75	152,5	148,5	167,5	157,5	149	157,75
Testnote	1,4	1,3	1,4	1,5	1,1	1,3	1,5	1,3



Die Modell-Bezeichnung BLT steht für Boulder, Logs and Trees, einem kanadischen Mountainbike-Trail, den man bei Idworx im Sinn hatte, als dieses „Adventure Bikes“ entwickelt wurde. Die Rahmen-Geometrie ist dementsprechend an ein Mountainbike angelehnt. Der neu entwickelte Aluminium-Rahmen ist im Übergang vom breit zulaufenden Oberrohr zum Steuerrohr noch mal verstärkt worden. Am Material wurde ohnehin nicht gespart, sehr robust und extrem steif präsentiert sich das Idworx bei der Testfahrt mit Zuladung. Hier wackelt und schwingt nichts, schnell ist vergessen, dass immerhin 35 Kilogramm an den Trägern zerran. Das BLT steht auf hohen 29 Zoll Laufrädern mit voluminösen, fein genoppten Schwalbe G-One Reifen. Lenkt man das Idworx von der Straße, wächst der Fahrspaß mit jedem Hindernis, das von den Twentyninern wunderbar sanft überrollt wird. Man sitzt hoch im Rad und der Blick über den Lenker und die breite Bereifung, die durch das Gelände gleitet, vermittelt das Gefühl mit einem unaufhaltsamen Geländefahrzeug unterwegs zu sein. Trotz der großen Laufräder setzt der Kettenantrieb die Pedalkraft angenehm direkt um, so dass es dem Idworx nicht an Spritzigkeit fehlt.

Fazit: Das BLT ist irgendwie das SUV unter den Reiserädern. Vielseitig, souverän auf der Straße und ein Spaßgarrant im Gelände. Die konstruktive Akribie ist spürbar, den zahlreichen durchdachten Detaillösungen am Rad kann man sie ansehen.



Was dem hohen Anspruch nicht genügt wird selbst gemacht, wie das verschleißarme Kettenblatt aus Messerstahl.



Gut gelöst: Der Scheinwerferhalter ist an zwei Punkten mit dem Gabelkopf verschraubt und führt die Lichtkabel.

Technische Daten:

Rahmen/Radstand	6061 T6 Alu, 3-fach konifiziert/ 1.140 mm
Gabel/Federung	Alu 1 1/8" - 1 1/2"/starr
Rahmenhöhen*	He 46, 51 , 56 cm
Gewicht	15,7 kg
Entfaltung	1,63 – 8,58 m/Kurbelumdrehung
Zul. Gewichte**	160/15/26 kg
Schaltung	Rohloff Speedhub 14-Gang-Nabenschaltung, 17 Z.
Kurbelsatz	Truvativ Stylo, 170 mm, idworx EBB LongLife Innenlager, 43 Z.
Bremsen	Shimano Deore M6000 hydr. Scheibenbremsen 180/160 mm
Laufräder	29" Idworx DaRim DII 622x30, 32 Speichen, Naben: SON 28 15 (110 mm, steckerlos), Rohloff
Reifen	Schwalbe G-One 57-622
Vorbau/Lenker	Alu, 100 mm/Alu, leicht gekröpft (640 mm)
Sattel/Sattelstütze	Idworx Trekking/Titan, starr
Lichtanlage vo./hi.	SON Edelux II/B&M Toplight Line Plus
Gepäckträger vo./hi.	Tubus Duo/Tubus Logo
Griffe/Ständer	Ergon GP3/Pletscher Hinterbauständer
Besonderheiten	Steckachse vorne, 3 Paar Flaschenhalter-Ösen, Lenkeranschlag, Gepäckträgerversteifung, Kettenschutzring, SKS Schutzbleche
Garantie	10 Jahre auf Rahmen und Gabel

Bewertung:

Radreisen	●●●●●	Fahrleistungen	●●●●●
Alltag	●●●●●	Komfort	●●●●○
Sport	●●●●○	Ausstattung/Verarbeitung	●●●●○
Gelände	●●●●○	Preis/Leistung	●●●●○
Sitzposition	<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="width: 50%; border-bottom: 1px solid black; margin-right: 5px;"></div> <div style="width: 5px; border-radius: 50%; background-color: white; margin: 0 5px;"></div> <div style="width: 50%; border-bottom: 1px solid black; margin-left: 5px;"></div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-between; font-size: 8px; margin-top: 2px;"> komfortabel sportlich </div>	Fahrverhalten	<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="width: 50%; border-bottom: 1px solid black; margin-right: 5px;"></div> <div style="width: 5px; border-radius: 50%; background-color: white; margin: 0 5px;"></div> <div style="width: 50%; border-bottom: 1px solid black; margin-left: 5px;"></div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-between; font-size: 8px; margin-top: 2px;"> träge wendig </div>

* Testgröße fett ** gesamt/Träger vorne/Träger hinten