



Bikepacking macht unabhängig – auch von Wegarten und Radtypen.

Test: 8 Reiseräder für Bikepacking und mehr

Andere Taschen, andere Räder?

Bikepacking-Bikes – gibt es die? Die universellen Taschen sollen doch eigentlich an jedes Rad passen. Wir haben Hersteller gebeten, uns ihre Vorstellung eines Bikepacking-Rades zu schicken. Acht Räder vom Baukastenbike ab 1.400 Euro bis zum Titan-Boliden für fast 8.000 Euro, mit Kettenschaltung oder Pinion-Getriebe und Riemenantrieb stellten sich.

Text: Jan Gathmann / Fotos: Frank Gleitsmann

Braucht man für Bikepacking Gepäckträger? Zumindest können sie nicht schaden. Dafür spricht, dass Bikepacking-Spezialhersteller immer mehr Geröhre mit Gepäckträger-ähnlicher Funktion erdenken und dass gleich drei Hersteller in diesen Test Bikes mit Gepäckträger senden. Dagegen spricht, dass Bikepacking im ursprünglichen Sinne der Devise „weniger ist mehr“ folgt. Vorausgeschickt sei deshalb: Jedes Rad im Test kann auch mit weniger Anbauteilen gekauft werden oder bringt umgekehrt alle Voraussetzungen für eine Vollausstattung mit Schutzblechen, Ständer, Licht und Gepäckträgern mit. Und da alle Hersteller bis auf Specialized die Räder auch mehr oder weniger individuell aufbauen, ist das meist leicht zu realisieren. Bei manchen hat man dadurch sogar die Chance, mehr als 1.000 Euro des Kaufpreises zu sparen.

Grob lässt sich das Feld in zwei Teile unterteilen, Auf der einen Seite: Die Räder mit Radreisegenen oder schlichtweg geländeaffine Radreiseräder. Auf der anderen Seite: puristische Räder, die auf alle unnötigen Anbauteile verzichten. Gemeinsam ist allen der erkennbare Wille, möglichst viele Wegarten fahrbar zu machen – eine gewisse Geländetauglichkeit ist nötig, wenn man ruhige Gebiete zum Bikepacking typischen Campieren aufsuchen will. Selbst die Räder mit Rennlenker – von Specialized und Poison – kommen dank breiter Reifen auf unbefes-

tigten Wegen gut klar. Die Reiseräder mit Bikepacking-Option sind beispielhaft vertreten durch das Falkenjagd Hoplit, das Idworx oPinion und das Velotraum. Alle kamen mit Gepäckträgern in den Test. Das Idworx rollt sogar mit Vollausstattung an, das Falkenjagd hat den anderen einen Lowrider voraus, das Velotraum die Federgabel und die Federsattelstütze. Dabei verkörpert das Velotraum sowohl optisch als auch mit der Ausstattung des Rahmens mit entsprechenden Ösen am stärksten den Bikepacking-Gedanken.

ANBAUTEILE LEICHT ENTFERNBAR

Trotz Purismus-Gebot hat jedes Teil seine Berechtigung: Die Federgabel erschließt den Radreisenden ruppige Waldwege. Ein Gepäckträger kann Sinn machen, wenn man nicht über enge Trails mit herausstehenden Ästen holpert, an denen sich die abstehenden Packtaschen verfangen könnten. Manche Bikepacker bevorzugen einen Lowrider als einzigen Gepäckträger, der auf befestigten Wegen das Lenkverhalten stabilisiert.

Nicht zuletzt lassen sich Anbauteile leichter entfernen als nachrüsten. Allerdings geht das nicht ohne Weiteres, wenn das Lichtkabel durch den Gepäckträger geführt ist wie bei Idworx und Falkenjagd. Für den Wechsel zwischen Bikepacking und klassischem Radreisen wären batteriegespeiste Rücklichter die bessere Alternative. Über die Sinnhaftigkeit von Schutzblechen im Gelän-

de lässt sich vortrefflich streiten. Wir fanden, wenn sie soweit vom Rad abstehen wie bei Idworx und so fest montiert sind, freut man sich im Zweifelsfall über die trockenen, sauberen Sachen mehr, als man sich über das Zusatzgewicht ärgert.

Apropos Gewicht. Auch in Sachen „Kilos“ teilt sich des Testfeld entlang der „Gepäckträgergrenze“. Weniger Ausstattung wiegt weniger. Teile, die mitbewertet wurden, wie Gepäckträger und Lichtanlagen, sind in unserer Gewichtsangabe enthalten. Dass das Contoura mit 11,3 kg das leichteste Rad im Test ist, sogar weniger wiegt als das sportliche, vergleichbar ausgestattete Specialized, überrascht dennoch etwas. Das wird wohl dem im Vergleich zu Specialized leichten Alurahmen zu verdanken sein. Umgekehrt schafft etwa Tout Terrain trotz Stahlrahmen, dicker Reifen und Pinion-Getriebe – für das rund ein halbes Kilo Gewichtsaufschlag zu rechnen ist – eine gute Marke von 13,7 kg. Ein Grund dürften hier die vergleichsweise leichten G-One-Gravelreifen mit minimalem Profil und wenig Gummi auf der Lauffläche sein.

REIFENWAHL ENTSCHEIDEND

Die Reifenwahl ist ein entscheidender Faktor für die Möglichkeiten des Rades. Das Gros der Testbikes rollt auf extrabreiten 27,5-Zoll-Reifen. Pneus mit 60 mm und mehr Breite sind die Regel. Ein echtes 27,5+ Bike ist ►

Das macht den Unterschied

Antrieb und Schaltung



Die 1x11 Sram Apex-Kettenschaltung am Poison ist intuitiv zu bedienen, aber eher lang übersetzt.



Tout Terrain und Falkenjagd (Bild) setzen auf einen schmierfreien Gates-Riemenantrieb.



Idworx und Falkenjagd bauen das Pinion P1.18-Getriebe ein, das Optimum für die Langstrecke.



Die Idworx Messerstahl-Kettenblätter versprechen deutlich fünfstellige Kilometerleistungen.

Antrieb und Schaltung



Daumenschaltwerk und Kettenschaltung am Surly ECR – an Einfachheit nicht zu schlagen.



Die Rohloff am Velotraum und das Pinion C 1.12-Getriebe am Tout Terrain sind gut fürs Gelände.

Hingucker



Aufgelötetes Steuerrohr-Emblem am Tout Terrain-Steuerrohr mit Lenkanschlag oben.



Titan wohin man schaut am Falkenjagd: vom Rahmen über die Sattelstütze bis zum Vorbau.

Bikepacking-Vorbereitung



Fast schon kaktusartige Ösen an der Surly-Gabel für jeden Halter und jedweden Träger.



Einzigartig: leichte Carbongabel mit eingebrachten Ösen für Halter und/oder Träger am Tout Terrain.



Der Edelstahl-Lowrider am Falkenjagd kann 30 kg tragen – etwas für Touren auf festen Wegen.



Vier Ösen am Unterrohr erlauben die flexible Montage des Flaschenhalters oder anderer Halter.

Reifen und Räder



Für ein Gravelbike außerordentlich breite Felge am Specialized – pannensicher und komfortabel.



Breite 27,5-Zoll-Reifen auf 30 mm-Felgen (hier: Poison) sind gut, 40 mm-Felgen noch besser.



Fühlbarer Unterschied 1: Der Nobby Nic mit Addix Mischung rollt leichter und spurt extrasicher.



Fühlbarer Unterschied 2: Die 75 mm breiten Surly-Reifen bringen das Komfort-Maximum.

► streng genommen nur das Surly ECR, das mit 75 mm die breitesten Reifen besitzt. Das hat viele Vorteile: Mehr Komfort durch bessere Schlagdämpfung, bessere Traktion auf jedem Untergrund, weniger Einsinken auf weichen Untergründen und geringere Pannenanfälligkeit. Die dicken Reifen sehen langsam aus. Tatsächlich konnten wir bei den Testfahrten keine Entschleunigung feststellen. Manche Räder wirkten sogar richtig spritzig, etwa das Poison und das Tout Terrain. Am besten kombiniert sind die Breitreifen mit extrabreiten Felgen. Idworx, Velotraum und Surly greifen zur 40 mm-Felge, die das größere Maß am besten unterstützt. Denn je breiter die Felge, desto mehr weitet sich auch der Reifen. Er sitzt gleichzeitig flacher auf dem Rad, wodurch er in Kurven bei geringem Druck weniger kipelt und sich leichter lenken lässt. Geringerer Druck wiederum bedeutet mehr Komfort und Traktion.

Auch die Übersetzung der Antriebe entscheidet mit über die Vielseitigkeit. Idworx, Falkenjagd und Tout Terrain statten ihre Räder mit Grundübersetzungen aus, die das Erklimmen selbst steilster Anstiege mit Gepäck erlauben – eher hebt der Lenker ab, als die Beine streiken. Auch die Entfaltungen zwischen 1,5 und 1,6 m pro Pedalumdre-

hung reichen für fast jede Fahrsituation mit Gepäck. Strammere Waden brauchen die Fahrer bei den beiden Rädern mit Rennlenker von Poison und Specialized, um Gipfel zu stürmen.

VIELE ÖSEN SIND VON VORTEIL

Bei den Rädern, die ohne Gepäckträger kommen, sind die vorhandenen Montage-Ösen und die Rahmenauslegung entscheidend für die Bikepacking-Qualitäten, die wir in den Testbriefen hier separat ausgewiesen haben. Erster positiver Befund: Bei keinem Bike behindern offen liegende Seilzüge die Montage von Taschen. Erste Unterschiede treten bei der Zahl der Flaschenhalter zu Tage: bei Poison, Idworx und Contoura muss man mit zwei Ösenpaaren auskommen. Poison bietet als einziges Rad auch keine Befestigungspunkte für einen Front-Träger, der wegen der Federgabel auch beim Velotraum nur in Form eines FAIV montierbar wäre. Velotraum punktet aber bei den Rahmenösen. Sehr gut mit Ösen an Gabel und Rahmen ausgestattet sind das Tout Terrain und das Specialized. Unangefochtener König der Befestigungspunkte ist in diesem Vergleichsfeld das Surly ECR 27,5+, dessen Rohre förmlich übersät sind mit Ösen und für das es abgestimmte Bikepacking-Sets gibt. Ein Vorteil

beim Bikepacking ist auch ein Lenkansschlag wie ihn Tout Terrain, Idworx und Velotraum bieten, bei letzterem ist er nicht rahmenfest, sondern in den Steuersatz integriert.

Weil es beim Bikepacking auch um den Fahrspaß geht, sind die Eindrücke der Testfahrten in den Testbriefen wiedergegeben. Vor allem abseits befestigter Wege warten alle Bikes im Test mit deutlich mehr Fahrvergnügen auf als ihre zahmeren Reisependants. Mission erfüllt! Dabei scheint eine Tendenz zu bestehen, die Bikes mit besonderen Geradeauslauf-Eigenschaften für ein souveränes Fahrgefühl im Gelände zu versehen. Herausragende Charaktere der Fahrtests waren das Specialized, das fast so läuft wie ein Rennrad, obwohl es auf viel komfortablere Reifen rollt und einiges schwerer ist, aber auch das Idworx BLT, das uns mit einer sehr gelungenen Mischung aus sicherem Fahren geradeaus und willigem Lenkverhalten positiv auffiel.

Die geringen typischen Zuladungen beim Bikepacking bewältigten alle Testräder locker ohne spürbare Einflüsse auf die Fahrsoveränität. Wer sich jedoch die Option auf Fernreisen mit viel Gepäck offen halten will, sollte gezielt bei den Rädern mit hoher Gewichtszulassung schauen. Auch diese Angabe finden man in den Datenkästen. —

So haben wir getestet

Alle Fahrräder wurden bei den Herstellern zum Test angefordert. Gefragt war nach „Rädern, die fürs Bikepacking geeignet sind“. In Frage kamen sowohl Modelle mit Rennlenker als auch mit geradem Lenker, Plus-Bereifung oder Fatbike-Maße waren willkommen. Wegen der großen Preisunterschiede haben wir die Räder in zwei Klassen unterteilt: bis 2.500 Euro und ab 2.500 Euro. Eine Ausstattung mit Radschützern, Gepäckträgern oder Licht war aufgrund des Einsatzgebietes nicht vorgegeben – die Räder sind ohne Lichtnachsicherung nicht StVZO-kompatibel. Den Anforderungen der StVZO lässt sich aber mit Batterielicht gerecht werden. In manchen Fällen müssen zusätzlich Reflektoren angebracht werden, da die Reifen keine Reflexstreifen besitzen. Gepäckträger, Licht, Schutzbleche flossen bei der Einschätzung des Einsatzbereiches in die Bewertung mit ein (linke Spalte in den Testbriefen), für die es keine Punkte gibt. Im Testurteil flossen sie nur im Punkt „Ausstattung“ ein.

Der Test sollte ein Spektrum abbilden. Wegen der sehr unterschiedlichen möglichen Ansätze zum Thema Bikepacking haben wir das übliche RADtours-Punkteschema für diesen Test ausgesetzt. Einen Testsieger haben wir deshalb nicht ermittelt. Dass am unter dem Strich 5x das Urteil „hervorragend“ resultiert, gibt das hohe Niveau des Testfeldes wieder, das sich auch im Preis niederschlägt. Die Gewichtsangabe in den Datenkästen bezieht sich immer auf die dargestellte Ausstattung. Manche Räder waren mit einem Seitenständer ausgestattet, den wir weder beim Gewicht (minus 400 g) noch in den Daten berücksichtigt haben. Die Preis-Leistungs-Angabe bezieht sich auf ausstattungsberäumte Räder, also ohne Gepäckträger, Schutzbleche, Licht, zusätzliche Flaschenhalter oder Zubehör wie USB-Lader. Für die Einschätzung zum Einsatzbereich „Bikepacking“ diente zum einen das um Anbauteile bereinigte Gewicht als Grundlage. Zum anderen das Vorhandensein von Montagepunkten für Zubehör. Die Bewertungen der Radrei-

sequenzialität und des Fahrverhaltens beinhalten subjektive Einschätzungen der Tester. Dazu haben Tester die Räder auf einer identischen Strecke in Sachen Bremsen, Beschleunigen und Geradeausfahren bewertet. Die Testfahrten fanden ohne und mit kleinem Gepäck von 6 kg statt, das an keinem der Bikes einen Unterschied im Fahrverhalten bewirkte.





Idworx: oPinion BLT extreme
5.995 Euro (ab 5.495 Euro)

Rahmen/Radstand	Alu, 3-fach konifiziert/1.145 mm
Gabel/Federung	Alu 1 1/8 - 1 1/2-Zoll/starr, 110 mm, SL-Kontakt, doppelte Lowrider-Ösen
Rahmenhöhen*	46, 51 , 56 cm
Gewicht	17,1 kg
Entfaltung	1,39 – 8,85 m/Pedalumdrehung
Zul. Gewichte**	160/-/25 kg
Schaltung	Pinion P1.18 18-Gang Getriebeschaltung, 35 Z.
Kurbelsatz	Pinion, 175 mm, 39 Z.
Bremsen	Hope Tech V2 hydr. Scheibenbremsen mit Idworx 3,2 mm-Bremsscheiben, 203/203 mm
Laufräder	27,5" Alexrims MD40 584x40, 32/32 Speichen, Naben: SON SL 28 Dynamo/Pinion H2.R
Reifen	Schwalbe Rocket Ron 70-584
Vorbau/Lenker	Alu, starr/Alu, leicht gekröpft (640 mm)
Sattel/Sattelstütze	Idworx Trekking man/Alu, starr
Lichtanlage vo./hi.	B&M IQ-X/B&M Toplight Line Plus
Gepäckträger vo./hi.	-/Tubus Logo
Besonderheiten	Steckachsen, Lenkansschlag, ESI-Griffe, 2 Paar Flaschenhalter-Ösen, integrierter Kabelbaum, CNC-Lampenhalter an verstärkter Gabelkrone, Riemenschloss, Brace
Garantie	5 Jahre Rahmen und Gabel

Testbrief:

Das oPinion BLT in der Version „Multispec“ hat seine Meriten mit einem Sieg im RAD-touren-Reiseradtest bereits verdient. Die „Extreme Spec“-Version ist das Modell für Abenteuer mit Gepäck, das ruhig auch auf dem (verstärkten) Gepäckträger reisen darf. Komfortable 27,5-Zoll-Geländereifen und Schutzbleche, die soweit vom Reifen abste-
hen, dass man auch durch Matsch fahren kann, bekommen Bikepacker nur bei Idworx. Einzigartige Sorglos-Details finden sich auch in der besonders belastbaren Gabel mit Kabelbaum und selbstkontaktierendem Dynamo. Oder an den großen Kettenblättern aus Messerstahl, die Kilometerleistungen über Riemen-Niveau schaffen dürften. In puncto Fahren tut sich das oPinion mit Ausgewogenheit hervor: Der Spagat zwischen Wendigkeit und Fahrspaß im Gelände und sicherem Geradeauslauf gelang keinem anderen Bike so gut. Unschlagbar für lange Strecken: die 18 Gänge des Pinion-Getriebes. Dabei wirkt es trotz rund 17 kg Gewicht recht spritzig. Geradezu bissig packen die Hope-Bremsen zu – mit 3 mm dicken Idworx-Bremsscheiben, die selbst auf Passab-fahrten mit schwerem Gepäck nicht an ihre Grenzen zu bringen sein dürften.

Fazit: Abenteuer ja, Ärger und Improvisation nein. So lässt sich die Philosophie des Idworx oPinion BLT Extreme Spec kondensieren. Mehr ein Geländereiserad als ein Bikepacking-Bike, aber eines, das alles (länger) mitmacht.



Bewertung:

Radwandern	●●●●●	Fahrleistung	●●●●●
Bikepacking	●●●●○	Komfort	●●●●○
Gelände	●●●●○	Ausstattung/Verarbeitung	●●●●○
Alltag	●●●●○	Preis/Leistung	●●●●○
Sitzposition	○	Fahrverhalten	○
	komfortabel		träge
	sportlich		wendig



Velotraum: FINDER FD3
4.134 Euro (ab 3.620 Euro)

Rahmen/Radstand	Alu mehrfach konifiziert/1.140 mm
Gabel/Federung	SR Suntour Raidon/120 mm Luftfedergabel, vom Lenker blockierbar
Rahmenhöhen*	43, 47, 50 , 53, 56 cm
Gewicht	15,7 kg
Entfaltung	1,57 – 8,24 m/Pedalumdrehung
Zul. Gewichte**	140/-/25 kg
Schaltung	Rohloff Speedhub 500/14 14-Gang Nabenschaltung, 17 Z.
Kurbelsatz	Truvativ Firex, 175 mm, 42 Z.
Bremsen	Magura MT4 hydr. Scheibenbremsen 200/180 mm
Laufräder	27,5" DT Swiss XM551 584x40, 32/32 Speichen, Naben: Shimano XT/Rohloff
Reifen	Schwalbe Rocket Ron 70-584
Vorbau/Lenker	Alu, starr/Alu, leicht gekröpft (600 mm)
Sattel/Sattelstütze	Terry Fly/Cane Creek Thudbuster (parallel gefederte)
Lichtanlage vo./hi.	-
Gepäckträger vo./hi.	-/Tubus Vega evo
Besonderheiten	Steckachse vorne, Riemenschloss, Ergon EP5 Griffe, 1 Flaschenhalter + 2 Paar Ösen
Garantie	5 Jahre Rahmen

Testbrief:

Den FINDER von Velotraum sieht man ab und zu auf Bildern von Bikepacking-Blogs: 27,5-Zoll-plus-Reifen, ein belastbarer Alu-Rahmen mit Riemenschloss und das Exzenter-Tretlager gestatten viele Spielarten des Fahrens mit leichtem Gepäck: von „Pendel-Alltagsfluchten“ bis Weltreise. Unser Testmodell aus dem Velotraum-Konzeptbaukasten schlägt mit profilierten Schwalbe Rocket Ron-Reifen und einer 120-mm Suntour-Rai-don-Federgabel klar den Weg Richtung Offroad ein. Auf Waldwegen und auch mal rup-pigen Trails fühlt man sich mit ihm am sichersten von allen Testrädern. Auch auf Ab-fahrten kann man es beruhigt laufen lassen. Die Magura MT4-Scheibenbremse mit 200 mm vorne bringt auch schwere Fahrer mit Gepäck leicht zum Stand, für leichte Fahrer mit leichter Bikepacking-Ausrüstung ist sie sogar fast einen Tick zu stark. Ein Tipp aus der Baukasten-Ausstattung verdient die Kombi Cane Creek Thudbuster ST-Federstütze mit Terry Fly Sattel, die sportlich straff für lange Strecken ausfällt, aber trotzdem sehr gut dämpft. Eine Augenweide und technisch perfekt: der Aufbau des Hinterrads mit Rohloff Speedhub, die hier für dauerhaft wartungsarme Gangwechsel und ausreichen-den Übersetzungsbereich sorgt.

Fazit: Der FINDER glänzt mit der Ausgereiftheit seines Konzepts statt Ausstattungsluxus. Kein besseres Komfort-Rad für ausgedehnte Offroad-Erkundungen im Test!



Bewertung:

Radwandern	●●●●○	Fahrleistung	●●●●●
Bikepacking	●●●●○	Komfort	●●●●○
Gelände	●●●●○	Ausstattung/Verarbeitung	●●●●○
Alltag	●●●●○	Preis/Leistung	●●●●○
Sitzposition	○	Fahrverhalten	○
	komfortabel		träge
	sportlich		wendig

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



BIKEPACKING-RÄDER

Surly: ECR 27+

2.299 Euro

Rahmen/Radstand	Stahl 2-fach konifiziert/1.100 mm
Gabel/Federung	Stahl 1 1/8-Zoll, 110 mm, Ösern: Lowrider, 4x Halter, Decaleur und mehr/starr
Rahmenhöhen*	XS, S, M 48 cm, (M-XL auch als 29")
Gewicht	15,4 kg
Entfaltung	1,50 – 7,54 m/Pedalumdrehung
Zul. Gewichte**	136/-/ kg
Schaltung	Shimano Deore/SLX 2x10-Gang Ketten-schaltung, 11-40 Z.
Kurbelsatz	Surly O.D., 175 mm, 26/36 Z.
Bremsen	Avid BB7 mech. Scheibenbremsen 180/160 mm
Laufträder	27,5" Alexrims MD40 584x40, 32/32 Speichen, Naben: Surly/Salsa
Reifen	Surly Knard 75-584
Vorbau/Lenker	Alu, starr/Surly Moloko, Stahl (720 mm)
Sattel/Sattelstütze	WTB Volt 135/Alu, starr
Lichtanlage vo./hi.	-
Gepäckträger vo./hi.	-
Besonderheiten	Ösen an der Gabel, 2 Paar Flaschenhalter-Ösen
Garantie	3 Jahre auf Rahmen, 1 Jahr auf Komponenten

Testbrief:

Das Surly ist fast schon ein Fatbike mit den 27,5-Zoll-Plus-Reifen. Doch, Achtung, es rollt viel schneller und wendiger, als es aussieht, nimmt dabei dem Untergrund jeden Schrecken und kommt überall klar. Das gilt auch für die Übersetzung, die dank eigener Kurbel und Pizza großem Ritzel für jeden Berg mit Gepäck gut ist. Mit 15,4 kg gehört das ECR dabei gar nicht zu den schweren Rädern. Der einfache Stahlrahmen ist ebenso wie die mechanischen Disk-Bremsen und die Schaltung per Daumenhebel auf bedingungslose Robustheit getrimmt. Beide beweisen, dass traditionelle Technik noch vollkommen funktional ist, auch wenn das letzte Quentchen Bedienkomfort fehlt. Grenzenlos sind die Montagemöglichkeiten: von zahllosen Bikepacking-Haltern über einen eigenen Lastenanhängen bis riesigen Gepäckträgern vorne wie hinten, dazu gibt es maßgeschneiderte Bikepacking-Taschen von Revelate – mehr Gepäcktransport geht nicht. Der Lenker bietet eine Vielzahl an Handpositionen bis hin zu „aerodynamisch“ und ist perfekt für Lenker-Rolltaschen angepasst. Die Sitzposition ist aufrecht, fällt aber kurz aus.

Fazit: Ganz klar das universellste Rad, gut für alles, wo Gepäck mit muss, außer Alltag. Vom Stand weg extremreisetauglich und sehr gemütlich. Dabei noch bezahlbar.



Bewertung:

Radwandern	●●●○	Fahrleistung	●●●○
Bikepacking	●●●●	Komfort	●●●○
Gelände	●●●○	Ausstattung/Verarbeitung	●●●○
Alltag	●●●○	Preis/Leistung	●●●●
Sitzposition	komfortabel	Fahrverhalten	träge

Tout Terrain: Outback

4.211 Euro (ab 3.890 Euro, P1.18 4.790 Euro)

Rahmen/Radstand	Stahl 3-fach konifiziert/1.150 mm
Gabel/Federung	Vollcarbon 1 1/8 - 1 1/2-Zoll, doppelte Lowrider-Ösen, Kabelkanal innen/starr
Rahmenhöhen*	S, M 51 cm, L, XL
Gewicht	13,7 kg
Entfaltung	1,25 – 7,57 m/Pedalumdrehung
Zul. Gewichte**	130/-/ kg
Schaltung	Pinion C1.12 12-Gang Getriebeschaltung, 32 Z.
Kurbelsatz	Pinion, 175 mm, 32 Z.
Bremsen	Shimano XT BR-M8000 hydr. Scheibenbremsen 180/160 mm
Laufträder	27,5" Ryde Edge 584x30, 32/32 Speichen, Naben: American Classic/American Classic
Reifen	Schwalbe G-One 70-584
Vorbau/Lenker	Alu, starr/Alu, leicht gekröpft (640 mm)
Sattel/Sattelstütze	Selle Royal Scientia/Alu, starr
Lichtanlage vo./hi.	optional
Gepäckträger vo./hi.	optional
Besonderheiten	Gates CDX Riemenantrieb, Steckachsen, Lenkeranschlag, 5 Paar Flaschenhalter-Ösen, Gabel integrierter Leitungsverlegung für Beleuchtung und Stromversorgung
Garantie	3 (+2)Jahre auf den Rahmen (Registrierung)

Testbrief:

Das Outback ist eine Neuheit im Tout Terrain-Programm und direkt mit Bikepacking im Blick entwickelt. Der Rahmen bietet besonders viel Platz für eine Rahmentasche und wartet mit einigen feinen technischen Details auf, wie der unsichtbaren Integration des Riemenschlosses, dem Schwenk des Pinion-Getriebes zur Rahmenspannung oder der bereits integrierten Kabelführung für absenkbar Sattelstützen. Optische Feinkost sind die Lackierung oder das angelötete Steuerrohr-Emblem. Montage-Ösen sind reichlich vorhanden. Die Vollcarbon-Gabel weist ein eingebautes Lichtkabel auf und hat noch mal 6 Bikepacking-Ösen für große Halter. Das Outback gehört mit 13,7 kg trotz Pinion C 1.12 Getriebe, Riemen und robustem Stahlrahmen zu den sehr leichten Rädern im Test. Entsprechend agiler als die meisten bewegt es sich auch, wobei die dicken G-One-Gravelreifen maßgeblich zum leichten Rollen beitragen. Das Outback läuft am liebsten geradeaus und verleiht mit dieser Eigenschaft Sicherheit auf Offroad-Passagen. Ebenfalls gelände-optimiert sind die 12 Gänge des Pinion-Getriebes, die sich vorbildlich schalten lassen. Sehr gut gefiel uns der Selle Royal Scientia-Sattel.

Fazit: Das Outback ist das perfekte Bikepacking Sorglos-Rad. Leichtfüßiges Fahren. Trailtauglichkeit und viele intelligente Lösungen für viele Kilometer im Sattel. Im direkten Vergleich nicht übermäßig teuer.



Bewertung:

Radwandern	●●●○	Fahrleistung	●●●●
Bikepacking	●●●●	Komfort	●●●○
Gelände	●●●○	Ausstattung/Verarbeitung	●●●●
Alltag	●●●○	Preis/Leistung	●●●○
Sitzposition	komfortabel	Fahrverhalten	träge



Contoura: Freejack Scrambler

1.349 Euro

Rahmen/Radstand	Alu 2-fach konifiziert/1.100 mm
Gabel/Federung	Alu 1 1/8-Zoll, Lowrider-Ösen/starr
Rahmenhöhen*	51, 54 , 57, 60, 63 cm
Gewicht	11,3 kg
Entfaltung	1,51 – 7,97 m/Pedalumdrehung
Zul. Gewichte**	120/-/- kg
Schaltung	Shimano Deore 3x10-Gang Kettenschaltung, 11-32 Z.
Kurbelsatz	Shimano Deore, 175 mm, 22/30/40 Z.
Bremsen	Tektro Auriga Sub hydr. Scheibenbremsen 180/160 mm
Laufräder	27,5" Black Jack Ready 27 Asy 584x27, 32/32 Speichen, Naben: DT Swiss 370/Sram Via gt
Reifen	Schwalbe Rocket Ron 57-584
Vorbau/Lenker	Alu, starr/Alu, gerade (630 mm)
Sattel/Sattelstütze	Selle Royal Arco/Alu, starr
Lichtanlage vo./hi.	-
Gepäckträger vo./hi.	-
Besonderheiten	asymetrische Felgen, Rahmen für Riemenantrieb geeignet, 2 Paar Flaschenhalter-Ösen
Garantie	5 Jahre auf Rahmen and Gabel

Testbrief:

Das mit großem Abstand günstigste Bikepacking-Bike im Test schickt Contoura, eine Marke von Hartje. Es basiert auf der Allround-Rahmenplattform „Freejack“ und kann individuell aufgebaut werden, etwa bei der Wahl aus 19 Farben. Alle Anbauteile können nachgerüstet werden, sogar späteres Umbauen auf eine Nabenschaltung ist kein Problem. Neben den anderen Testrädern wirken die 27,5-Zoll-MTB-Pneus in 57 mm Breite fast schon schmal. Die Reifen und der gut verarbeitete Alu-Rahmen machen das Scrambler auch zum leichtesten Rad. Wenig überraschend, dass sich das Contoura auch am sportlichsten fährt. Wer auf Mountainbikes der 80er groß geworden ist, fühlt sich mit der Starrgabel und der wendigen Lenkgeometrie sofort zuhause. Dazu passt die Sitzposition, die leicht geneigt ausfällt. Auch das Übersetzungsspektrum der Mittelklasse-Kettenschaltung ist auf den Geländeeinsatz mit steileren Passagen angepasst. Die Qualität der Ausstattung ist dem Preis angemessen, die Laufräder mit DT Swiss-Nabe hinten liegen sogar über dem erwartbaren Niveau. Auch die Tektro Auriga-Scheibenbremse schafft anständige Bremsleistungen – nur die Vier-Finger-Bremshebel passen nicht ins sportive Gesamtbild.

Fazit: Das Freejack Scrambler präsentiert sich als zeitgemäß interpretierter Klassiker. Die Bikepacking-Vernunftlösung mit jeder Menge Fahrspaß ab Werk und Aufbaupotenzial.



Bewertung:

Radwandern	●●○○○	Fahrleistung	●●●●○
Bikepacking	●●●●○	Komfort	●●●○○
Gelände	●●●●○	Ausstattung/Verarbeitung	●●●○○
Alltag	●●○○○	Preis/Leistung	●●●●●
Sitzposition	komfortabel 	Fahrverhalten	träge



Poison: E-605

1.999 Euro (ab 1.499 Euro)

Rahmen/Radstand	Stahl/1.121 mm
Gabel/Federung	Carbon 1 1/8 - 1 1/2-Zoll/starr
Rahmenhöhen*	43, 48 , 53 cm
Gewicht	12,3 kg
Entfaltung	2,03 – 7,74 m/Pedalumdrehung
Zul. Gewichte**	160/-/- kg
Schaltung	Sram Apex 1 11-11-Gang Kettenschaltung, 11-42 Z.
Kurbelsatz	Truvativ Stylo, 175 mm, 38 Z.
Bremsen	Sram Apex 1 hydr. Scheibenbremsen 180/160 mm
Laufräder	27,5" DT Swiss XM481 584x30, 32/32 Speichen, Naben: Novatec/Novatec
Reifen	Schwalbe Nobby Nic 65-584
Vorbau/Lenker	Alu, starr/Satori Yukon Drop-Lenker, Alu (460 mm)
Sattel/Sattelstütze	Velo Speedflex / Alu, starr
Lichtanlage vo./hi.	optional
Gepäckträger vo./hi.	optional
Besonderheiten	Steckachsen, 2 Flaschenhalter
Garantie	6 Jahre

Testbrief:

Poisons Monster-MTB mit Abenteuer-Rennradlenker kristallisierte sich schnell als Hingucker bei den Testfahrten heraus. Dass es trotz dicker 27,5"-Reifen gewichtsmäßig auf Augenhöhe mit dem Specialized liegt, spricht für Leichtbauqualitäten. Das Fahrgefühl ist ebenfalls überraschend dynamisch: Die Schwalbe Nobby Nic-Reifen mit Addix-Mischung sind trotz ausgeprägtem Stollenprofil sehr rollfreudig und scheinen förmlich am Geläuf zu kleben! Die Geometrie ist auf gnadenlosen Geradeauslauf ausgelegt. Dabei muss man recht weit greifen, um an die Schaltbremshebel der Sram Apex 1x11-Gruppe zu reichen: Ein noch kürzerer Vorbau würde in Kombi mit dem sonst sehr gelungenen Lenker dem Komfort und einer agilen Lenkung zugute kommen. Dass die Übersetzung trotz Riesenritzel hinten für steile Brocken zu schwer ist, ließe sich mit einem anderen Kettenblatt vorne ändern. Für puristisches Bikepacking fehlt am Rahmen mindestens ein Ösenpaar. An der Gabel kann gar kein Träger oder Halter angebracht werden. Alle Anbauteile sind dem Preis angemessen. Insgesamt machte das Rad soviel Spaß, dass es sich lohnen würde, nicht passende Details bei einem individuellen Aufbau mit Versender Poison auszuräumen.

Fazit: Ein dynamisches Fahrverhalten und gute Geländequalityten zeichnen Poisons E-605 aus. Mit kleinen Anpassungen ein Preis-Leistungstipp.



Bewertung:

Radwandern	●●●○○	Fahrleistung	●●●●○
Bikepacking	●●●●○	Komfort	●●●○○
Gelände	●●●●○	Ausstattung/Verarbeitung	●●●○○
Alltag	●●○○○	Preis/Leistung	●●●●●
Sitzposition	komfortabel 	Fahrverhalten	träge

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



Falkenjagd: Hoplit Pi

7.962 Euro (ab 5.590 Euro)

Rahmen/Radstand	Titan/1.145 mm
Gabel/Federung	Titan 1 1/8 - 1 1/2-Zoll, doppelte Lowrider-Ösen, 110 mm/starr
Rahmenhöhen*	44,5; 48,3, 53,3 , 55,5 cm
Gewicht	16,5 kg
Entfaltung	1,43 – 8,96 m/Pedalumdrehung
Zul. Gewichte**	185/30/26 kg
Schaltung	Pinion P1.18 18-Gang Getriebeschaltung, 28 Z.
Kurbelsatz	Pinion, 175 mm, 32 Z.
Bremsen	Magura 5 hydr. Scheibenbremsen 180/180 mm
Laufträder	27,5" Rennstahl FX35 584x35, 36/36 Speichen, Naben: Son 28 Dynamo/Tune
Reifen	Schwalbe Super Moto-X 70-584
Vorbau/Lenker	Titan, starr/Titan, leicht gekröpft (680 mm)
Sattel/Sattelstütze	Brooks Champion Flyer/Titan, starr
Lichtanlage vo./hi.	Son Edelux II/Son
Gepäckträger vo./hi.	Falkenjagd Axios, Titan/Falkenjagd Axios, Titan
Besonderheiten	Gates CDX Riemenantrieb, USB-Lader The Plug, Steckachsen, Ergon GP3 Griffe, 3 Flaschenhalter
Garantie	3 Jahre auf Rahmen, 1 Jahr auf Komponenten

Testbrief:

Das Falkenjagd Hoplit Pi aus Titan hat alle Attribute eines Weltreiserrades – in edel und beständig: vom Pinion 18-Gang-Getriebe mit Riemen über den Gepäckträger aus Titan bis hin zum Plug-USB-Lader und Lowrider aus Edelstahlrohr. Letzterer genießt mit 30 kg Tragkraft eine Sonderstellung unter den Frontgepäckträgern. Gleiches gilt für die fein verarbeitete Titangabel, die durch ihren leichten Flex gegen die Fahrtrichtung die Dämpfung bei Stößen verbessert – sie ist durch die breiten Schwalbe Moto-X Reifen ohnehin sehr gut – ihr Einsatzbereich reicht bis zu leichtem Gelände. Dabei ist das Pinion-Getriebe passend für lange Bergpassagen übersetzt. Die Kombi aus Brooks-Sattel mit Federn und Titanstütze kann es mit einer ausgewiesenen Federsattelstütze aufnehmen. Die Kraft der Magura MT5-Bremsen mit mittelgroßen Scheiben reicht für Bikepacking vollkommen. Jedes Falkenjagd wird individuell aufgebaut. Am Testrad sind selbstverständlich nur die besten Teile verbaut, sei es die hervorragende Lichtanlage mit S.O.N.-Scheinwerfer und Dynamo, die Tune-Nabe am Hinterrad oder die Titan-Flaschenhalter, von denen es drei Stück gibt.

Fazit: Edles und beständiges Weltreiserrad, das zum ultimativen Bikepacking-Begleiter für etwas mehr Gepäck erleichtert werden kann. Perfekt verarbeitet, top ausgestattet.



Bewertung:

Radwandern	●●●●	Fahrleistung	●●●●○
Bikepacking	●●●●○	Komfort	●●●●○
Gelände	●●○●○	Ausstattung/Verarbeitung	●●●●●
Alltag	●●●●○	Preis/Leistung	●●●●○
Sitzposition	komfortabel	Fahrverhalten	träge

BIKEPACKING-RÄDER



Specialized: Sequoia Elite

1.899 Euro

Rahmen/Radstand	Stahl/1.050 mm
Gabel/Federung	Carbon, 1 1/8 - 1 1/2-Zoll, Lowrider- und Halterösen/starr
Rahmenhöhen*	50, 52, 54, 56, 58, 61 cm
Gewicht	12,2 kg
Entfaltung	1,97 – 9,67 m/Pedalumdrehung
Zul. Gewichte**	136/-/- kg
Schaltung	Shimano 105 2x11-Gang Kettenschaltung, 11-36 Z.
Kurbelsatz	FSA Grossmamer Pro, 172,5 mm, 48/32 Z.
Bremsen	Shimano RS505 hydr. Scheibenbremsen 160/160 mm
Laufträder	28" Hayfield 622x25, 32/32 Speichen, Naben: Hayfield/Hayfield
Reifen	Specialized Adventure Gear Sawtooth 42-622
Vorbau/Lenker	Alu, starr/Rennradlenker (460 mm)
Sattel/Sattelstütze	Specialized/Alu, starr
Lichtanlage vo./hi.	–
Gepäckträger vo./hi.	–
Besonderheiten	3 Paar Flaschenhalter-Ösen
Garantie	Rahmen lebenslang, Komponenten 2 Jahre

Testbrief:

Der Name Sequoia geht zurück auf ein Specialized Sporttouren-Rennrad der 80er. Alle drei aktuellen Modelle des Sequoia besitzen einen Stahlrahmen mit zeitgemäßen Merkmalen wie 12 mm-Steckachsen und mehr Einbaubreite hinten (142 mm). An unserem „Elite“-Testrad gefielen die feine Verarbeitung, die reflektierende, aber dezente Farbe und der zurückhaltende Einsatz der Dekore. Auch alle nötigen Ösen für bis zu drei Flaschenhalter im Rahmen, zwei Halter oder einen Lowrider an der breitschultrigen Carbongabel sowie Gepäckträger und Schutzbleche sind sauber integriert. Alle Details sind auf den vorgesehenen Einsatz als Abenteurrad abgestimmt. Bestes Beispiel: Vorder- und Hinterrad haben extrabreite Felgen (25 mm Maulweite), sind symmetrisch eingespeicht und haben nur eine Speichenlänge. Das recht leichte Sequoia fährt unaufgeregt, kann dank gemäßigt sportlicher Sitzhaltung auch richtig schnell bewegt werden. Sogar einfache Trails lassen sich fahren. Die hydraulischen Scheibenbremsen sind gut dimensioniert und gut zu dosieren. Die Schaltung entspricht der Preisklasse, könnte aber leichtere Berggänge haben.

Fazit: Das Specialized Sequoia Elite fährt sich mit stimmigem Design, durchdachten Details und passendem Fahrverhalten in die Gunst der Tester. Ein klarer Tipp!



Bewertung:

Radwandern	●●●●○	Fahrleistung	●●●●●
Bikepacking	●●●●●	Komfort	●●○●○
Gelände	●●○●○	Ausstattung/Verarbeitung	●●●●●
Alltag	●●●●○	Preis/Leistung	●●●●○
Sitzposition	komfortabel	Fahrverhalten	träge