





DURCH DICK UND DÜNN

Gibt es eigentlich noch 26-Zoll-Räder? Klar, und bei Reiserädern ergibt das durchaus Sinn. Wir haben vier edle Modelle getestet, die mit Stahlrahmen und Rohloff-Schaltung bereit für große und lange Abenteuer sind.

Text & Fotos: Alan Klee

Unsere Vorgaben waren knapp gefasst: 26-Zoll-Reifen und Rohloff-Nabe, dazu die Körpergröße des Testers. Anfragen gingen raus, Patria, Poison, Tout Terrain und Velotraum sagten ihre Teilnahme zu. Dann hieß es warten, denn einige der Räder mussten erst noch aufgebaut werden – hier geht es nicht um Velos von der Stange. Teilelisten wurden per E-Mail geschickt und Preise ermittelt – da kommt was zusammen. In unserem edlen Testfeld liegt der Durchschnittspreis bei knapp 4400 Euro, wobei das Poison Morphin mit 3300 Euro den günstigen Einstieg in die Reise-Oberklasse markiert. Für das Tout Terrain Silkroad sind hingegen fast 5500 Euro fällig. Velotraum und Patria positionieren ihre Räder mit 4270 Euro für das VK 10, beziehungsweise 4450 Euro für das Argos dicht beieinander und stellen damit das preisliche Mittelfeld des Test-Quartetts dar.

Alle setzen auf Stahlrahmen, denn ein schlichtes Schweißgerät samt kundigem Besitzer findet man in nahezu jedem Winkel der Welt

Das ist mehr, als manche Reisekasse hergibt, doch für die Scheine wird feinstes Material geboten. Beim Rahmen- und Gabelmaterial setzen alle Hersteller auf Stahl. Das gibt dem Rad einen gewissen Flex, macht aber vor allem Reparaturen rund um den Globus möglich, denn ein schlichtes Schweißgerät samt kundigem Besitzer findet



Riemen und Rohloff-Nabe: So sieht das Rundum-Sorglos-Paket für Radreisende aus.

PATRIA ARGOS

Länge läuft

Wer sich von dem Credo „Länge läuft“ überzeugen möchte, sollte im Sattel des Argos Platz nehmen. Im ersten Moment erscheint der Rahmen zu groß, doch wenn Sattel und Cockpit erst mal eingestellt sind, erschließt sich das Konzept, und das Patria glänzt mit beinahe stoischem Geradeauslauf. Auf diesem Rad möchte man bei langen, schnellen Passabfahrten sitzen, denn der gemuffte Columbus-Stahlrahmen wirkt sehr steif, und das Argos ist kaum vom anvisierten Kurs abzubringen – egal ob mit oder ohne Gepäck.

Die Sitzposition hinter dem fast geraden Lenker ist sportlich, der Sattel straff. Dank der Ergon-Griffe mit kleinen Lenkerhörnchen finden die Hände immer eine ermüdungsfreie Position. Als einziger Hersteller setzt Patria auf hydraulische Felgenbremsen aus dem Hause Magura, die gegenüber den Scheiben-Pendants etwas schmutzanfällig sind, ansonsten aber sehr verlässlich verzögern. Gangwechsel erfolgen per Drehgriff, den Antrieb übernimmt ein wartungsarmer Gates-Riemen. Er wird gespannt, indem man die Ausfallenden per Gewindestange verschiebt. Zum Riemenwechsel hat der Rahmen eine Öffnung an der rechten Sattelstrebe.

Die 500/14-Rohloff-Nabe mit externer Schaltansteuerung zeigt sich, von den üblichen Geräuschen in den unteren Gängen abgesehen, im positiven Sinne unauffällig. Auch in Sachen Gepäckanbringung bleiben keine Wünsche offen, denn mit den verschraubten Tubus-Trägern an Gabel und Hinterbau setzt Patria auf bewährte Qualität. Mit satten 160 Kilogramm legen die Ostwestfalen die Systemgewicht-Messlatte hoch.

Strom für den hellen IQ-X-Scheinwerfer B & M und das Toplight-Rücklicht spendet der SON-Nabendynamo. Eine Buchse für weitere Verbraucher ist leider nicht an Bord. Schöne Schmankerl sind dagegen die Miniluftpumpe am Flaschenhalter sowie die am Heckträger befestigten Ersatzspeichen. Mit dem Schwalbe Marathon Mondial in 50er-Breite stellt Patria das Argos – sehr passend zum Fahrrad – auf einen bewährten Reiserreifen mit Allround-Qualitäten.



Da geht noch was: Das Argos ist für bis zu 160 Kilogramm Gesamtgewicht ausgelegt.



Der kaum gekröpfte Lenker am schlanken Vorbau erinnert an Mountainbikes aus den 90ern.



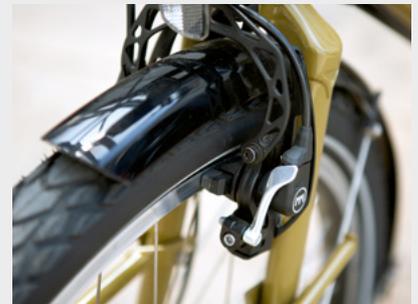
Klassischer Look: Der gemuffte Stahlrahmen mit fast geradem Oberrohr ist eine Augenweide und sorgt für eine leicht gestreckte Sitzposition.



Die Kombination aus Ergon-Griff, Twist Shift und Magura-Hebel sorgt für hohen Bedien- und Reisekomfort.



Mittels verschiebbarer Ausfallenden wird der Riemen gespannt – eine gute Alternative zu exzentrischen Tretlagern.



Als einziger Hersteller im Test setzt Patria auf hydraulische Felgenbremsen. Die Magura-Komponenten sind bewährt.



Der Lenker des Morphin ist außergewöhnlich breit, leicht gekröpft und sorgt für eine bequeme Haltung.



Offensichtlich bequem: Den hohen Reisekomfort sieht man dem Poison förmlich an. In Sachen Individualisierung stehen alle Möglichkeiten offen.



Verzögert wird beim Morphin mit hydraulischen Scheibenbremsen von Shimano, die wenig Wartung benötigen und Top-Wirkung haben.



Das Tail Light von Supernova ist sehr dezent und lässt keine Rückschlüsse von der Größe auf die Leuchtkraft zu.



Auch Poison setzt auf verschiebbare Ausfallenden. Darunter befindet sich die externe Rohloff-Schaltansteuerung.

POISON MORPHIN

Preis-Leistungs-Held

Am Morphin fällt sofort der Lenker ins Auge, denn der ist breit wie an einem Enduro-Mountainbike. Abgesehen davon kommt das Rad in mattem Schwarz sehr dezent und insgesamt ansprechend zeitlos daher. Die Geometrie mit hoher Front und 100-mm-Vorbau führt zu einer aufrechten, sehr komfortablen Sitzposition. Dazu passt der lederne Brooks-B17-Sattel hervorragend. Auch der breite Lenker fühlt sich in Kombination mit den Hörnchen-bewehrten Ergon-Griffen richtig gut an. Insgesamt wirkt das günstigste Rad im Test dadurch sehr gut beherrschbar, folgt Lenkimpulsen direkt und gibt sich äußerst agil.

Gebremst wird verlässlich und gut dosierbar mit hydraulischen Shimano-Deore-Bremsen, die in eine 180-mm- beziehungsweise 160-mm-Scheibe greifen. Die schlanken Bremshebel sind gleich neben dem Rohloff-Twist-Shift beheimatet, der für die Steuerung der 500/14-Getriebe-nabe mit externer Schaltansteuerung zuständig ist. So gut wie am Poison flutschen die Gänge an keinem anderen Rad, und auch die Geräuschkulisse des Getriebes hält sich stark in Grenzen. Für den Antrieb ist auch beim Morphin ein Gates-Riemen zuständig, der per Kopfschraube, Kontermutter und verstellbaren Ausfallenden gespannt wird. Für den seltenen Wechsel des Riemens verfügt der Stahlrahmen über eine Öffnung in der rechten Sitzstrebe.

Für den Gepäcktransport ist das Eifeler Rad mit Tubus-Trägern an Gabel und Hinterbau ausgerüstet. 160 Kilogramm wird als maximales Gesamtgewicht angegeben. Die Komponenten sind praxisbewährt, allerdings vermissen wir einen Anschlag am hinteren Träger, der die Schnallen der Packtaschen nicht vom Rohr rutschen lässt. Licht ins Dunkle bringt der Supernova-E3-Pro-Scheinwerfer und das extrem dezente Tail Light aus gleichem Hause – beides gespeist vom Shutter-Precision-Nabendynamo. Abzweigungen oder Buchsen für externe Gerätschaften sind nicht vorhanden. Bei den Reifen setzt Poison ebenfalls auf den Marathon Mondial von Schwalbe – eine gute Wahl.

man in nahezu jedem noch so versteckten Winkel der Erde.

Ähnlich praktische Erwägungen sprechen für die derzeit etwas unpopulären 26-Zoll-Räder, denn für diese weltweit verbreitete Laufradgröße gibt es Ersatzteile en masse. Das Argument der besseren Verfügbarkeit und größeren Auswahl von geeigneten Reifen zieht mittlerweile – zumindest hier zu Lande – nicht mehr. Die meisten Hersteller haben sich selbst auf die neuen Exoten-Größen eingestellt. Auf langen Reisen durch Länder, deren Verschleißteil-Infrastruktur nicht annähernd so gut aufgestellt ist wie hierzulande, sieht die Sache anders aus. Hier kann die Reifen- und Schlauchgröße spielentscheidend sein. Zusätzlich punkten die „kleinen“ Räder mit hoher Stabilität und besseren Handling-Eigenschaften.

Um die Pflege des Antriebs muss man sich mit dem Test-Quartett keine Sorgen machen, denn mit der Rohloff Speedhub 500/14 ist lediglich einmal im Jahr oder alle 5000 Kilometer ein Ölwechsel nötig. Der hohe Wirkungsgrad und der Übersetzungsbereich von über 500 Prozent sprechen darüber hinaus für die Getriebe-nabe. Dem

Um die Pflege des Antriebs muss man sich mit dem Test-Quartett dank Rohloff Speedhub wenig Sorgen machen

gegenüber steht das höhere Gewicht, der Anschaffungspreis und natürlich die persönliche Überzeugung – beim Thema Antrieb scheiden sich die Geister.

Die in den Rädern verbauten Rohloff-Naben zeigten sich objektiv betrachtet von ihrer besten Seite. Einzig die mahelnden Geräusche in den unteren Gängen können bei langen Bergetappen auf die Moral schlagen, denn die akustische Rückmeldung macht gefühlt langsamer. Tatsächlich liegt die Geräuschuntermalung daran, dass in den Gängen eins bis sieben alle drei Getriebestufen im Einsatz sind, in den Gängen acht bis 14 lediglich zwei (mehr darüber in bikeAdventure 1/2018) – am Tretwiderstand ändert sich dabei nichts.



Immer drauf: Mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 160 Kilo kann auch das Poison-Rad definitiv noch mehr Gepäck vertragen.

Patria, Poison und Tout Terrain verwenden obendrein wartungsarme Gates-Riemen, nur Velotraum setzt in Kombination mit dem Stahlrahmen klassisch auf Kette. Auch hier liegen die Vor- und Nachteile auf der Hand: Der Riemenantrieb ist wartungsarm, sauber und unkompliziert. Falls aber doch mal Wechsel- oder Reparaturbedarf besteht, kann es je nach Reiseregion kompliziert werden. Anders sieht es mit der Kette aus, denn die ist pflegeintensiv, verschleißt schneller und wirft mit Kettenöl um sich

Wo viel dran ist, drückt auch viel Gewicht auf die Waage – bis auf das Tout Terrain liegen alle Räder über 17 Kilogramm

– dafür gestalten sich Reparaturen und Wechsel denkbar einfach.

Bei den Bremsen hat sich die hydraulische Scheibenbremse durchgesetzt, nur Patria montiert eine ebenfalls hydraulische Felgenbremse. Komponenten und Dimensionen der Bremsanlagen haben sich im Mountainbike-Bereich bewährt.

Für Reiseräder obligatorisch sind die Gewinde-Aufnahmen für Gepäckträger. Patria, Poison und Velotraum sind mit entsprechenden Heck- und Fronträgern bestückt. Der Tout-Terrain-Gepäckträger ist direkt mit dem Rahmen verschweißt, frontseitig kann ein optionaler Lowrider-Träger verschraubt werden. Gleiches gilt bei allen Test-Kandidaten für Flaschenhalter und ähnliches Zubehör. Lichtanlagen und Nabendynamo sind in dieser Rad-Gattung ebenfalls Standard. Velotraum hat im Cockpit eine Abzweigung für zusätzliche Verbraucher installiert, bei Tout Terrain ist eine sehr praktische, im Steuersatz integrierte USB-Buchse samt Pufferspeicher vorhanden.

Wo viel dran ist, drückt auch viel Gewicht auf die Waage. Bis auf das Tout Terrain liegen alle Räder über 17 Kilogramm. Doch das ist ein Tribut an die Haltbarkeit, denn Verarbeitung und Komponenten zeigen durch die Bank höchstes Niveau. Diese Räder sind für den harten Dauereinsatz mit großem Reisegepäck konzipiert. 

TOUT TERRAIN SILKROAD

Ausgeklügelt & extravagant

Auch beim Silkroad ist es der Lenker, an dem der Blick sofort hängen bleibt. Der Jones H-Bar ist so extravagant wie bequem und harmoniert perfekt mit den ledernen Ergon-Griffen. Das Rad wirkt kompakt, ist ausgesprochen wendig und gibt sich trotz leichter Sattelüberhöhung sehr bequem. Der straffe Brooks-Cambium-Sattel mag dazu auf den ersten Metern nicht so recht passen, bewährte sich aber während des Tests.

Ein Alleinstellungsmerkmal ist der fest mit dem Stahlrahmen verschweißte Gepäckträger, wodurch das Silkroad eine unvergleichliche Verwindungssteifigkeit an den Tag legt. Auch bei der Schaltung gehen die Badener eigene Wege und montieren zwei Alu-Hebel aus der hauseigenen Zubehör-Linie Cinq, mit denen die Rohloff-Nabe ergonomisch sinnvoll bedient wird. Die typischen Speedhub-Geräusche hielten sich beim Testrad übrigens in Grenzen. Den Antrieb übernimmt ein per Exzenter-Tretlager gespannter Riemen, für dessen Wechsel eine dezente Rahmenöffnung an den Ausfallenden vorgesehen ist.

In Ermangelung eines Lowriders wird das Silkroad nur heckseitig beladen – Verschraubungen für einen Fronträger sind aber selbstredend vorhanden. Die zusätzlichen Pfunde tangieren das leichteste Rad im Test-Quartett nicht. Bei den Bremsen greift Tout Terrain auf hydraulische Shimano-XT-Komponenten mit 180- und 160-Millimeter-Scheiben zurück, die das Rad auch mit voll ausgereizten 160 Kilogramm verlässlich verzögern können.

Ein SON-Nabendynamo versorgt den Supernova-Scheinwerfer und das kleine Tail Light mit Strom. Obendrein wird auch der in den Gabelschaft integrierte USB-Port (Cinq Plug5 plus) mit integriertem Speicher gespeist. Daneben befindet sich eine weitere extravagante Lösung: eine mechanische Lenkerblockierung, die das Vorderrad zentriert.

Bei den Reifen setzt Tout Terrain auf den Conti Contact Travel in 50er Breite. Mit geringem Profil auf der Lauffläche ist der Conti gut für schnelle Etappen geeignet, auf den schlammigen Passagen unserer Teststrecke fühlte er sich allerdings nicht sehr heimisch.



Eine Einheit: Der Gepäckträger ist verschweißt, die Gabel nimmt bei Bedarf Lowrider auf. Auch Tout Terrain gibt das zulässige Gesamtgewicht mit 160 Kilo an.



Der Jones-Lenker wirkt exotisch, ist wegen des Backsweeps äußerst bequem und bietet neben vielen Griffpositionen zusätzlichen Stauraum.



Kompakt: Die Geometrie des hervorragend verarbeiteten Stahlrahmens sorgt für einen fahraktiven, agilen Charakter.



Ein Alleinstellungsmerkmal des Silkroad ist die USB-Ladebuchse mit integriertem Akku von Cinq.



Über das exzentrische Tretlager wird der Riemen gespannt. Die Schweißnähte sind kaum erkennbar.



Die mechanische Lenkerfixierung samt Lenkschlag ist ein gut umgesetztes und sehr praktisches Bauteil.



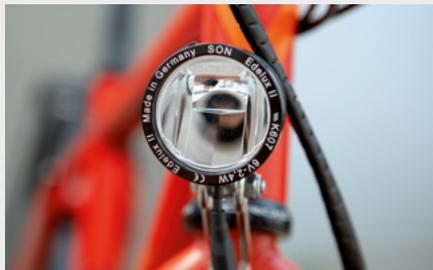
Velotraum setzt auf einen kaum gekröpften, eher kurzen Lenker und große Lenkerhörnchen für mehr Griff-Vielfalt.



Gemütlich: Die moderne Geometrie des dicken Stahlrahmens ist erfolgreich auf Komfort und gutes Handling getrimmt.



Die vordere Brems Scheibe ist mit über 200 Millimeter Durchmesser sehr üppig dimensioniert.



Fest montierte Beleuchtung samt Nabendynamo ist in dieser Rad-Kategorie obligatorisch. Velotraum setzt auf SON-Komponenten.



Der Rahmen verfügt über Aufnahmen für Felgenbremsen. Unser Testrad ist mit hydraulischen Scheibenbremsen bestückt.

VELOTRAUM VK10

Komfort-Wunder

Auf dem auffällig lackierten Velotraum Konzept 10 reist es sich wie auf einer Wolke. Verantwortlich für den gehobenen Komfort ist die aufrechte Sitzposition, der relativ weiche Fizik-Rondine-Sattel und die voluminösen Big-Ben-Plus-Reifen von Schwalbe in 55er Breite. Der lange Vorbau endet an einem kaum gekröpften Lenker, der mit gummierten Ergon-Griffen samt großer Lenkerhörnchen ausgestattet ist. Für Verzögerung sorgen hydraulische Shimano-LX-Bremsen, die gut dosierbar in eine sehr große 202-Millimeter-Bremsscheibe am Vorderrad beziehungsweise eine 160er-Scheibe am Heck greifen. Geschaltet wird normal per Rohloff Twist Shifter.

Als einziger Hersteller im Test setzt Velotraum in Kombination mit dem VT400-Stahlrahmen auf einen Kettenantrieb. Nur die Alurahmen-Modelle des Hauses sind mit Gates-Carbon-Drive-Zahnriemen zu haben. Wegen der vertikalen Ausfallenden wird die Kette über ein exzentrisches Tretlager gespannt. In den Gängen eins bis sieben sind die beinahe obligatorischen Rohloff-Antriebsgeräusche gut vernehmbar, ab dem achten Gang herrscht Ruhe auf dem Rad.

Klassisch und bewährt präsentiert sich die Gepäckunterbringung: Die Träger von Tubus sind an Gabel und Hinterbau verschraubt und für hohe Zuladung konzipiert. Davon zeigt sich das Rad unbeeindruckt, liegt mit Gepäck satt auf Spur und wirkt trotzdem agil. Vermisst haben wir einen Vorderrad-Ständer, der das Parken mit Gepäck erleichtert hätte.

Strom für den sehr hellen SON-Scheinwerfer und das B&M-Rücklicht liefert ein SON-Nabendynamo, für zusätzliche Verbraucher wurde vorausschauend ein Anschluss ins Cockpit gelegt. Als sehr wirkungsvoll erweisen sich die mit Spritzschutz versehenen Schutzbleche, die trotz der breiten Reifen kaum Dreck vorbei lassen. Die Big-Ben-Pneus sorgen nicht nur für viel Komfort, sondern zeigen trotz dezenter Profilierung auch Führungsqualitäten in Schlamm- und Sandpassagen.

bike
ADVENTURE
TESTSIEGER



Maximal 180 Kilogramm darf das Velotraum-Rad auf die Waage bringen und bietet somit die größten Kapazitäten für lange Reisen.

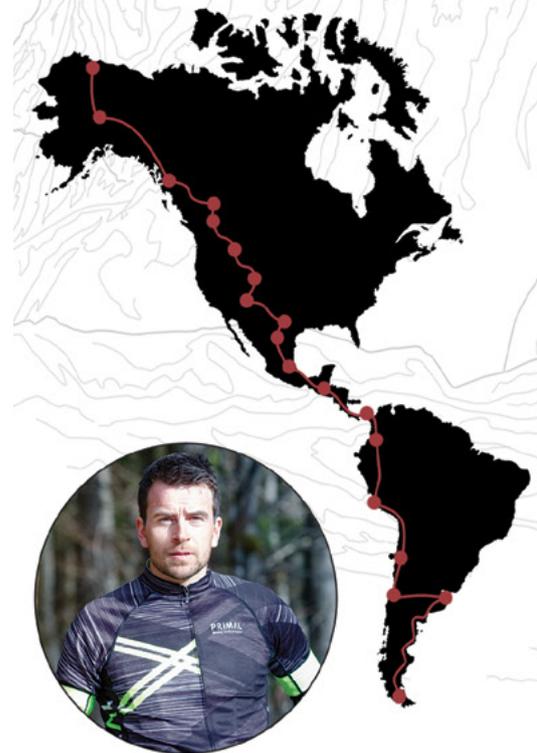
BIOXCELL
verhindert einschlafende Hände



VON ALASKA NACH FEUERLAND MIT DEM RAD

23.000 km und 200.000 Höhenmeter in 150 Tagen

Jonas Deichmann vertraut auf seiner Weltrekordjagd auf BioXCell Handschuhe von CHIBA, um das Einschlafen der Hände effektiv zu verhindern.



Jonas Deichmann

Die Hände sind der wichtigste Kontakt zum Rad. Beim Lenken, Bremsen und Schalten darf die Funktion der Hände nicht eingeschränkt sein. Ich vertraue deshalb auf BioXCell, um Taubheitsgefühle an den Händen effektiv zu verhindern.

- >> 2017 - Weltrekord für die schnellste Fahrraddurchquerung Eurasiens. (14.331 km in 64 Tagen)
- >> 2015 - Weltumrundung mit dem Fahrrad (64.000 km)

SO HABEN WIR GETESTET

Schon beim Aufbau der Testkandidaten haben wir Rahmen, Komponenten und Verarbeitung eingehend inspiziert und dokumentiert. Um jeweils das ideale Setup zu finden, standen anschließend kleine Runden ohne Gepäck auf der Agenda – Sättel wurden eingestellt, Lenker und Hebeleien justiert und Luftdruck kontrolliert.

Nach dem ersten Beschnuppern mussten sich die Räder zunächst im urbanen Alltag (etwas fachfremd) als Commuter bewähren. Schließlich werden viele Reiseräder auch im täglichen Leben genutzt und sind dafür grundsätzlich auch gut geeignet. Hier zeigen sich vor allem die Handlungseigenschaften, aber auch der Komfort und die Wirkungsweise von Antrieb, Bremsen und Lichtanlagen. Allerdings auch das Gewicht, denn wer sein Rad zum Beispiel in den Keller tragen muss, weiß ein paar Pfund weniger durchaus zu schätzen.

Mit Reisegepäck behangen spielt das wiederum eine untergeordnete Rolle. Hier zählt Gewichtskapazität, Laufruhe, Langstreckenkomfort und eine möglichst verschleißarme Technik, die im Notfall mit wenig Aufwand repariert werden kann. Außerdem müssen die Räder mit unterschiedlichen Bedingun-

gen klar kommen: Asphalt, Schotter, Sand und Matsch, bergauf, bergab – schließlich geht es unterwegs auch oft ruppig zu. Zur idealen Vergleichbarkeit haben wir eine Testrunde festgelegt, die eben diese Bedingungen vereint. Um einen möglichst guten Vergleich zu haben, pedalierte der Tester alle Räder nacheinander über die knapp 30 Kilometer lange Runde – ein tagesfüllendes und sehr aufschlussreiches Programm. Die Velos wurden mit jeweils rund 20 Kilogramm beladen, verteilt auf Hecktaschen und Lowrider. Das Silkroad bekam das zusätzliche Gewicht ans Heck gepackt.

Unterwegs wurden teilweise noch Feineinstellungen vorgenommen, Sattelhöhen korrigiert und Hebel eingestellt. Nach oder während jeder Runde wurden die Testeindrücke zu Papier gebracht. Dabei haben wir vor allem die Ergonomie, das Fahrverhalten unter wechselnden Bedingungen und die Gepäckunterbringungen berücksichtigt. Die anschließende Reinigung diente auch der Inspektion etwaiger Mängel, Schwachstellen oder Schäden. Zu guter Letzt trat das Quartett in der Werkstatt zum Wiegen an.

TESTKOMMENTAR

Mit jedem einzelnen dieser Räder wäre ich am liebsten gleich auf große Tour gegangen – Wochen, Monate oder gern auch Jahre. Nur so könnte man der Qualität und dem geballten Know-how gerecht werden. Jedes dieser Räder bringt nahezu alles mit, was für eine bequeme und technisch sorglose Radreise notwendig ist. Was nicht dran ist, kann ergänzt werden – was nicht gefällt, wird von Haus aus individualisiert. In dieser Preisklasse stehen alle Möglichkeiten offen.

Während des Tests hat sich jedes Rad absolut bewährt. Es gibt kaum etwas zu bemängeln – ein echtes Kopf-an-Kopf-Rennen. Letztlich entscheiden persönliche Präferenzen und natürlich der Preis. Will man einen klassisch anmutenden Dauerläufer wie das Patria oder ein komfortables, breit bereiftes Rad wie das Velotraum? Steht der Sinn eher nach feinsten Komponenten und extravaganteren Detaillösungen à la Tout Terrain, oder entlastet man die Reisekasse etwas mit dem günstigen Preis von Poison? Bei dieser Entscheidung hilft nur eins: eine Probefahrt.

Alan Klee



Treffen der Reiseprominenz: Das Test-Quartett in Startaufstellung zur Vergleichsrunde.

TECHNISCHE DATEN

	Patria Argos	Poison Morphin	Tout Terrain Silkroad	Velotraum VK 10
Rahmen	gemuffter, handgelöteter Columbus-CrMo-Stahlrahmen	Stahl	mehrfach konifizierter CrMo-Stahl mit verschweißtem Gepäckträger, Edelstahl-Ausfallenden	CrMo-Stahl
Größen	50, 54, 58, 62 oder Maßanfertigung	38, 43, 48, 53, 58 oder Maßanfertigung	S, M, L, XL	S, M, L, XL, XXL
Farben	nach Wunsch	nach Wunsch	Schwarz, British Racing Green, Anthrazit, Blau oder nach Wunsch	nach Wunsch
Gabel	Columbus CrMo-Stahl, handgelötet, Feingussgabelkopf, Lowriderbuchsen	Stahl	asymetrische Stahl-Gabel mit Edelstahl-Ausfallenden	Stahl
Lenker	Mas MTB, Stahl	Poison Finest Riser	Jones H-Bar	Ritchey MTN Comp
Vorbau	Ahead 110 starr	Poison Finest	Tout Terrain Black Label	Ritchey MTN Comp
Sattel	Selle Royal Viper	Brooks B17	Brooks Cambium C-15 Allweather	Fizik Rondine
Antrieb	Gates Carbon-Drive Riemen	Gates Carbon-Drive Riemen	Gates Carbon-Drive Riemen	Kette KMC X1
Schaltung	Rohloff 500/14 mit Drehgriff	Rohloff 500/14 mit Drehgriff	Rohloff 500/14 mit Cinq-ShiftR-Daumenhebel	Rohloff 500/14 mit Drehgriff
Übersetzung	vorn CDX 50 / hinten CDX19	vorn CDX 50 / hinten CDX20	vorn CDX 50 / hinten CDX19	vorn 42, hinten 16
Felgen	Sputnik 26 Zoll	Ryde Andra 40, 26 Zoll	Rigida Andra 210, 26-Zoll	Rigida E-Track, 26 Zoll
Reifen	Schwalbe Marathon Mondial 50-559	Schwalbe Marathon Mondial 50-559	Continental Contact Travel 50-559	Schwalbe Big Ben Plus 55-559
Naben	vorn SON 28 Nabendynamo, hinten Rohloff Speedhub	vorn Shutter Precision PD-8 Nabendynamo, hinten Rohloff Speedhub	vorn SON 28 Nabendynamo, hinten Rohloff Speedhub	vorn SON 28 Nabendynamo, hinten Rohloff Speedhub
Bremsen	Magura, hydraulische Felgenbremsen	Shimano XT M8000, hydraulische Scheibenbremsen, vorn 180 mm, hinten 160 mm Scheibendurchmesser	Shimano T6000, hydraulische Scheibenbremsen, vorn 180 mm, hinten 160 mm Scheibendurchmesser	Shimano Deore LX BL-T675, hydraulische Scheibenbremsen, vorn 203 mm, hinten 160 mm Scheibendurchmesser
Gewicht	17,5 kg	17,1 kg	16,6 kg	17,7 kg
Zul. Gesamtgewicht	160 kg	160 kg	160 kg	180 kg
Ausstattung	Schutzbleche, Flaschenhalter mit Luftpumpe, Ständer für Vorder- und Hinterrad, Lumotec IQ-X Scheinwerfer, Toplight-Rücklicht, Tubus-Gepäckträger und -Lowrider, Ersatzspeichen, Klingel	Schutzbleche mit Spritzschutz, Flaschenhalter, Ständer für Vorder- und Hinterrad, Supernova E3 Pro 2 Scheinwerfer, Supernova Tail Light 2, Tubus-Gepäckträger und -Lowrider, Klingel	Schutzbleche mit Spritzschutz, Flaschenhalter, Ständer für Hinterrad, Supernova E3 Pro 2 Scheinwerfer, Supernova Tail Light 2, Option für Lowrider, Lenkerblockierung mit Lenkanschlag, Stromversorgung Cinq Plug 5 Plus, Klingel	Schutzbleche mit Spritzschutz, Flaschenhalter, Ständer für Vorderrad, SON Edelux II Scheinwerfer mit Abzweigdose, Toplight-Rücklicht, Tubus-Gepäckträger und -Lowrider, Klingel
Preis Testrad	EUR 4.450,-	EUR 3.299,-	EUR 5.464,-	EUR 4.270,-
Hersteller	patria.net	poison-bikes.de	tout-terrain.de	velotraum.de

PUNKTEWERTUNG



	Patria Argos	Poison Morphin	Tout Terrain Silkroad*	Velotraum VK 10
Ausstattung	4	4	5	5
Gepäckkapazität	4	4	4	5
Gepäckunterbringung	5	5	4	5
Fahrstabilität	5	4	4	4
Handling	3	4	4	4
Gewicht	4	4	5	4
Preis/ Leistung	4	5	4	4
Gesamt	29	30	30	31

* Das Silkroad-Testbike besaß keinen Frontgepäckträger, daher bekam es einen Punkt weniger bei der Gepäckunterbringung, aber einen Punkt mehr wegen dem geringeren Gewicht.