



Poison: Atropin 28 Tour 1.199 Euro

Rahmen/Radstand	Alu (3-fach konifiziert)/1.070 mm
Gabel/Federung	Alu/starr
Rahmenhöhen*	He 46, 51, 56, 61/Da 43, 48, 53 cm
Gewicht	14,1 kg
Entfaltung	1,58-9,54 m/Kurbelumdrehung
Zul. Gewichte**	130/25 kg
Schaltung	Shimano Deore 3x10-Gang Kettenschaltung, 11-32 Z.
Kurbelsatz	Shimano Deore, 175 mm, Hollowtech II Innenlager, 48/36/26 Z.
Bremsen	Shimano Acera hydr. Scheibenbremsen 160/160 mm
Naben vo./hi.	Shutter Precision PD-8 Nabendynamo/ Novatec D0425B
Felgen/Speichen	Mavic XM 119 D 622x19 / 32/32 Speichen
Reifen	Continental Contact II 37-622
Vorbau/Lenker	Alu, 100 mm/Alu, leicht gekröpft (720 mm)
Sattel/Sattelstütze	Velo Wide Channel/Alu, starr
Lichtanlage vo./hi.	B&M Lumotec Upp N/Toplight Flat S plus
Gepäckträger	Racktime Add-it (System, 2 Ebenen)
Ständer	Pletscher Hinterbauständer/Humpert AKS 08
Besonderheiten	Kettenschutzring, SKS Schutzbleche, 2 Paar Flaschenhalter-Ösen
Garantie	Rahmen: 6 Jahre

Testbrief:

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

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



Bewertung:

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



Batavus: Sonido 1.199 Euro

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

Testbrief:

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

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



Bewertung:

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