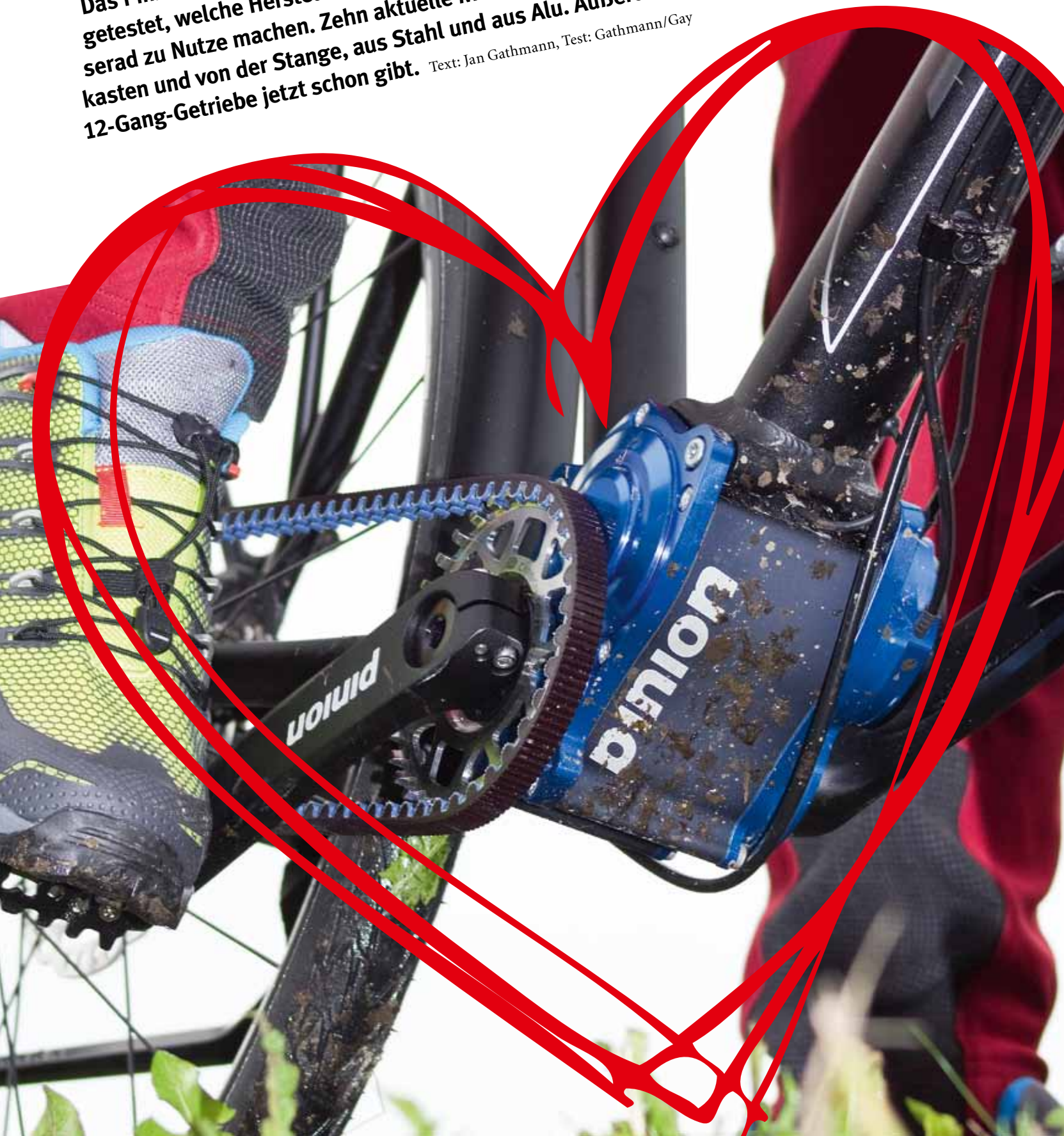


Test: 10 Pinion-Räder ab 2.700 Euro

Liebe zum Getriebe

Das Pinion P 1.18-Fahrradgetriebe schickt sich an, eine Erfolgsstory zu werden. Wir haben getestet, welche Hersteller sich die Stärken des 18-Gang-Getriebes am besten für ein Reiserad zu Nutze machen. Zehn aktuelle Modelle treten an: mit Riemen und Kette, aus dem Baukasten und von der Stange, aus Stahl und aus Alu. Außerdem: Wo es die neuen Pinion 9- und 12-Gang-Getriebe jetzt schon gibt. Text: Jan Gathmann, Test: Gathmann/Gay



Drei Jahre nach der Premiere des ersten Pinion-18-Gang-Getriebes steht fest: Das Prinzip Gangschaltung im Rahmen kommt an. Die technischen Vorteile lagen schnell auf der Hand und begeisterten die Medien sofort: Die Schaltung ist gekapselt und damit pflegeleicht; 18 vor Schlamm, Wasser und Salz geschützte Gänge in einer Box gab es bis dahin nicht. Auch das Spektrum der Gänge setzte eine neue Marke: mit 636 Prozent übertrifft es sogar die Kettenschaltung, wobei alle Gänge an einem Hebel durchgeschaltet werden. Unklar war nur, ob sich genug Hersteller finden, die bereit sind, den nötigen speziellen Pinion-Rahmen in ausreichenden Stückzahlen zu bauen. Ebenfalls fraglich war, ob sich anschließend genug Käufer für die doch ziemlich teuren Räder finden. Schließlich lag der Einstiegspreis in den Pinion-Spaß bei rund 3.000 Euro. Für die vollausgestatteten Räder in unserem Test beträgt er sogar rund 3.500 Euro. Das sind immerhin 1.000 Euro mehr als für ein vergleichbares Rad mit 14-Gang-Rohloff-Nabe, die schon eine ganze Generation von Reiseradlern um die Welt begleitete.

Inzwischen ist klar, dass das Konzept aufgeht. Die Nachfrage scheint zu stimmen.

Viele Hersteller bieten Pinion-Räder an, im Handel findet man Modelle ab 2.700 Euro mit P 1.18. Es läuft so gut, dass die Innovatoren aus Schwaben mit Porsche-Hintergrund für 2015 drei weitere Getriebe nachlegen. Zwei Modelle mit 9 Gängen und eine Variante mit 12 Gängen sind zu haben. Das senkt den Einstiegspreis nochmal um bis zu 500 Euro (siehe Interview) und rückt auch die wachsende Schar urbaner Radler ins Visier. Gleichzeitig wurden einige anfängliche Nachteile des Systems ausgemerzt. So gibt es inzwischen Kurbeln in allen üblichen Längen von 165 bis 175 mm. Neben Pinions eigenen Zahnkränzen für verschiedene Übersetzungen gibt es beispielsweise von Idworx auch Stahlritzel, mit denen die ohnehin hohe Lebenserwartung noch einmal gesteigert werden kann. Es gibt Riemen-Scheiben für das

Gates- und Contisystem. Selbst in Fatbikes lässt sich das Getriebe schon einbauen – Nicolai oder Kubis bieten bereits Modelle an.

Vor allem sind es aber Trekking- und Reiserad-Produzenten, die Pinion im Programm haben, wie ein genauer Blick auf die Pinion-Webseite zeigt. Nach besten Erfahrungen mit der gekapselten Rohloff haben sie schnell die Vorzüge des Pinion-Prinzips für lange Strecken erkannt. Erst mit dessen Übersetzungsbandbreite lassen sich auch steilste Berge mit schwerem Gepäck pedalierend erklimmen, und bergab ist Mittretten möglich. Gleichzeitig sind die Gangsprünge von konstant 11,5 Prozent so fein, dass man in jeder Situation einen genau passenden Gang findet und immer in der eigenen Wohlfühlkadenz tritt. Rund 1,5 Kilo, die das 18-Gang-Getriebe gegenüber einer Kettenschaltung mehr auf die Waage bringt, spielen dagegen bei einem voll gepackten Fahrrad keine Rolle – zumal mit sinnvollem Leichtbau auch so recht niedrige Radgewichte von knapp über 14 Kilo zu schaffen sind. Das belegt unser Testfeld.

Fahren mit Pinion 2015

Und noch etwas belegen schon die ersten Testkilometer auf den aktuellen Pinion-Rädern. Das Antriebssystem wirkt insgesamt ausgereift, ein Fortschritt gegenüber unseren ersten Fahrversuchen nach der Premiere. Kein etwas schwergängiges Schalten mehr: Bei den meisten Testrädern lässt sich der Drehgriff sehr leicht drehen. Wo es etwas schwerer geht, wie bei Poison, können andere Zughüllen oder nicht ganz optimale Zugwege die Ursache sein. Das Getriebe läuft sehr leise, die Gänge wechselt man auch unter leichter Last noch flüssig und schnell dank kurzem Schaltweg. Systembedingt geblieben sind die etwas längeren Leerwege der Kurbel beim Wechsel in den Gängen 7 und 13. Aber auch sie sind gefühlt kürzer geworden als bei Serienstart.

Unterm Strich bleibt ein Fahrerlebnis, das einfach Spaß macht, weil man sich über rein gar nichts mehr Gedanken machen muss: In der Stadt nicht über die Pflege des Antriebs nach

In Kürze

Bestes Rad nach Punkten:

Idworx oPinion

Leichtestes Pinion-Rad:

Stevens P18: 14,7 kg

Günstigstes Pinion-Rad:

Staiger Vermont für 3.599 Euro

Pinion-Räder aus Baukasten:

MTB-Cycletech, Velotraum, Patria, Poison

Höchstes zulässiges Gesamtgewicht:

Rennstahl: 180 kg

Zahl der Räder mit Riemenantrieb: 3



jeder x-ten Fahrt, im Wald nicht über eine Kette, die abspringen kann oder Äste und Steine, die das Schaltwerk oder die Kettenblätter verbiegen könnten. Und schon gar nicht darüber, ob man jetzt erst vorne ein anderes Kettenblatt wählt, oder lieber doch hinten auf ein anderes Ritzel schaltet. Einfach nach Gefühl hoch- und runterschalten, das ist alles.

Unterschiede bei den Rahmen

Das typische Pinion-Fahrerlebnis hat man natürlich auf allen Rädern im Test, zu dem nur Modelle mit der 18-Gang-Version anrollten. Welches Rad individuell am besten passt, ist zunächst eine Frage der Größe. Die Auswahl ist bei manchen Modellen etwas eingeschränkt. Besonders feine Abstufungen zwischen den Rahmengrößen findet man bei Velotraum (ab Frühjahr), Stevens und MTB Cycletech. Patria bietet gegen einen moderaten Aufpreis sogar Maßrahmenbau an. Liebhaber von Stahlrahmen werden dabei ebenso fündig wie Anhänger von Alurahmen. Groß ist der Variantenreichtum bei den Stahlrahmen: Patria setzt nach wie vor auf traditionelle Muffenbauweise. MTB Cycletech, Böttcher, Rennstahl und Tout Terrain bieten verschweißte Rahmen an. Dabei sticht Tout Terrain mit einem rahmenintegrierten Gepäckträger und einem Lenkanschlag technisch heraus und Rennstahl fällt mit einem besonders stark konifizierten, hochwertigen Reynolds 853-Rohrsatz auf.

26-, 27-, 28- oder 29-Zoll?

Ganz an den Anfang der Entscheidungsfindung gehört auch die Frage nach der passenden Laufradgröße. Vertreten sind alle Maße. Auf 26-Zoll-Rädern rollen Velotraum und Böttcher. Obwohl die Tage der kompakten Laufradgröße im Mountainbike-Bereich schon gezählt sind, ist sie für Radreisen in ferne Länder noch immer die Empfehlung. Und das aus zwei Gründen: Er-

Höhenweltrekord mit Pinion



Auf einem Fatbike mit Pinion P 1.18 stellte Guido Kunze im Oktober in Chile einen neuen Höhenweltrekord mit dem Fahrrad auf. Der Extremsportler fuhr am Ojos del Salado von der Pazifikküste bis auf 6.233 Meter. Die Gesamtstrecke führte über 342,77 Kilometer und insgesamt 6.899 Höhenmeter von Bahía Inglesa an der Pazifikküste an den Nordwestgrat des höchsten Vulkans der Erde. Der 48-jährige Thüringer legte sie in 37 Stunden 11 Minuten und 12 Sekunden zurück.



Drei Ansätze zur Kettenspannung: Der externe Spanner am Getriebe, wie ihn Velotraum (nur noch bis Anfang 2015) verwendet, findet wenig Geschmack bei Technik-Ästheten, hat aber Vorteile (siehe Interview). Bei Tout Terrain wird das ganze Getriebe geschwenkt und mit einer leicht zu drehenden Stellschraube eingestellt – nahezu ideal. Schwieriger in der Handhabung sind verschiebbare Ausfall-Enden, hier bei Poison. Die Schrauben-Anzugsmomente sind hoch, was hohe Lösekräfte verlangt und im Ganzjahreseinsatz mit Korrosionsgefahr zu Problemen führen kann. Auch das unbedingt nötige exakte Einstellen der Radflucht bei Riemenantrieb ist hier mit etwas mehr Aufwand verbunden.



satzfolgen sind weltweit zu beschaffen und die Laufradstabilität ist konstruktionsbedingt hoch. Nur konsequent, dass sowohl Velotraum als auch Böttcher die Testmodelle auch bei den übrigen Teilen als Fernreiseräder ausstatten. Eher schwierig dürfte dagegen schon in dünner besiedelten Gegenden Europas die Ersatzteilversorgung für die junge Laufradgröße 650B sein, die am Rennstahl zum Einsatz kommt, gleichwohl sie technisch eine sehr gute Besetzung ist. Traditionelle 28-Zöller mit schmalen Reifen zwischen 35 und 42 mm sind zahlreich vertreten. Sie sind nur dann eine gute Wahl, wenn die Räder meist mit leichtem Gepäck bewegt werden und sonst viel Wert auf ein dynamisches, besonders wendiges Fahrgefühl gelegt wird. Patria, MTB Cycletech und Poison lassen im Rahmen zumindest

genug Platz, um (mit anderen Schutzblechen) auch mal dicke Reifen aufzuziehen. Gleich konsequent auf dicke 28-Zoll-Reifen über 47 mm Breite ausgelegt sind das Tout Terrain und besonders das Idworx. Die Vorteile der 29er: Sie bringen durch ihre große „Schwungmasse“ viel Ruhe ins Fahrverhalten und gehen hervorragend geradeaus. Außerdem rollen sie prinzipiell leichter, vor allem wenn der Reifen wie bei Idworx mit 55 mm extrabreit ausfällt und als Leichtlaufpneu konstruiert wurde. Nachteil: Die 29er wirken träge beim Beschleunigen.

Ketten- oder Riemenantrieb?

Eine Grundsatzfrage, die sich bei Pinion noch nicht so lange stellt, ist die zwischen Riemen- oder Kettenantrieb. Das Testfeld zeigt, dass der

schmierfreie Gates-Riemen stark im Kommen ist. An drei Rädern überträgt er die Kraft vom Getriebe ans Hinterrad. Idworx, Tout Terrain und MTB Cycletech lassen sich nachträglich umrüsten – oder gleich ab Werk mit Riemen bestellen. Die Schmierfreiheit und einfache Säuberung machen den Riemen vor allem für den Städteinsatz interessant, zumal nur an zwei Rädern (Tout Terrain, Böttcher) überzeugende Lösungen für den Hosenschutz zu finden sind. Zwar hat sich der Riemen auch auf Fernreisen schon bewährt. Die narrensichere, weil weniger schadenanfällige Variante ist für den extremen Einsatz aber die Kette.

Spannung: extern oder integriert?

Weniger grundsätzlich, als es die Diskussionen in Radforen vermuten lassen, ist die Frage nach der passenden Art, den Antrieb zu spannen. Der externe Kettenspanner am Getriebe hat einige Vorteile (siehe Interview). Viele Pinion-Interessenten bevorzugen aber integrierte Lösungen. Eine Art der optisch saubereren Integration in den Rahmen ist bei Pinion das Nachspannen über verschiebbare Ausfall-Enden. Es erfordert jedoch wegen der hohen Kräfte, die auf den Hinterbau wirken, besonders solide Konstruktionen. Gerade wenn das Getriebe zudem mit einem Riemen kombiniert wird, sollte das Hinterrad im Spannprozess leicht exakt fluchtend zu fixieren sein. Eine bis zu den Drehmomentangaben nahe den Schrauben perfekte Lösung dafür hat Idworx gefunden. Technisch gefallen haben uns auch die Varianten von Rennstahl und Stevens. Tout Terrain umgeht das Problem ganz: Die Freiburger Pinion-Fans der ersten Stunde schwenken das ganze Getriebe, was für eine saubere Linie des Antriebsstrangs bürgt und leicht zu machen ist. Fast ein Viertel der Gesamtnote machen im RADtouren-Test die Qualitäten eines Fahrrades für das Fahren mit Gepäck aus. Hier fließt auch das zulässige Gesamtgewicht ein. Pinion erlaubt ein Fahrergewicht von 110 Kilo, was



Pinion-Varianten im Vergleich

	Pinion P1.9 XR	Pinion P1.9 CR	Pinion P 1.12	Pinion P 1.18
Gänge:	9	9	12	18
Gangsprünge:	24,3 %	17,5 %	17,7 %	11,5 %
Gesamtübersetzung:	568 %	364 %	600 %	636 %
Kleinster Gang*:	1,82	1,3	1,82	1,59
Größter Gang*:	0,29	0,36	0,3	0,25
Gewicht:	2.200 g	2.200 g	2.350 g	2.698 g

*bei vorne 24 Zähnen und hinten 21 Zähnen

auch große und schwere Fahrer zufrieden stellt. Wer dann noch 30 Kilo Gepäck für eine Fernreise aufsatteln will, braucht bei einem Radgewicht von 17 Kilo schon ein zulässiges Gesamtgewicht von 157 Kilo. So viel Spielraum bieten nur Idworx, Velotraum, MTB Cycletech und Tout Terrain mit 160 Kilo sowie Rennstahl mit generösen 180 Kilo. Böttcher kommt schweren Fahrern mit 150 Kilo ebenfalls weit entgegen. Nach unseren Testerfahrten lösen die Hersteller, die hohe Gewichtsfreigaben machen, das Versprechen in der Regel auch mit sicheren Fahreigenschaften bei Beladung ein. Im Test kommen 25 Kilo zum Einsatz, wenn kein Lowrider montiert ist, und 35 Kilo, wenn der Träger für die Fronttaschen dran ist.

Fahrversuche mit Packtaschen

Die Fahrversuche zeigen klar: Wer maximale Fahrsicherheit und Spurstabilität bei Lastwechseln mit vollen Packtaschen will, kommt an den Alu-Modellen nicht vorbei. Den Maßstab bei den Bikes mit Lowrider setzen Idworx und Velotraum, wobei Idworx die gesamte Geometrie mehr auf ruhigen Geradeauslauf trimmt und das Velotraum auch mit Gepäck noch etwas quirliger wirkt. Aber auch die Stahl-Kandidaten von Rennstahl und Tout Terrain überzeugen mit souveräner Kontrolle bei ausgewogenem Fahrverhalten. Bei den Pinion-Bikes ohne Lowrider pflegt das Stevens P18 den sichersten Umgang mit Gepäck, gefolgt vom Staiger. Leider setzt die Gewichtszulassung von 130 Kilo bei beiden engere Grenzen. Unsicher fahren aber auch die Stahl-Räder ohne Lowrider nicht, wobei unter diesen das MTB Cycletech am verwindungssteifsten wirkt. Pluspunkte gibt es im Testschema, wenn belastbare Tubus-Träger verbaut werden, die für viel Gepäck und Fernreisen eine bessere Wahl sind als die Racktime Alu-Modelle bei Patria, Stevens und Staiger. Sie sind ebenso wie der Tubus Fly-Träger am Poison mehr an leichtem Gepäck orientiert. Positiv zu bewerten ist außerdem ein niedriger Schwerpunkt – sei es durch eine zweite Packebene wie beim Tubus-Logo-Träger oder durch eine Montage sehr nah über dem Hinterrad wie beispielhaft von Velotraum gelöst. Nicht zu schlagen in Sachen Fahrsicherheit mit Gepäck ist der integrierte Gepäckträger am Tout Terrain. Auch die Verstärkung der Streben am Idworx – „Brace“ genannt – stabilisiert merklich.

Die idealen Reise-Hinterräder

Ein Vorteil des Pinion-Getriebes für den Reise-Einsatz ist auch, dass es symmetrisch eingespeichte Hinterräder und Naben mit



Mit guter Ergonomie: Bremsgriffe der Magura MT4-Discbremse und die geschraubten Flügelgriffe am Staiger.



Schmierfrei: Die Pinion-Bikes von Stevens, Böttcher und Poison (im Bild) besitzen einen Gates-Riemenantrieb.



Alleinstellung: Drei Ösenpaare für die Montage der entsprechenden Zahl Flaschenhalter bietet nur Rennstahl – mit Haltern aus Titan.



Energie geladen: Steckerloser Kontakt zum Top-Dynamo und ein Kabelbaum für das Licht und den USB-Lader zeichnen das Idworx aus.



Konsequent: Eine Singlespeed-Nabe ermöglicht ein symmetrisch eingespeichtes, seitensteiferes Hinterrad – hier am Staiger.



Weniger konsequent: Eine normale XT-Nabe verschenkt das Potenzial des Getriebes, wird aber nur bei Böttcher eingebaut.



Nicht optimal: Die hohe Ladefläche am Patria bringt den Schwerpunkt mit Gepäck nach oben – der Baukasten bietet Alternativen.



Am besten für Reisen: Nur Velotraum verbaut Ergon-Griffe mit langen integrierten Bar-Ends, die entspannte Griffpositionen bieten.

Interview: Philip Plagens

„Ein Rad unter 2.000 Euro wäre möglich“

Mit drei neuen Getrieben mit 9 oder 12 Gängen erweiterte Pinion jetzt sein Angebot für einen breiten Anwendungsbereich zu weniger exklusiven Preisen. Wie kommt das an?



Philip Plagens, Pinion

Wir hatten eine tolle Resonanz auf der Messe. Kleinere, flexiblere Hersteller konnten die neuen Getriebe bereits in ihre Modellpalette einbauen (siehe Kästen). Spannend ist auch die Entwicklung bei den Fatbikes. Wir bieten erstmals Kompo-

ponenten an, um alle Getriebe fatbiketauglich zu machen. Bei großen Serienherstellern werden die neuen Getriebe aber erst in der Modellpalette für 2016 voll einschlagen.

Was könnte ein Pinion-Rad dann kosten?

Das günstigste Rad mit Pinion P1.18 liegt unseres Wissens derzeit bei rund 2.600 Euro. Mit dem kleinen 9-Gang-Getriebe sollte ein Rad unter 2.000 Euro möglich sein.

An unseren Testrädern sind verschiedene Ansätze vertreten, die Kette zu spannen. Gibt es spezifische Vor- oder Nachteile?

Wir haben das Pinion P1.18 ja ursprünglich als Entwicklung für Mountainbikes gesehen. Für Hardtails haben wir an verschiebbare Ausfall-Enden gedacht. Den Kettenspanner am Getriebe haben wir als Lösung für vollgefederte Bikes entwickelt. Er hält die Kette auch beim Einfedern unter Spannung, ist aber anders als ein Schaltwerk nicht anfällig für Abriss. Außerdem hat er den Vorteil, dass die Umschlingung des Kettenrades größer ist und damit die Kette sicher sitzt. Aber der Kettenspanner hat auch für Alltags-Vielfahrer Vorteile: Wer häufig fährt, muss bei verschiebbaren Ausfallenden circa alle drei Monate die Kette nachspannen. Der Kettenspanner macht das automatisch. Die Firma Santos setzt wegen der einfachen Bedienung sogar eine einzelne Rolle als externen Kettenspanner mit Riemen ein. Das ist interessant, denn einen geschlossenen Kettenschutz kann man nur mit verschiebbaren Ausfallenden realisieren. Inzwischen werden unsere Getriebe zu 70 bis 80 Prozent in Reise- und Stadträdern verbaut. Dort geht die Entwicklung zu verstellbaren Ausfallenden als Standard. Generell raten wir den Radherstellern zu hochwertigen Ausfallenden.



In jedem Terrain zu Hause: Die Pinion-Räder im Test sind uneingeschränkt tourentauglich.

großem Flanschabstand erlaubt – erkennbar daran, dass die Speichen an der Antriebsseite nicht fast senkrecht aus der Nabe nach oben laufen. Richtig gemacht, mit eher niedriger Speichenspannung und breiten, nicht zu leichten Felgen lassen sich so die idealen Hinterräder für Radreisen bauen: seitensteif und haltbar. Ein Vorteil, den Böttcher ausgerechnet an einem reinrassigen Reiserad mit dem Einsatz der konventionellen asymmetrischen Shimano XT-Nabe verschenkt. Besonders hochwertige und gut angepasste Nabentechnik in Kombination mit vorbildlichem Laufradbau findet sich dagegen bei Rennstahl (Tune) sowie Idworx (DT Swiss), Velotraum (Pinion) und Tout Terrain (Pinion). Genaueres Hinsehen lohnt sich auch bei den Felgen der Testräder. In unseren Fahrtests für den Reifentest stellten wir fest, dass breite Felgen sich durchweg positiv auf das Fahrgefühl auswirken. Sie verbessern gerade mit Gepäck die Seitenführung in Kurven und


verringern die Gefahr von Durchschlägen, weshalb die Reifen mit weniger Druck gefahren werden können. Das wiederum kommt dem Komfort zugute – und beim Bremsen auch der Haftung. Velotraum und Idworx haben schon breitere Felgen an Bord, auf denen passenderweise auch besonders breite Reifen sitzen.

Bremsen: nur hydraulisch

Eine letzte wichtige Frage, die man sich vor dem Kauf beantworten sollte, ist die Wahl der Bremsen. Im Testfeld sind nur hydraulische Systeme vertreten. Man hat die Wahl zwischen Magura HS33-Felgenbremsen und Scheibenbremsen. Wer besonderen Wert auf Robustheit und narrensichere Dosierbarkeit sowie einfache Handhabung legt, ist mit den Magura-Felgenbremsen grundsätzlich besser beraten. Bei ihnen ist vor allem die Gefahr durch Transportschäden oder durch Vandalismus beim Abstellen geringer. Scheiben-



Das Pinion-Getriebe und der Gates-Riemenantrieb harmonieren sehr gut.

bremsen sind dagegen grundsätzlich sicherer bei Nässe, weil sie auch dann schnell verzögern. Das und das Ausbleiben des Felgenverschleißes mit einhergehendem Dreck machen sie für Fahrradpendler interessant. Richtig dimensioniert sind sie sogar für Reisen durchs Hochgebirge mit viel Gepäck eine sichere Sache, weil die Gefahr von Schlauchplatzern durch Heißbremsen der Felgen sinkt. Wiegen Fahrer und Gepäck mehr als 120 Kilo sollten es aber idealerweise richtig große Scheiben sein. Vorne 200 mm und hinten 180 mm wie bei Velotraum und Idworx sind empfehlenswert. Den Maßstab bei den Bremsen setzt klar Idworx, wo kräftige Bremsen aus dem Downhill-Sport mit extradicken Idworx eigenen Brems Scheiben für eine optimale Wärmeabfuhr kombiniert werden. Um die überlegene Bremskraft der Scheibenbremsen auch sicher auf die Straße zu bringen, ist es ein klarer Vorteil, 

Mehr Pinion

Diese Hersteller bieten auch andere Versionen mit Pinion 9-, 12-, oder 18-Gang-Getriebe an.

Idworx

oPinion Ti mit Titanrahmen und Travel Spec 7.495 Euro
oPinion Ti im Urban Spec 6.995 Euro



Patria

Patria Helios P1.12 (minus 105 Euro)
Patria Helios P1.9 XR (minus 220 Euro)
Patria Helios P1.9 CR (minus 320 Euro)
Patria Touros mit allen Pinion-Varianten

Velotraum

Cross7005 Pinion mit P 1.12 oder P 1.9 XR
Cross7005 Pinion als Pedelec

Tout Terrain

Via Veneto Xpress P 1.9 XR ab 3.290 Euro
Metropolitan Xpress P 1.9 XR ab 3.290 Euro
Silkroad Xplore P 1.18 ab 3.990 Euro
5th Avenue P 1.18 ab 3.990 Euro
Panamericana Xplore P 1.18 ab 4.990 Euro



Poison Bikes

Ozon (Alu, 29er) P1.18 ab 2.799 Euro
Andere Pinion-Getriebe in beiden Modellen auf Anfrage

MTB Cycletech

Papalagi P1 (26-Zoll) mit P 1.18 ab 2.959 Euro



Die Testfahrten finden mit voller Beladung statt – fünf Räder haben Lowrider.

sie mit dicken Reifen zu kombinieren, wie es die Spezialisten Idworx, Rennstahl, Velotraum und Tout Terrain auch vormachen. Ebenfalls vorbildlich sind die Steckachsen am Rennstahl und Idworx. Sie sorgen für weniger Verwindung des Rahmens und genaue Platzierung der

Bremsscheibe, was Quietschgeräusche verhindern kann.

Fazit

Glück für Reiseradler! Das Pinion P1.18-Getriebe scheint ausgereift, die Auswahl an Reise-

rädern mit ihm bietet für jeden etwas, und die Einstiegspreise liegen auf einem breiten Niveau niedriger. Um einen Platz auf dem Treppchen für die besten Reiseräder mit Pinion konkurrieren am Ende die gleichen Spezialisten-Marken, die auch bei Rohloff-Rädern meist vorne mitfahren: Velotraum, Idworx, Tout Terrain und Newcomer Rennstahl. Idworx hat am Ende die Nase ganz vorne, weil das Rad in vielen kleinen stimmigen Details eifrig Punkte sammelt – die wichtigen Reisequalitäten und Fahreigenschaften sind bei Velotraum ähnlich souverän. Nur am Rand abbilden kann der Test dabei Faktoren wie die Möglichkeiten der Individualisierung, die bei den Baukasten-Anbietern viel größer sind. Auch die Ergonomie-Beratung, die bei den Händlern der Marken erfolgt und für das Wohlgefühl auf tausenden Kilometern wichtig ist, können wir hier nicht bewerten. Und ganz und gar der Bewertung entzogen, aber für das persönliche Glück auf dem Rad nicht weniger wichtig, sind Stilfragen, in denen sich für manchen Stahlreiseräder hervortun. So muss am Ende das beste Pinion-Rad im Test nicht das beste Rad für Sie sein. Ein Blick auf die Punkte-tabelle – und die Bilder – klärt auf, wo die Stärken der einzelnen Modelle genau liegen. ❖

So haben wir getestet

Alle Fahrräder wurden bei den Herstellern zum Test angefordert. Gefragt waren tourentaugliche, mit Schutzblechen und Gepäckträgern sowie

Licht nach StVZO ausgestattete Modelle mit einem Pinion-Getriebe. Die Räder werden in den unten gezeigten Kategorien nach einem Punkte-

schema mit über 90 einzelnen Unterpunkten bewertet: von der Dicke der Reifen und der Qualität der Kontaktpunkte für den Komfort bis hin zu Details wie der Verlegung des Lichtkabels und dem Kettenschutz in der Alltagswertung. Mehr Details zum Testschema finden Sie auf radtourenmagazin.com. Da es sich bei Trekking- und 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. In diesem Test haben wir erstmals die Notengrenze nach oben verschoben. Die Note 1,0 gab es für 70 Prozent der Maximal-Punktzahl (bisher 60 Prozent).

Die Bewertungen der Radreisequalität und des Fahrverhaltens beinhalten subjektive Einschätzungen der Tester. So wird etwa die gefühlte Fahrsicherheit bei Lastwechseln mit einem Gepäck von 25 Kilo mit bis zu acht von 40 Punkten belohnt. In der Kategorie „Fahrverhalten ohne Gepäck“ machen Einschätzungen der Tester zum Bremsen, Beschleunigen und Gedeckerausfahren knapp die Hälfte der Punkte aus.

Bewertung	Stevens P18	Rennstahl Reiserad 650B	Poison Phenol Plus Gates	Staiger Vermont	Böttcher Expedition Pinion	Velotraum cross 7005 Pinion	Tout Terrain Tanami Xplore	Patria Helios	Idworx oPinion Travel Spec	MTB Amar P1
Fahrverhalten (max. 45)	35	25	25	31	17	29	22	25	28	24
Radreisequalitäten (max. 53)	30	42	29	28	36	42	43	29	48	30
Alltag (max. 41)	20,5	24,5	18,5	22	24,5	23,5	27,5	22	25	22
Komfort (max. 28)	5	11	6	6	11	11	8	5	12	7
Ausstattung (max. 42)	26	34,75	25,5	25	29	29	30,5	26	35	27,5
Service (max. 19)	10	11	12	10	10	13	12	18	16	20
Gesamtpunkte (160=1,0)	126,5	150,25	116	122	127,5	145,5	143	125	164	130,5
Testnote	1,8	1,2	2,1	1,9	1,8	1,3	1,4	1,9	0,9	1,7



Rennstahl: Reiserad 650B 4.590,00 Euro

Rahmen / Radstand	27,5-Zoll, Reynolds 853-Stahl / 1.100 mm
Gabel / Federung	1 1/4-Zoll, Stahl, starr, Lowriderösen
Rahmenhöhen*	17, 19, 21,5 Zoll
Gewicht	17,2 kg
Entfaltung	1,39–8,85 m / Pedalumdrehung
Zul. Gewichte**	180 / 15 / 25 kg
Schaltung	Pinion P1.18, 26 Z.
Kurbelsatz	Pinion, 175 mm, 30 Z.
Bremsen / Bremshebel	Shimano XT IceTech hydr. Diskbremse 180 / 160 mm
Naben vo. / hi.	SON Delux Nabendynamo / Tune
Felgen / Speichen	Alu, geöst / 36/36 Speichen
Reifen	Continental RaceKing 55-584
Vorbau / Lenker	Titan, starr / Titan OS (620 mm)
Sattel / Sattelstütze	Brooks Cambium C17 / Titan, starr
Lichtanlage vo. / hi.	SON Edelux II / b+m Toplight line Brake plus
Gepäckträger vo. / hi.	Tubus Tara Big Apple / Tubus Logo
Ständer	Hebie Hinterbauständer
Besonderheiten	3 Flaschenhalter, Schutzbleche, Titan-komponenten, Ergon-Griffe mit Bar-Ends
Garantie	5 Jahre

Testbrief:

Wie der Name nahelegt, hat sich Rennstahl auf Stahlrahmenbau spezialisiert. Unser Testrad liefert mit einem tadellos verarbeiteten Reynolds 853-Rohrsatz ein feines Beispiel: Ein 1 1/4-Zoll Steuerrohr und gut gemachte verschiebbare Ausfall-Enden überzeugen. Ein Highlight ist, dass sowohl in der seitensteifen Stahlgabel als auch am Hinterbau Steckachsen für optimale Positionierung sorgen. Eine kongeniale Kombi: die flexende Titan-Sattelstütze und der Brooks Cambium-Sattel. Mit den klug gewählten, dicken 650B-Reifen ergibt das einen Dämpfungskomfort nahe an der Federsattelstütze. Das Cockpit ist überaus komfortabel. Die Fahreigenschaften mit Gepäck zählen zu den besten: Es läuft sehr sicher geradeaus und Lastwechsel können dem gepackten Rad wenig anhaben. Die Shimano XT-Diskbremsen verzögern mit Bravour – die Scheiben könnten aber für die üppige Gewichtszulassung größer sein. Toll: einziges Rad mit 3 Flaschenhalterösen-Paaren!

Fazit: Rennstahl setzt den Akzent beim Fahrspaß und Reisen abseits befestigter Wege. Für die Leistung und die exklusive Ausstattung im Vergleich zu den anderen Spezialisten mit Podiumsplatz „günstig“.

Einsatzbereich

Radreisen
Alltag
Sport
Gelände

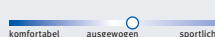


Bewertung

Fahrleistungen
Komfort
Ausstattung/Verarbeitung
Preis/Leistung



Sitzposition



Fahrverhalten



Testnote: 1,2



Idworx: oPinion Travel Spec 5.395,00 Euro

Rahmen / Radstand	28-Zoll, Alu 3-fach koniziert / 1.107 mm
Gabel / Federung	1 1/8-Zoll, Alu, starr, doppelte Lowriderösen
Rahmenhöhen*	M, L, XL, XXL
Gewicht	17,4 kg
Entfaltung	1,26–8,00 m / Pedalumdrehung
Zul. Gewichte**	160 / 15 / 25 kg
Schaltung	Pinion P1.18, 35 Z.
Kurbelsatz	Pinion, 175 mm, 35 Z.
Bremsen / Bremshebel	Hope Tech Evo hydr. Diskbremse mit Idworx-Scheiben 203 / 203 mm
Naben vo. / hi.	SON 28 Nabendynamo (steckerlos) / DT Swiss 240S
Felgen / Speichen	Idworx Darim, Alu, ungeöst / 32/32 Speichen
Reifen	Schwalbe Marathon Almotion 55-622
Vorbau / Lenker	Syntace Alu, starr / Syntace Alu OS (620 mm)
Sattel / Sattelstütze	Terry Fly GT / Syntace P6, Alu, starr
Lichtanlage vo. / hi.	Idworx SON Edelux II / Toplight Line plus
Gepäckträger vo. / hi.	Tubus Duo / Tubus Logo+ Idworx Brace
Ständer	Pletscher Hinterbauständer
Besonderheiten	2 Paar Flaschenhalterösen, SKS-Schutzbleche, The Plug III, Ergon-Schraubgriffe, Spezial-Kettenblätter
Garantie	Rahmen und Gabel: 10 Jahre

Testbrief:

Das Idworx oPinion in der Travel Spec-Version erzielt die meisten Zähler seit Einführung der Punktwertung in RADtouren und verschiebt die Meßplatte damit ein Stück nach oben. Dafür ist die idworx-typische Aufmerksamkeit für Details ein Faktor. Messerstahl-Kettenblätter, wirklich perfekte Zugwege (ein Highlight: das Lichtkabel!) und ingeniose Ausfall-Enden zur Kettenspannung bürgen für hohe Laufleistungen und wenig Wartung. Das Konzept der breiten 29er Almotion-Reifen auf extrabreiten Felgen bringt hohen Komfort gepaart mit superleichtem Lauf. Auch die flexende Syntace-Sattelstütze trägt zum Eindruck guter Dämpfung bei. Bei den Radreisequalitäten setzen die extrem starken Discbremsen mit den höchsten Sicherheitsreserven, der narrensichere Geradeauslauf und die ausgewogene Geometrie den Maßstab. Stimmig vom Großen bis ins Kleinste – nur wer einen quirligen Eckenfeiger sucht, ist mit anderen Rädern besser beraten.

Fazit: Das beste Pinion-Reiserad im Test, dank Idworx Sorglos-Technik, souveränstem Fahrverhalten und hohem Komfort.

Einsatzbereich

Radreisen
Alltag
Sport
Gelände



Bewertung

Fahrleistungen
Komfort
Ausstattung/Verarbeitung
Preis/Leistung



Sitzposition



Fahrverhalten



Testnote: 0,9

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



Böttcher: Expedition Pinion P1.18 3.699,00 Euro

Rahmen / Radstand	26-Zoll Stahl / 1.054 mm
Gabel / Federung	1 1/8-Zoll, Stahl, starr, Lowriderösen
Rahmenhöhen*	48, 52, 57, 60 cm
Gewicht	18,4 kg
Entfaltung	1,48–9,40 m / Pedalumdrehung
Zul. Gewichte**	150 / 15 / 40 kg
Schaltung	Pinion P1.18, Gates-Riemen, 30 Z.
Kurbelsatz	Pinion, 175 mm, 39 Z.
Bremsen / Bremshebel	Magura HS33 hydr. Felgenbremse
Naben vo. / hi.	Shimano XT Nabendynamo / Shimano XT
Felgen / Speichen	Rigida Andra 30 Alu, ungeöst / 36/36 Speichen
Reifen	Schwalbe Marathon Mondial 50-559
Vorbau / Lenker	Alu, winkelverstellbar / Alu OS (580 mm)
Sattel / Sattelstütze	Selle Royal Respiro / Alu, starr
Lichtanlage vo. / hi.	b+m Luxos / b+m Toplight Line plus
Gepäckträger vo. / hi.	Tubus Tara / Tubus Logo
Ständer	Hebie Hinterbauständer
Besonderheiten	2 Paar Flaschenhalter-Ösen, SKS-Schutzbleche, Ergon-Griffe, Riemenschutz
Garantie	Rahmen und Gabel: 5 Jahre

Testbrief:

Name und Ausstattung des Böttcher mit Gates-Riemen machen auf den ersten Blick klar, wohin die Reise geht: auf Expedition in ferne Länder. Dafür ist nicht nur der robuste Stahlrahmen eine bewährte Wahl. Auch die 26-Zoll-Laufräder, die soliden Andra-Felgen, die breite Schwalbe Marathon-Mondial-Bereifung und die Magura-HS-Felgenbremse sind gut auf den Einsatzzweck abgestimmt. Tubus-Träger geben die Gewissheit, dass das reisetaugliche zulässige Gesamtgewicht (150 kg) mit viel Gepäck ausgeschöpft werden kann. Der b+m Luxos-Scheinwerfer lädt Kamera oder Smartphone komfortabel und spendet viel Licht. Abstriche gegenüber der Fernreisekonkurrenz muss man nur beim weniger verwindungssteifen Fahrverhalten mit Gepäck machen – wer gemütlich unterwegs ist, kommt damit prima klar. Das Fahrverhalten ist ausgewogen, die Sitzposition für unseren Geschmack etwas zu aufrecht für lange Reisen.

Fazit: Wer ein robustes Pinion-Fernreiserad mit traditionellem Stahlrahmen und Riemen für wenig Geld sucht, kann beim Böttcher nichts falsch machen.

Einsatzbereich

Radreisen	●●●●○	Bewertung	Fahrleistungen	●●●●○
Alltag	●●●●○	Komfort		●●●●○
Sport	●●●○○	Ausstattung / Verarbeitung		●●●●○
Gelände	●●●○○	Preis / Leistung		●●●●○
Sitzposition	komfortabel <input type="radio"/> ausgewogen <input type="radio"/> sportlich <input type="radio"/>	Fahrverhalten	träge <input type="radio"/> ausgewogen <input type="radio"/> wendig <input type="radio"/>	

Testnote: 1,8



Velotraum: cross 7005 Pinion 5.186,00 Euro

Rahmen / Radstand	26-Zoll Stahl / 1.095 mm
Gabel / Federung	1 1/8-Zoll, Stahl, starr, Lowriderösen
Rahmenhöhen*	M, L, XL (ab 2015 zwei weitere Größen)
Gewicht	16,8 kg
Entfaltung	1,33–8,46 m / Pedalumdrehung
Zul. Gewichte**	160 / 15 / 25 kg
Schaltung	Pinion P1.18, 26 Z.
Kurbelsatz	Pinion, 175 mm, 30 Z.
Bremsen / Bremshebel	Shimano LX hydr. Diskbremse 203 / 180 mm
Naben vo. / hi.	SON 28 Nabendynamo / Pinion H1.R
Felgen / Speichen	Alu, ungeöst / 32/32 Speichen
Reifen	Schwalbe Marathon Almotion 55-559
Vorbau / Lenker	Alu, starr / Alu OS (540 mm)
Sattel / Sattelstütze	Fizik Aliante / Alu, starr
Lichtanlage vo. / hi.	SON Edelux II / b+m Toplight Line (Batterielicht)
Gepäckträger vo. / hi.	Tubus Tara / Tubus Cargo
Ständer	Hebie Hinterbauständer
Besonderheiten	2 Paar Flaschenhalter, Schutzbleche, Ergon-Griffe mit langen Bar-Ends
Garantie	Rahmen und Gabel: 5 Jahre

Testbrief:

Wie bei den Rohloff-Rädern glänzt das Velotraum auch als Pinion-Rad mit höchster Fahr- und Bremssicherheit mit Gepäck, wobei es neben den anderen „Gepäckwundern“ von Idworx und Rennstahl unbeladen am wenigsten wirkt. Die 26-Zoll-Räder sind tauglich für eine Extremreise (Ersatzteile!) und bewahren dem recht leichten Rad trotz dicker Almotion-Leichtlaufpneus auf breiten Felgen eine gewisse Spritzigkeit. Der Baukasten der Veloträumer bietet viele Optionen, die Auswahl an Rahmengrößen (ab Frühjahr stehen fünf zur Wahl) und -farben sowie die Sitzpositionsberatung auf Messmaschinen sind eine Stärke des Konzepts. Entsprechend vorbildlich ist die Cockpitergonomie und die Gewichtsverteilung über dem Rad: Man sitzt ausgewogen, aber mit vergleichsweise viel Gewicht über dem Vorderrad. Der externe Kettenspanner hat einige Vorteile, soll aber ab Frühjahr 2015 durch verstellbare Ausfall-Enden ersetzt werden. So kann ein Kettenschutz montiert werden.

Fazit: Eines der fahrsichersten und insgesamt besten Pinion-Reiseräder mit Vorteilen, wenn es um Extremreisen oder besondere Ergonomie- und Individualitäts-Bedürfnisse geht.

Einsatzbereich

Radreisen	●●●●●	Bewertung	Fahrleistungen	●●●●○
Alltag	●●●●○	Komfort		●●●●○
Sport	●●●●○	Ausstattung / Verarbeitung		●●●●○
Gelände	●●●○○	Preis / Leistung		●●●○○
Sitzposition	komfortabel <input type="radio"/> ausgewogen <input type="radio"/> sportlich <input type="radio"/>	Fahrverhalten	träge <input type="radio"/> ausgewogen <input type="radio"/> wendig <input type="radio"/>	

Testnote: 1,4

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



Tout Terrain: Tanami Xplore 4.893,00 Euro

Stevens: P18 3.599,00 Euro

Rahmen / Radstand	28-Zoll Stahl / 1.080 mm
Gabel / Federung	1 1/8-Zoll, Stahl, starr, doppelte Lowriderösen
Rahmenhöhen*	L, XL
Gewicht	17,5 kg
Entfaltung	1,43–9,10 m / Pedalumdrehung
Zul. Gewichte**	160 / 15 / 40 kg
Schaltung	Pinion P1.18, 26 Z.
Kurbelsatz	Pinion, 175 mm, 30 Z.
Bremsen / Bremshebel	Shimano Deore hydr. Diskbremse 180 / 160 mm
Naben vo. / hi.	SON 28 Nabendynamo / Hope Pro2 Evo
Felgen / Speichen	Ryde Andra 210 Alu, ungeöst / 32/32 Speichen
Reifen	Schwalbe Marathon Supreme 47-622
Vorbau / Lenker	Alu, winkelverstellbar / Alu OS gekröpft (630 mm)
Sattel / Sattelstütze	Fizik Rondine / Alu, starr
Lichtanlage vo. / hi.	Supernova E3 Pro2 / Supernova E3 Aistream
Gepäckträger vo. / hi.	Tubus Duo / rahmenintegriert
Ständer	Atran Velo Hinterbauständer
Besonderheiten	2 Paar Flaschenhalterösen, Schutzbleche, The Plug III, X-Guard Kettenschutz, Schraubgriffe
Garantie	3 Jahre (bei Registrierung 5 Jahre)

Rahmen / Radstand	28-Zoll Alu, dreifach konifiziert / 1.105 mm
Gabel / Federung	1 1/2-1 1/4-Zoll, Alu, starr, Lowriderösen
Rahmenhöhen*	48, 52, 55, 58, 61 cm
Gewicht	14,7 kg
Entfaltung	1,38–8,77 m / Pedalumdrehung
Zul. Gewichte**	130 / – / 25 kg
Schaltung	Pinion P1.18, Gates-Riemen, 28 Z.
Kurbelsatz	Pinion, 175 mm, 32 Z.
Bremsen / Bremshebel	Shimano XT hydr. Diskbremse 180 / 160 mm
Naben vo. / hi.	Shutter PL-8 Nabendynamo / Oxygen Single
Felgen / Speichen	Oxygen Alu, geöst / 32/32 Speichen
Reifen	Schwalbe Marathon Racer 40-622
Vorbau / Lenker	Alu, starr / Alu OS gekröpft (640 mm)
Sattel / Sattelstütze	Selle Royal Viper / Alu, starr
Lichtanlage vo. / hi.	Supernova E3 Pro2 / b+m Shine evo
Gepäckträger vo. / hi.	– / Racktime Stand-it Shine evo
Ständer	Pletscher Hinterbauständer
Besonderheiten	2 Paar Flaschenhalterösen, Schutzbleche, Ergon-Griffe
Garantie	Rahmen und Gabel: 5 Jahre

Testbrief:

Testbrief:

Das Tout Terrain Tanami mit hochwertigem Stahlrahmen ist neben dem Idworx der zweite 29er im Test. Herausragend ist die Methode, das Pinion-Getriebe zu schwenken, um die Kette zu spannen: Das geht einfach und die richtige Fluchtung ist gesichert. Ebenfalls einzigartig: der rahmenintegrierte Edelstahl-Gepäckträger, der für sehr sicheres Fahrverhalten mit Gepäck sorgt – hier fährt Tout Terrain fast gleichauf mit den Besten. Auch die Gewichtszulassung ist ferreiseetauglich. Top-Noten gibt es für den Alltag. Hier punkten der Lenkschlag, die relativ pannensicheren Reifen und der Hosenschutz. Auch das ausgewogene Fahrverhalten und die neutrale Sitzposition fanden viel Gefallen. Allerdings lassen die zwei Rahmengrößen wenig Spielraum für besonders kleine oder große Fahrer. Trotz üppiger Ausstattung, unter anderem mit USB-Lader „The Plug“, kann es in diesem Punkt nicht mit den Top-Produkten Schritt halten.

Das Stevens markiert mit 3.599 Euro neben dem Winora den Einstieg in die Pinion P.18 Klasse. Im Duell der Einsteiger punktet es mit einem schmierfreien und wartungsarmen Riemenantrieb, der es vor allem für urbanen Einsatz interessant macht. Aber auch bei den Fahreigenschaften mit wie ohne Gepäck kann sich Stevens absetzen. Die ausgewogene Sitzposition, das bequeme, breite Cockpit mit sehr guten Ergon-Griffen und die auf satten Geradeauslauf getrimmte Geometrie machen das Tourenfahren zum Genuss. Die Bremsanlage ist auch größerem Gepäck gewachsen. Gleichzeitig bürgt die gefühlte hohe Verwindungssteifigkeit von Rahmen und Gabel für viel Fahrsicherheit und Spaß, wenn es schnell gehen soll – Beschleunigung und Leichtlauf setzen den Maßstab im Test. Nicht zuletzt überzeugt der Alu-Rahmen mit sinnvollen Details wie guten Ausfall-Enden und haltbarer Eloxierung. Schön, aber service-unfreundlich: das in Rahmen und Gabel verlegte Lichtkabel.

Fazit: Sehr gute Radreisequalitäten und perfekte Pinion-Integration. Das Tanami ist der Tipp, wenn das Fernreiserad auch viel in der Stadt bewegt werden soll.

Fazit: Das Stevens P18 setzt sich im unteren Preis-Spektrum an die Spitze: als schneller Allrounder für Stadt und Tour ohne Tadel.

Einsatzbereich	Bewertung	Bewertung	
Radreisen	●●●●●	Fahrleistungen ●●●●○	
Alltag	●●●●●	Komfort ●●○○○	
Sport	●●●○○	Ausstattung / Verarbeitung ●●●●●	
Gelände	●○○○○	Preis / Leistung ●●●○○	
Sitzposition	komfortabel ○ ausgewogen sportlich	Fahrverhalten	träge ausgewogen wendig

Einsatzbereich	Bewertung	Bewertung	
Radreisen	●●●●○	Fahrleistungen ●●●●○	
Alltag	●●●●○	Komfort ●●○○○	
Sport	●●●●●	Ausstattung / Verarbeitung ●●●●○	
Gelände	●○○○○	Preis / Leistung ●●●○○	
Sitzposition	komfortabel ○ ausgewogen sportlich	Fahrverhalten	träge ausgewogen wendig

Testnote: 1,4

Testnote: 1,8



Poison: Phenol Plus Gates 3.599,00 Euro

Rahmen / Radstand	28-Zoll Stahl / 1.095 mm
Gabel / Federung	1 1/8-Zoll, Stahl, starr, Lowriderösen
Rahmenhöhen*	51, 56, 61 cm
Gewicht	15,4 kg
Entfaltung	1,21–7,67 m / Pedalumdrehung
Zul. Gewichte**	140 / – / 18 kg
Schaltung	Pinion P1.18, Gates-Riemen, 32 Z.
Kurbelsatz	Pinion, 175 mm, 32 Z.
Bremsen / Bremshebel	Shimano XT IceTech hydr. Diskbremse 160 / 160 mm
Naben vo. / hi.	SON Delux Nabendynamo / Pinion H1.R
Felgen / Speichen	Mavic XM 319 Alu, geöst / 32/32 Speichen
Reifen	Continental Contact extra light 37-622
Vorbau / Lenker	Alu, starr / Alu OS, gekröpft (600 mm)
Sattel / Sattelstütze	SQLab 610 / Alu, starr
Lichtanlage vo. / hi.	Supernova E3 Pro / Supernova Tail Light
Gepäckträger vo. / hi.	– / Tubus Fly
Ständer	Pletscher Hinterbauständer
Besonderheiten	2 Paar Flaschenhalterösen, Curana-Schutzbleche, Ergo-Griffe
Garantie	Rahmen und Gabel: 6 Jahre

Testbrief:

Preislich gleichauf mit dem Riemen-Rad von Stevens, setzt das Poison ganz andere Akzente. Der Schriftzug auf der Kettenstrebe „Mein Unikat“ verkündet es: Individualität statt Serienfertigung. Außerdem: filigraner, geschweißter Stahl statt Alu. Trotz Stahlbasis bleibt das Rad mit 15,4 Kilo recht leicht, ist dank kurzem Radstand wendig und mit den dünnen Reifen auch schnell zu beschleunigen. Dabei nimmt der Flex der dünnen Stahlgabel auch kleineren Stößen die Spitze. Ohne Gepäck ein recht komfortabler Eckenfeger, folgt das Phenol mit Gepäck spürbar weniger exakt den Lenkbefehlen als die Top-Pinion-Räder. Für großes Gepäck sind auch der Tubus Fly-Gepäckträger und die Mavic-Felgen nicht gemacht, während die Übersetzung auch schwersten Fahren die steilsten Berge hochhilft. Die luxuriöse Ausstattung lässt nichts zu wünschen übrig. Kritik gab es für die harten Flügelkanten der Velo-Griffe und die kurzen Curana-Schutzbleche.

Fazit: Das Poison Phenol bietet einen guten Pinion-Einstieg für Individualisten, die es auf schnelle Touren mit leichtem Gepäck oder Stadtpendeln absehen.

Einsatzbereich

Radreisen	●●●○○	Bewertung	Fahrleistungen	●●●○○
Alltag	●●●●○	Komfort		●●●○○
Sport	●●●●○	Ausstattung / Verarbeitung		●●●●○
Gelände	●○○○○	Preis / Leistung		●●●●○
Sitzposition	komfortabel ausgewogen sportlich	Fahrverhalten	träge ausgewogen wendig	

Testnote: 2,1



Staiger: Vermont 3.499,00 Euro

Rahmen / Radstand	28-Zoll, Alu / 1.100 mm
Gabel / Federung	1 1/8-1 1/4-Zoll, Alu, starr, Lowriderösen
Rahmenhöhen*	48, 52, 56, 60 cm
Gewicht	15 kg
Entfaltung	1,40–8,89 m / Pedalumdrehung
Zul. Gewichte**	130 kg / – / 25 kg
Schaltung	Pinion P1.18, 21 Z.
Kurbelsatz	Pinion, 175 mm, 24 Z.
Bremsen / Bremshebel	Magura MT4 hydr. Diskbremse 180 / 160 mm
Naben vo. / hi.	Shutter PD-8 Nabendynamo / Alu Singlespeed
Felgen / Speichen	DT Swiss M442 Alu, geöst / 32/32 Speichen
Reifen	Schwalbe Marathon Dureme 42-622
Vorbau / Lenker	Alu, starr / Alu OS, gekröpft (640 mm)
Sattel / Sattelstütze	Zoo Sportourer / Alu, starr
Lichtanlage vo. / hi.	b+m Eyc / trägerintegriert
Gepäckträger vo. / hi.	– / Racktime i-Valo
Ständer	Pletscher Hinterbauständer
Besonderheiten	2 Paar Flaschenhalterösen, SKS-Schutzbleche, Ergo-Griffe
Garantie	Rahmen: 5 Jahre

Testbrief:

Das Staiger Vermont markiert in diesem Test vollausgestatteter Räder den günstigsten Einstieg in die Pinion-Welt. Gleichzeitig ist es das zweitleichteste Rad – keine schlechte Ausgangsbasis, zumal die hohe Qualität der Ausstattung und Verarbeitung nicht auf die Preisdifferenz schließen lässt! Beim Fahren gibt sich das Staiger spritzig, kräftige Pedaltritte münden direkt in Vortrieb. Lob ernten die kräftigen und ergonomischen Magura MT4-Diskbremsen, die steifen Laufräder und die hohe Fahrsicherheit auch mit Gepäck. Schade, dass bei diesen Fahrleistungen das zulässige Gesamtgewicht trekkingradtypisch eher niedrig ausfällt. Durch den bequemen, angewinkelten Lenker sitzt man ziemlich aufrecht, was nicht so recht zum sportlichen Gesamtcharakter des Rades passen will. Tuning-Tipp: Mit leichteren Reifen und weniger stark angewinkeltem Lenker wird das Rad zum Pinion-Express für die Stadt und Europareisen.

Fazit: Das günstigste Pinion-Rad ist sportlich, aber nicht ohne Komfort und fährt nur knapp am Kauf Tipp vorbei. Die Alternative zum Stevens.

Einsatzbereich

Radreisen	●●●○○	Bewertung	Fahrleistungen	●●●●○
Alltag	●●●●○	Komfort		●●●○○
Sport	●●●●○	Ausstattung / Verarbeitung		●●●●○
Gelände	●○○○○	Preis / Leistung		●●●●○
Sitzposition	komfortabel ausgewogen sportlich	Fahrverhalten	träge ausgewogen wendig	

Testnote: 1,9

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

**Patria: Helios**

4.360,00 Euro

Rahmen / Radstand	28-Zoll, Columbus Zona-Stahl / 1.100 mm
Gabel / Federung	1 1/8-Zoll, Stahl, starr, Lowriderösen
Rahmenhöhen*	50, 54, 58 , 62 cm
Gewicht	16,2 kg
Entfaltung	1,37–8,73 m / Pedalumdrehung
Zul. Gewichte**	140 / – / 25 kg
Schaltung	Pinion P1.18, 26 Z.
Kurbelsatz	Pinion, 175 mm, 30 Z.
Bremsen / Bremshebel	Magura HS33 hydr. Felgenbremse
Naben vo. / hi.	SON 28 Nabendynamo / Novatech
Felgen / Speichen	Zac Pro Alu, geöst / 36/36 Speichen
Reifen	Schwalbe Marathon Racer 35-622
Vorbau / Lenker	Alu, starr / Alu, gekröpft (600 mm)
Sattel / Sattelstütze	Selle Royal Viper / Alu, starr
Lichtanlage vo. / hi.	b+m Eyc / b+m Toplight Line Small
Gepäckträger vo. / hi.	– / Racktime Light-it
Ständer	Pletscher Hinterbauständer
Besonderheiten	2 Paar Flaschenhalterösen, SKS-Schutzbleche, Ergo-Schraubgriffe
Garantie	Rahmen und Gabel: 15 Jahre gegen Bruch

Testbrief:

Bei Patria ist das Pinion P 1.18-Getriebe eine Antriebsoption, die der Bielefelder Hersteller in verschiedenen Rahmen anbietet. Die Möglichkeiten der Individualisierung sind auch beim Helios Pinion konkurrenzlos vielseitig. Bis hin zum Maßrahmen für 184 Euro Aufpreis ist alles drin. Dabei bildet der in Muffen gelötete Rahmen aus Columbus Zona-Stahl eine schöne und gar nicht schwere Basis. Mit 16,2 Kilo ist das Patria für ein vollausgestattetes Pinion-Bike sehr leicht. Überraschend leichtfüßig auch das Fahrverhalten in unserer Ausstattungsvariante: Mit den schmalen, leichten Reifen stürzt das Rad regelrecht nach vorne. Mit Gepäck bleibt es fahrsicher, wenn auch nicht so souverän wie Alu-Modelle. Das Duell „traditionelle Stahlrahmen und Pinion“ mit dem MTB Cycletech entscheidet das Patria beim Fahren für sich, muss aber im Vergleich der Ausstattung und der Servicewertung (Garantiezeit) Punkte lassen. Mit alltagsfreundlichen HS33-Bremsen und Top-Dynamo unterm Strich dennoch ein sehr empfehlenswerter Pinion-Allrounder.

Fazit: Das Patria Helios ist ein sehr guter Allrounder für einen fairen Preis – der liegt trotz vorbildlichem Individualisierungsgrad tiefer als bei einigen anderen.

Einsatzbereich	Bewertung	Bewertung
Radreisen	●●●●○	Fahrleistungen
Alltag	●●●●○	Komfort
Sport	●●●●○	Ausstattung / Verarbeitung
Gelände	●○○○○	Preis / Leistung
Sitzposition	komfortabel ○ ausgewogen sportlich	Fahrverhalten
		träge ausgewogen wendig

Testnote: 1,9**MTB Cycletech: Amar P1**

ab 3.759 Euro

Rahmen / Radstand	28-Zoll, 853 Reynolds-Stahl / 1.063 mm
Gabel / Federung	1 1/8-Zoll, Stahl, starr, doppelte Lowriderösen
Rahmenhöhen*	48, 52, 56 , 59, 62 cm
Gewicht	16,6 kg
Entfaltung	1,41–8,98 m / Pedalumdrehung
Zul. Gewichte**	160 / – / 40 kg
Schaltung	Pinion P1.18, 26 Z.
Kurbelsatz	Pinion, 175 mm, 30 Z.
Bremsen / Bremshebel	Shimano XT hydr. Diskbremse 160 / 160 mm
Naben vo. / hi.	SON 28 Nabendynamo / k. A.
Felgen / Speichen	Mavic AM 719 Alu, geöst / 32/32 Speichen
Reifen	Schwalbe Marathon 40-622
Vorbau / Lenker	Stahl, starr / Stahl, starr (560 mm)
Sattel / Sattelstütze	Brooks B17 Standard / Stahl, starr
Lichtanlage vo. / hi.	Supernova E3 Pro 2 / Supernova Tail Light
Gepäckträger vo. / hi.	– / Tubus Logo
Ständer	Hebie Hinterbauständer
Besonderheiten	2 Paar Flaschenhalterösen, Schutzbleche, Kettenspanner, Ergon-Schraubgriffe
Garantie	Rahmen und Gabel: lebenslang

Testbrief:

Mit dem Amar stellt MTB Cycletech aus der Schweiz dem 26-Zoll-Reiseklassiker Papalagi ein 28er-Rad zur Seite. Der schön verarbeitete und ebenso sauber wie dezent lackierte Stahlrahmen aus edlem, aber robustem Reynolds 853-Rohr knüpft an die Reisetradition an. Das Fahrverhalten ist aber überraschend wendig und agil für ein Reiserad: In leicht aufrechter Sitzposition kurvt man leichtfüßig durch die Gegend. Mit Gepäck lässt sich das Rad noch entspannt steuern und stoppen, wirkt aber nicht ganz so verwindungssteif wie die Alu-Modelle. Der Lenker könnte zugunsten der Kontrolle mit Gepäck etwas breiter sein, die vordere Brems Scheibe könnte beim Ausschöpfen der generösen zulässigen Beladung bergab an Grenzen kommen – aber der MTB Cycletech-Baukasten bietet Alternativen. Der externe Kettenspanner hat Vorteile. Ein Plus ist auch, dass das Rad in der Schweiz auf Wunsch gefertigt wird. Sehr gut gelungene Wahl: die Supernova-Lichtanlage und der Brooks-Sattel.

Fazit: Ein robustes, stilvolles und eher sportives Pinion-Rad. Für Citypendeln ebenso wie für lange Reisen. Etwas geringer Komfort, hohe Individualität.

Einsatzbereich	Bewertung	Bewertung
Radreisen	●●●●○	Fahrleistungen
Alltag	●●●●○	Komfort
Sport	●●●●○	Ausstattung / Verarbeitung
Gelände	●●○○○	Preis / Leistung
Sitzposition	komfortabel ○ ausgewogen sportlich	Fahrverhalten
		träge ausgewogen wendig

Testnote: 1,7