



Test: 8 Citybikes bis 750 Euro

Boulevard-Profis

Das Brot-und-Butter-Rad für die Stadt muss trotz täglichem Einsatz jahrelang klaglos seinen Dienst verrichten. Im Test-Preisbereich bis 750 Euro darf man heute 8-Gang-Nabenschaltungen erwarten. Was noch, klärt unser Test.

Text: Jan Gathmann

T Das Citybike, das unauffällige bis langweilige Arbeitstier für den täglichen Weg zum Job, das Einkaufsmuli, an das man auch mal Packtaschen für die Tour schnallt – es gehört nach wie vor zu den gefragtesten Fahrrädern überhaupt. Teuer muss es nicht sein. Die 800

Euro, die wir als Preisgrenze für unseren Test festlegten, dürften für das Einsatzgebiet für viele schon die Schmerzgrenze sein. Was es so geeignet für die Stadt macht, ist schnell aufgezählt:

- Eine eher aufgerichtete Sitzposition spendet Überblick im Verkehr.
- Für leichtes Auf- und Absteigen gibt es Varianten mit tieferem Durchstieg (oft „Wave“ genannt).
- Eine wartungsarme Nabenschaltung erleichtert das Schalten im Stand.
- Lange Schutzbleche und Kettenschützer halten die Kleidung sauber.



Vernünftige Citybikes machen das Fahren in der Stadt dauerhaft unbeschwert.

- Licht sorgt für gutes Gesehenwerden und ausreichende Sicht beim Weg durch den Park.
- Unanfällige Technik wie pannensichere Reifen und Bremsen, die wenig Pflege bedürfen, oder geschützt verlegte Kabel halten den rauen Umgang und vielen Kilometern Stand.

Dabei ist die Nabenschaltung die zentrale Komponente des Citybikes. Sie lässt sich im Stand schalten, also auch dann, wenn an der Ampel mal der falsche Gang einliegt. Dazu ist die Bedienung kinderleicht – weshalb dieser Typ Schaltung auch häufig am Kinderrad verbaut wird. Ein Dreh am Griff und ein leichter oder schwerer Gang liegt ein. Vor allem aber benötigt die Nabenschal-

tung weniger Pflege und kommt auch mit gröberer Behandlung klar. Weil die Zahnräder für die verschiedenen Gänge im Inneren liegen, verschleifen sie weniger. Auch die Kette hält länger, weil sie immer optimal geführt wird. Wenn sie dann noch von einem geschlossenen Kettenkasten umgeben ist wie beim Bergamont, sind auch tausende Kilometer ohne Nachschmierer möglich – ein kurzer Kontrollblick jeden Monat ist dennoch angeraten. Das Nachinnenlegen der Zahnräder bei der Nabenschaltung hat übrigens noch einen anderen Vorteil: Außen steht nichts hervor. Bei der Kettenschaltung kann das Schaltwerk, das die Kette über die verschiedenen Getrieberitzel wirft, im Fahrradständer oder durch Vandalismus leichter

verbiegen. Dann hilft nur noch der Gang zum Fachhändler. Standardmäßig wird außerdem der Schaltzug an allen Testrädern in einer geschlossenen Hülle verlegt. So ist er gut vor Feuchtigkeit geschützt und die Gänge bleiben lange leicht und exakt schaltbar.

WAS KANN DIE 8-GANG-NABE?

Was kann die 8-Gang-Nabenschaltung? Für weitgehend ebene Städte ist die 8-Gang-Nexus perfekt ausgelegt. Einigkeit besteht offenbar bei den Herstellern, dass eine kleine Entfaltung von rund 2,3 bis 2,5 m im leichtesten Gang ideal für ein Stadtrad ist. Das bedeutet in der Praxis, dass man mit etwas Einsatz auch mal mit schweren Einkäufen eine Brückenauffahrt nehmen kann. Radtouren am Fluss mit typischem Wochengepäck sind für alle Testräder ebenfalls kein Problem. Aber auf einer Tour ins Mittelgebirge sollte man sich auf Schiebepassagen einstellen. Wir haben deshalb für die einfacher zu tretende Grundübersetzung mehr Punkte vergeben – zu finden am Stevens Elegance Lite, das mit 2,24 m pro Pedalumdrehung im ersten Gang das beste „Bergrad“ darstellt. Übrigens fallen die Gangsprünge bei der Nexus Inter 8 vor allem in den leichten Gängen mit 21 Prozent noch recht klein aus. So hat man am Hügel nicht das Gefühl, plötzlich ins Leere zu treten, wenn man in einen leichteren Gang schaltet. Reicht auch eine 7-Gang-Nabe, die etwa am Grecos montiert ist? Ja, wenn man etwas Mehrgewicht akzeptiert und mit einem schweren Gang weniger auskommt. Denn meist ist ihr geringeres Übersetzungsspektrum von 244 Prozent so ausgelegt, dass dieser fehlt. Schaltverhalten und Funktion unterscheiden sich nicht merklich. Einstiegspreise ►

Diese Details machen am Cityrad den Unterschied:



Starre Gabel

Der Verzicht auf die Federgabel spart viel Gewicht und bedeutet eine wartungsintensive Komponente weniger am Rad – bei Stevens sind sogar Lowrider-Ösen an der Gabel, mit denen sich leicht ein Frontgepäckträger für lange Reisen nachrüsten lässt.



Nabenschaltung

Die Gangschaltung in der Hinterradnabe mit Steuerung am Drehgriff macht das Fahren in der Stadt leicht, weil sie sich auch im Stand schalten lässt. Und sie ist pflegeleicht. Im getesteten Preisbereich darf man 8 Gänge erwarten.



Gepäckträger

Er sollte mindestens 20 kg tragen können. Seine Rohre schützen das Rücklicht vor Schäden. Eine Federklappe ist praktisch. Eine „Systemschnittstelle“ ermöglicht das Anbringen von Zubehör mit einem Klick – im Test leider nur beim Racktime-Träger am Victoria.



Reifen

Mit das wichtigste Teil am Cityrad. Sie entscheiden maßgeblich über die Pannenanfälligkeit. Im Test sind leider durchgängig eher einfache Modelle mit normalem Pannenschutz montiert (Bild). Sinnvoll wären Reifen mit einer extra Lage Gummi unter der Lauffläche. Grecos montiert immerhin besonders dicke Pneu, die Komfort spenden.



Bremsen 1

Scheibenbremsen sind für Viel- und Ganzjahresfahrer ein Tipp, weil sie die Felge nicht verschleifen und bei Nässe schneller verzögern. Nur bei Victoria.



Bremsen 2

Magura HS11 Hydraulikbremsen wie bei Green's, Velo de Ville und Rabeneick sind die Sorglos-Alltags-Bremse schlechthin, benötigen wenig Pflege, verzögern stark und perfekt dosierbar. Ein echter Mehrwert.



Seitenständer

Auf einem Seitenständer wie bei Stevens und Bergamont steht das Rad sicherer als auf einem Mittelständer, der zu einer Seite ausschwenkt. Wer viel mit Anhänger fährt, für den ist ein zweibeiniger Mittelständer optimal.



Sattel 1

Schmale Sportsättel wie am Radon machen nur bei sportlicher Sitzhaltung Sinn, wie sie das Radon auch hat. Darunter leidet die Übersicht im Verkehr, aber das Rad gewinnt an Langstrecken-Tauglichkeit.



Sattel 2

Richtig breite Sättel passen perfekt zu einer sehr aufrechten Sitzposition mit geradem Rücken, die maximale Übersicht im Verkehr bringt. Beides ist am hollandradsähnlichen Greco's gelungen umgesetzt.

Rücktritt – ja oder nein?

Einige der Testräder sind mit einer Rücktrittbremse ausgestattet. Wenn sie zusätzlich zu Vorder- und Hinterradbremse angebracht ist wie bei den Testrädern, spricht kaum etwas dagegen. Sie erleichtert zum Beispiel das Handzeichengeben beim Anhalten. Im Wege sein kann sie, wenn man die Pedale in die passende Stellung für eine schnelle Kurvenfahrt bringen will (kurveninneres Pedal nach oben).



Einfach schön

Das Rabeneick hat ein dezent elegantes Design, das in der Stadt kaum auffällt, aber bei näherem Hinsehen offenbaren sich schöne Details wie der erhabene Schriftzug.



Geschlossener Kettenkasten

Ein Kettenkasten rund um die Kette ist besonders wartungsarm und verlängert das Kettenleben. Im Test nur bei Bergamont zu finden.

So haben wir getestet

Alle Fahrräder wurden in mittlerer Rahmengröße bei den Herstellern zum Test angefordert. Gefragt waren vollausgestattete City-Bikes mit Schutzblechen, Licht nach StVZO und mindestens einem Gepäckträger. Als Preisobergrenze waren 800 Euro festgelegt. Nicht alle Hersteller, die wir zu einem Test einladen, senden ein Rad.

Die Testräder werden in den Kategorien, die in der Tabelle gezeigt sind, nach einem Punkteschema mit über 90 Unterpunkten bewertet. Das Spektrum reicht von der Dicke der Reifen oder der Qualität der Federkomponenten für den Komfort bis hin zu Details wie der Verlegung des Lichtkabels und der Art des Kettenschutzes in der Alltagswertung. Mehr Infos zu den Bewertungspunkten in den Kategorien finden Sie auf radtouren-magazin.com.

Die Noten zwischen verschiedenen RADtouren-Tests sind nicht unmittelbar vergleichbar. Denn zum einen passen wir den Notenschnitt je nach Preiskategorie an; die Note 1,0 gibt es bei günstigeren Rädern schon für eine geringere Punktzahl. Welche das ist, geben wir in der Tabelle ebenfalls an. Zum anderen erfordert ein Reiseradtest eine andere Gewichtung als ein Stadtradtest. In diesem Test haben wir in der Kategorie „Alltag“ besonders viele Punkte vergeben. Nahezu die Hälfte der Punkte, die für eine 1,0 nötig sind, wurden hier vergeben. Das Testschema spiegelt so den wahrscheinlichen Einsatzbereich der Räder wider. Ein Blick in die Kategorien statt nur auf die Gesamtnote lohnt sich deshalb. So ist etwa das Bergamont als Rad mit den höchsten Tourenqualitäten interessant für Stadtradtler mit Reiseambitionen. Oder das Radon empfiehlt sich als Rad mit dem besten Fahrverhalten für sportlich orientierte Stadtradtler. Zudem wurden die verschiedenen Rahmenformen wegen der prinzipiell unterschiedlichen Fahreigenschaften getrennt bewertet. Denn die Bewertung des Fahrverhaltens beinhaltet dabei neben objektiven Werten wie dem Gewicht zur Einschätzung der möglichen Fahrdynamik subjektive Einschätzungen der Tester. Gleiches gilt für die Radreisequalitäten. So wird etwa die gefühlte Fahrsicherheit beim Fahren mit Gepäck – hier: eine einseitig aufgehängte Office-Tasche mit 10 kg Gewicht – mit 2 von maximal 14 Punkten belohnt. In der Kategorie „Fahrverhalten“ machen die Einschätzungen der Tester zum Bremsen, Beschleunigen und Geradeausfahren knapp die Hälfte der 45 Punkte aus.

Bewertung	Greco's	Green's	Velo de Ville	Stevens	Radon	Bergamont	Victoria	Rabeneick
Fahrverhalten (max. 45)	16	25	25	30	32	23	32	27
Radreisequalitäten (max. 14)	4,5	4	3	8	7,5	8	6,5	5,5
Alltag (max. 64,5)	36	36	30,75	24,75	21	27	33	31,5
Komfort (max. 29,5)	10	10	11	6	3	9	7	5
Ausstattung (max. 39,25)	10	13	13	13,5	12,75	13	14,75	14,25
Service (max. 12)	4	4	8	8	6	8	8	12
Gesamtpunkte (122=1,0)	80,5	92	90,8	90,3	82,3	88	101,3	95,3
Testnote	2,4	2,0	2,0	2,0	2,3	2,1	1,7	1,9

genannten Dunlop-Ventilen lassen sich die Einsätze mit den Fingern herausschrauben – ein beliebter Kinderstreich. Er mündet in mindestens einem unnötigen Gang zum nächsten Radhändler oder im Nachhause-schieben. Besonders ärgerlich, wenn die Öffnungszeiten verstrichen sind. Solche Ventile finden sich bei Green's, Rabeneick, Greco's und Velo de Ville. Wer Ungemach ausschließen will, muss neue Schläuche mit anderen Ventilen kaufen. Kostenpunkt: 10 Euro plus Montageaufwand. Dann am besten gleich zu sogenannten Schrader- oder Auto-Ventilen greifen. Sie lassen sich an jeder Tankstelle befüllen.

► ab 649 Euro sind nicht hoch für ein qualitativ ansprechendes, vollausgestattetes Citybike mit 8-Gang-Nabenschaltung. Bedenkt man, dass die Preise für Komponenten 2016 gestiegen sind und die Nabenschaltung etwas teurer in der Beschaffung ist als einfache Kettenschaltungen, muss irgendwo an der Ausstattung gespart werden. Als Sparstelle offenbaren sich bei allen Testrädern die Reifen. Kein Rad verfügt über Reifen mit einer dicken Pannenschutzschicht, die manche Hersteller mit „unplattbar“ titulieren, andere schlicht mit dem Kürzel „Plus“ ausweisen. Die Extralage Gummi ist aber gerade auf scherbenträchtigen Großstadtwegen das probateste Mittel gegen Plattfüße. Immerhin besitzen alle Räder bis auf das Radon ordentlich breite Pneus. Sie schützen gut vor Reifendefekten, die entstehen können, wenn man versehentlich zu schnell den hohen Bordstein hinauf fährt. Dennoch: Pendler, die das Rad als zuverlässiges Verkehrsmittel für den Arbeitsweg brauchen, werden die Reifen umrüsten wollen.

Es gibt neben den preis- und testentscheidenden Komponenten-Fragen aber auch ein paar kleine Details, in denen sich die Räder unterscheiden – die aber dennoch im Stadtag für größeren Ärger sorgen können. So eines sind die Ventile: Bei so-

genannten Dunlop-Ventilen lassen sich die Einsätze mit den Fingern herausschrauben – ein beliebter Kinderstreich. Er mündet in mindestens einem unnötigen Gang zum nächsten Radhändler oder im Nachhause-schieben. Besonders ärgerlich, wenn die Öffnungszeiten verstrichen sind. Solche Ventile finden sich bei Green's, Rabeneick, Greco's und Velo de Ville. Wer Ungemach ausschließen will, muss neue Schläuche mit anderen Ventilen kaufen. Kostenpunkt: 10 Euro plus Montageaufwand. Dann am besten gleich zu sogenannten Schrader- oder Auto-Ventilen greifen. Sie lassen sich an jeder Tankstelle befüllen.

BITTE KEINE SCHNELLSPANNER!

In eine ähnliche Kategorie fallen Schnellspann-Hebel zum Ausbau des Vorderrades, die bei Radon und Bergamont zum Einsatz kommen. Sie machen Gelegenheitsdieben das Herausnehmen des Vorderrades leicht, das deshalb selbst bei kurzen Stops mit abgeschlossen werden muss, will man ganz sicher gehen.

Ein kleines Ärgernis, das zu Abwertungen im Test führt, sind auch nicht verschraubte Ergo-Griffe. Diese an sich bequemen Kontaktpunkte zum Lenker sitzen bei allen unseren Testrädern im Neuzustand

zwar perfekt. Regen, Sonne und Handkräfte können den festen Halt lockern. Dann leidet die exakte Kontrolle der Lenkung. Und der Ergo-Effekt der vergrößerten Handauflage geht ebenfalls verloren. Umso bedenklicher, dass mit Bergamont nur ein Hersteller zu geschraubten Griffen greift.



Eine Vollausstattung mit Schutzblechen, Licht und Träger macht City-Bikes zum Alltags-Tipp.

TEST



Greco's: Weekend

699,50 Euro

Rahmen/Radstand	28" Alu/1.125 mm
Gabel/Federung	1 1/8" Alu, starr
Rahmenhöhen*	Wave: 48, 53 cm
Gewicht	19,12 kg
Entfaltung	2,84–6,95 m/Pedalumdrehung
Zul. Gewichte**	120/15/25 kg
Schaltung	Shimano Nexus 7-Gang-Nabenschaltung, 19 Z.
Kurbelsatz	Prowheel, 4-Kant-Lager, 170 mm, 38 Z.
Bremsen	Promax V-Brake (vorne/hinten), Rücktrittbremse
Naben vo./hi.	Shimano DH-3N31-NT/Shimano Nexus
Felgen/Speichen	Crosser X3 622x20, Alu/36/36 Speichen
Reifen	Continental Town Ride 47-622
Vorbau/Lenker	Alu, winkelverstellbar/Alu, gekröpft (580 mm)
Sattel/Sattelstütze	Velo VL8088/Alu, starr
Lichtanlage vo./hi.	Retro LED (an der Gabel)/Trelock Duo (Standlicht hinten)
Gepäckträger vo./hi.	Gepäckträger mit Holzeinlage/Alu-Gepäckträger mit Federbügel
Ständer	Mittelbauständer
Besonderheiten	Ergo-Griffe, Kettenkasten
Garantie***	2 Jahre

Testbrief:

Greco's ist eine Traditionsmarke mit 105 Jahren Geschichte aus dem Haus des deutschen Herstellers Böttcher und auf preiswerte City- und Urbanbikes spezialisiert. Unser Greco's Weekend Modell markiert den oberen Bereich des Modellspektrums. Von allen Rädern besitzt es die konsequenteste Alltagsausstattung: Die robusten Träger vorne und hinten schaffen große Einkäufe locker weg. Bis zu 40 Kilo dürfen sie tragen. Einen Lenkschlag vorne würden wir zum einfachen Beladen aber nachrüsten. Beim Fahren ist der Wave-Rahmen der Beladung aber durchaus gewachsen. Vorbildlich sind die dicken Reifen, die besser vor Pannen schützen und den Komfort erhöhen. Für bequemes Stadtradeln und Übersicht im Verkehr ist auch durch die betont aufrechte Sitzposition und den schön breiten Sattel gesorgt. Dass bei diesem Preis keine Hydraulikbremsen drin sind, ist erwartbar. Im Vergleich mit anderen V-Bremsen im Test wirkten die Promax-Modelle nicht so gut dosier- und einstellbar.

Fazit: Alltagsmeister mit Stilfaktor. Das gut ausgestattete Greco's Weekend ist der Einkaufskombi unter den Citybikes. Viel Funktion fürs Geld.

Bewertung:

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

Testnote: 2,4



Green's: Royal Ascot Plus

749,95 Euro

Rahmen/Radstand	28" Alu/1.130 mm
Gabel/Federung	1 1/8"/Suntour CR-8V Stahlfedergabel, 50 mm
Rahmenhöhen*	He: 52, 56, 60, 65 Da: 45, 50, 55, 58 Wave: 45, 50, 55, 58 cm
Gewicht	17,93 kg
Entfaltung	2,34–7,17 m/Pedalumdrehung
Zul. Gewichte**	120/-/25 kg
Schaltung	Shimano Nexus 8-Gang-Nabenschaltung, 19 Z.
Kurbelsatz	Prowheel, 4-Kant-Lager, 170 mm, 38 Z.
Bremsen	Magura HS11 hydr. Felgenbremse (vorne/hinten), Rücktrittbremse
Naben vo./hi.	Shimano DH-3N31-NT/Shimano Nexus
Felgen/Speichen	622x19, Alu/36/36 Speichen
Reifen	Schwalbe Road Cruiser 42-622
Vorbau/Lenker	Alu, winkelverstellbar/Alu, gekröpft (610 mm)
Sattel/Sattelstütze	Selle Royal Rio/Alu, teleskopgefedert
Lichtanlage vo./hi.	Trelock Bike-I Uno/Trelock Duo Flat (2 x Standlicht)
Gepäckträger vo./hi.	-/Alu-Gepäckträger mit Federbügel (2 Ebenen)
Ständer	Mittelbauständer
Besonderheiten	Ergo-Griffe, Kettenkasten
Garantie***	2 Jahre

Testbrief:

Eine der Stärken des Green's Royal Ascot ist die Vielfalt der Rahmenformen und die Größenabstufungen innerhalb der einzelnen Modellvarianten – einen Damenrahmen in Größe 58 sucht man bei den anderen Modellen vergeblich. Für den Stadtbetrieb reicht die Gewichtszulassung von 120 kg auch für große und schwere Fahrer, für lange Touren würden sie sich aber etwas mehr Spielraum wünschen. Dabei kann die Verarbeitung unseres Wave Testmodells mit tiefem Einstieg in allen Punkten gefallen und das sehr sichere Fahrverhalten erlaubt auch größere Belastungen durch schwere Einkäufe. Magura HS11-Hydraulikbremsen sorgen zudem für sicheres Stoppen bei geringem Pflegeaufwand. Die Komfortkomponenten wie die Federgabel und Federsattelstütze passen gut zur gelungenen, sehr aufrechten Sitzposition, die auf Kurzstrecken entspannte Übersicht bietet. Die 7-Gang-Nexus-Nabe ist für den reinen Stadteinsatz völlig okay.

Fazit: Das Green's Royal Ascot ist ein robustes Stadtrad mit Sorglos-Ausstattung und einem reichen Größenangebot. Interessant für große Radler- und Radlerinnen.

Bewertung:

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

Testnote: 2,0



Velo de Ville: Edition A 50 Pro 749,00 Euro

Rahmen/Radstand	28" Alu/1.115 mm
Gabel/Federung	1 1/8"/Suntour CR-7V Stahlfedergabel, 40 mm
Rahmenhöhen*	He: 50, 55, 60, 65 Da: 45, 50, 55 Wave: 45, 50 , 55, 60 cm
Gewicht	18 kg
Entfaltung	2,34–7,17 m/Pedalumdrehung
Zul. Gewichte**	125/-/25 kg
Schaltung	Shimano Nexus 8-Gang-Nabenschaltung, 19 Z.
Kurbelsatz	Prowheel, 4-Kant-Lager, 170 mm, 38 Z.
Bremsen	Magura HS11 hydr. Felgenbremse (vorne/hinten), Rücktrittbremse
Naben vo./hi.	Shimano DH-3N31-NT/Shimano Nexus
Felgen/Speichen	622x17, Alu/36/36 Speichen
Reifen	Vredestein Europe 42-622
Vorbau/Lenker	Alu, winkelverstellbar/Alu, gekröpft (620 mm)
Sattel/Sattelstütze	Eigenmarke/Alu, teleskopgefedert
Lichtanlage vo./hi.	Axa Echo 15/Axa Slim Steady (2 x Standlicht)
Gepäckträger vo./hi.	-/Alu-Gepäckträger mit Federbügel
Ständer	Mittelbauständer
Besonderheiten	Ergo-Griffe, Kettenkasten
Garantie***	Rahmen: 5 Jahre

Testbrief:

Velo de Ville aus Münster hat sich auf den Aufbau von Rädern nach Kundenwunsch spezialisiert. Das Modell Edition A 50 findet sich in der Trekking-Linie, und es lässt sich alternativ mit Kettenschaltung, schwarzer Rahmenfarbe oder sogar für einen geringen Aufpreis mit Starrgabel ordern. Die Wahlmöglichkeiten bei den Rahmenformen und Größen sind groß. Das Kürzel „Pro“ steht für die Variante mit HS11-Hydraulikbremsen, die aus dem Edition ein echtes Sorglos-Rad für die Stadt machen. Es verfügt über eine etwas höhere Gewichtszulassung als die anderen Wave-Modelle im Test und wartet mit für diese Rahmenform sehr ausgewogenem und sicherem Fahrverhalten auf. Die Verarbeitung lässt nichts zu wünschen übrig – allenfalls die im Vergleich etwas schmaleren Felgen fallen etwas ab. Positiv sticht der Gepäckträger hervor. Die Federgabel besitzt zwar weniger Federweg, was aber in der Praxis nicht spürbar wird.

Fazit: Für Individualisten. Velo de Ville stellt mit dem Edition A50 Pro ein tadelloses Citybike mit sinnvoller Auslegung und sehr guter Ausstattung auf die Räder.

Bewertung:

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

Testnote: 2,0



Stevens: Elegance Lite 749,00 Euro

Rahmen/Radstand	28" Alu/1.105 mm
Gabel/Federung	1 1/8" Alu/starr
Rahmenhöhen*	He: 48, 52, 55 , 58, 61 Da: 46, 50, 54 Wave: 46, 52, 56 cm
Gewicht	15,28 kg
Entfaltung	2,23–6,82 m / Pedalumdrehung
Zul. Gewichte**	130/-/30 kg
Schaltung	Shimano Nexus 8-Gang-Nabenschaltung, 20 Z.
Kurbelsatz	Shimano Nexus, 4-Kant-Lager, 170 mm, 38 Z.
Bremsen	Tektro V-Brake (vorne/hinten), Rücktrittbremse
Naben vo./hi.	Shimano DH-3N31-NT / Shimano Nexus
Felgen/Speichen	Ryde Travel Elite 622x19c, Alu/36/36 Speichen
Reifen	Schwalbe Citizen 42-622
Vorbau/Lenker	Alu, starr/Alu, leicht gekröpft (640 mm)
Sattel/Sattelstütze	Selle Royal Shadow/Alu, starr
Lichtanlage vo./hi.	b&m Lumotec Lyt Led B senso/Toplight Flat S plus (Standlicht hinten, Automatik)
Gepäckträger vo./hi.	-/Stevens Travel mit Federbügel (2 Ebenen)
Ständer	Hinterbauständer
Besonderheiten	2 Paar Flaschenhalterösen, Ergo-Griffe, Kettenkasten
Garantie***	Rahmen: 5 Jahre

Testbrief:

Das Stevens Elegance trägt den Zusatz „Lite“ zu recht, ist es doch eines der drei leichtesten Citybikes im Test. Dass es dennoch mit 130 kg Gesamtgewicht zugelassen ist, spricht für die Qualität. Fast schon typisch Stevens kann man das Fahrverhalten nennen, das mit ausgewogen in jeder Hinsicht treffend beschrieben ist. Die leicht aufrechte Sitzposition ist komfortabel, aber durchaus tourentauglich, dazu passt, dass sich ein Lowrider leicht nachrüsten lässt. Pluspunkte gibt es für den guten, gut montierten Gepäckträger mit 2. Packebene, den einzigen Scheinwerfer mit Lichtautomatik und den Seitenständer sowie das souveräne Fahrverhalten. Die V-Brakes verzögern zwar tadellos, werden aber in der Alltagswertung wegen des höheren Wartungsbedarfs mit weniger Punkten bedacht. Kritik gab es für nicht verschraubte Ergo-Griffe, die sich am Lenker verdrehen können.

Fazit: Das sportliche Stadtrad mit Rücktrittbremse. Wenig Gewicht, viel Fahrspaß, aber dennoch volle Citytauglichkeit charakterisieren das Stevens Elegance Lite.

Bewertung:

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

Testnote: 2,0

TEST



Radon: Urban 7.0 FE

649,00 Euro

Rahmen/Radstand	28" Alu/1115 cm
Gabel/Federung	1 1/8"/Alu, starr
Rahmenhöhen*	He: 46, 50, 54 , 58, 62 Da: 46, 50 cm
Gewicht	14,33 kg (ohne Ständer)
Entfaltung	2,41–7,38 m/Pedalumdrehung
Zul. Gewichte**	140/-/25 kg
Schaltung	Shimano Nexus 8-Gang-Nabenschaltung, 20 Z.
Kurbelsatz	Truvativ, BSA-Lager, 170 mm, 42 Z.
Bremsen	Shimano Alivio V-Brake (vorne/hinten)
Naben vo./hi.	Shimano DH-3N31-QR/Shimano Nexus
Felgen/Speichen	Alexrims 622x19, Alu/36/36 Speichen
Reifen	Schwalbe Kojak 35-622
Vorbau/Lenker	Alu, starr/Alu, gerade (640 mm)
Sattel/Sattelstütze	Radon Pro Lite/Radon ergonomische Griffe
Lichtanlage vo./hi.	b&m Lumotec Lyt/b&m Toplight Flat Plus (Standlicht hinten)
Gepäckträger vo./hi.	Alu-Gepäckträger mit Federbügel (2 Ebenen)
Ständer	-
Besonderheiten	2 Paar Flaschenhalterösen, Ergo-Griffe, Kettenschuttring
Garantie***	Rahmen: 6 Jahre

Testbrief:

Das Radon Urban 7.0. setzt sich schon mit seinem Test-Bestgewicht von etwas mehr als 14 Kilo vom Rest der Räder ab. Selbst wenn man das Gewicht des fehlenden Ständers addiert, bleibt noch ein satter Vorsprung. Den hält es auch beim Fahren: schmale Reifen, sportlich leicht gebeugte Sitzhaltung, wendige Geometrie, antrittstarker Rahmen – das Urban will vor allem eins: schnell bewegt werden. Dass es dabei dennoch in der Lage ist, einiges wegzustecken, davon zeugt die hohe Gewichtszulassung von 140 kg – ebenfalls ein Testbestwert. Große (schwere) Fahrer werden bei den Rahmengrößen entsprechend fündig, was ebenfalls erfreulich ist. Die Schattenseite der Fahrdynamik sind Abstriche in puncto Komfort, die aber vor allem auf das Konto der dünnen Reifen gehen. Sie drücken auch in der Alltagswertung den Punktestand etwas nach unten. Positiv fielen die geschraubten Ergo-Griffe und die lange Garantie auf, negativ der fehlende Kettenschuttkasten.

Fazit: Urbanbike mit Fitnessbike-Charakter. Wer zügig, aber vernünftig durch Stadtstraßen eilen will, kommt am Radon nicht vorbei. Viel Spaß fürs Geld.

Bewertung:

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

Testnote: 2,3



Bergamont: Horizon N8

699,00 Euro

Rahmen/Radstand	28" Alu/1.110 mm
Gabel/Federung	1 1/8"/Suntour NEX P Stahlfedergabel, 63 mm
Rahmenhöhen*	He: 48, 52, 56, 60 , 64 Da: 44, 48, 52, 56 cm
Gewicht	17,64 kg
Entfaltung	2,34–7,17 m/Pedalumdrehung
Zul. Gewichte**	130/-/25 kg
Schaltung	Shimano Nexus 8-Gang-Nabenschaltung, 19 Z.
Kurbelsatz	Truvativ, 4-Kant-Lager, 170 mm, 38 Z.
Bremsen	Tektro V-Brake (vorne/hinten), Rücktrittbremse
Naben vo./hi.	Shimano DH-3N31-NT/Shimano Nexus
Felgen/Speichen	Alexrims 622x19, Alu/36/36 Speichen
Reifen	Schwalbe Road Cruiser 42-622
Vorbau/Lenker	Alu, winkelverstellbar/Alu, gekröpft (630 mm)
Sattel/Sattelstütze	Bergamont/Alu, teleskopgefedert
Lichtanlage vo./hi.	Trelock Bike-I Uno/Trelock Duo Flat (2 x Standlicht)
Gepäckträger vo./hi.	Alu-Gepäckträger mit Federbügel
Ständer	Altran Velo Hinterbauständer
Besonderheiten	2 Paar Flaschenhalterösen, Ergo-Griffe geschraubt, Hebie Chainglider geschlossener Kettenkasten
Garantie***	Rahmen und Gabel: 5 Jahre

Testbrief:

Auf dem Papier fällt das Bergamont Horizon mit einem höheren Gewicht auf, was auch entscheidende Punkte in der Wertung der Fahrdynamik kostet. Beim Dahinrollen merkt man die Pfunde aber wenig: Das Rad glänzt mit einem sehr ruhigen Geradeauslauf und viel Fahrsicherheit. Die gut funktionierende Federgabel und die Federsattelstütze gepaart mit der leicht aufrechten Sitzposition machen es zu einem der komfortabelsten Räder im Test. In Sachen Wartungsarmut stellt es dank HS11-Stoppfern, geschlossenem Kettenkasten und guter Zugverlegung sogar alle in den Schatten. Die Tourenqualitäten sind dank dem soliden Gepäckträger sowie Seitenständer ebenfalls für einen Platz auf dem Treppchen in dieser Disziplin gut. Mit 130 kg verfügt das Bergamont Horizon außerdem über eine der höheren Gewichtszulassungen im Test und ist in vielen Rahmengrößen zu haben, was es insgesamt zu einem Tipp für schwere Aufgaben macht.

Fazit: Sorglos-Allrounder. Das Bergamont Horizon ist ein gelungenes Paket mit Ausrufezeichen bei Komfort und Wartungsarmut. Dafür sehr fairer Preis.

Bewertung:

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

Testnote: 2,1


Victoria: Trekking 3.8 (2017) 749,00 Euro

Rahmen/Radstand	28" Alu/1.110 mm
Gabel/Federung	1 1/8"/Alu, starr
Rahmenhöhen*	He: 48, 52, 56 , 60 Da: 44, 48, 53 Wave: 45, 50, 55 cm
Gewicht	15,17 kg
Entfaltung	2,34–7,17 m/Pedalumdrehung
Zul. Gewichte**	120/-/25 kg
Schaltung	Shimano Nexus 8-Gang-Nabenschaltung, 19 Z.
Kurbelsatz	Prowheel, 4-Kant-Lager, 170 mm, 38 Z.
Bremsen	Shimano Altus hydr. Scheibenbremsen, 160/160 mm
Naben vo./hi.	Shimano DH-3D37-QR/Shimano Nexus
Felgen/Speichen	622x19, Alu/32/32 Speichen
Reifen	Continental Town Ride 42-622
Vorbau/Lenker	Alu, winkelverstellbar/Alu, gekröpft (620 mm)
Sattel/Sattelstütze	Selle Royal Milo/Alu, starr
Lichtanlage vo./hi.	Axa Blueline Switch/Axa Blueline steady (Standlicht hinten)
Gepäckträger vo./hi.	Racktime Systemgepäckträger mit Federbügel
Ständer	Massload Mittelbauständer
Besonderheiten	2 Paar Flaschenhalterösen, Ergo-Griffe, Kettenkasten
Garantie***	Rahmen: 5 Jahre

Testbrief:

Als einziges Rad im Test bremst das Victoria mit – für diese Preisklasse angemessenen – Scheibenbremsen. Damit empfiehlt es sich besonders für Viel- und Ganzjahresfahrer, die bei jedem Wetter gleiche Bremsleistung erwarten und mit Felgenbremsen schnell Verschleiß erzeugen. Wie schön, dass das leichte Rad auch zum Vielfahren anregt. Es quittiert leichte Antritte mit viel Vortrieb, legt sich willig in die Kurve und folgt souverän den Lenkbefehlen, selbst wenn eine schwere Office-Bag einseitig den Träger belastet. Auch längere Touren sind keine Herausforderung, allerdings setzt die Gewichtszulassung großen und schweren Fahrern hier eine recht niedrige Grenze. Ein Alleinstellungsmerkmal ist der Racktime-Systemgepäckträger, an dem sich Körbe, Taschen und mehr mit einem Klick befestigen lassen. Auch die Lichtanlage gehört zu den Besseren. Kritik gab es für den Mittelständer.

Fazit: Testsieger dank geringem Gewicht bei ansonsten rundum vernünftiger und stadtgemäßer Auslegung. Dafür aber auch am oberen Ende des Preisspektrums.

Bewertung:

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

Testnote: 1,7

Rabeneick: TC2 699,90 Euro

Rahmen/Radstand	28" Alu/1.105 mm
Gabel/Federung	1 1/8"/Alu, starr
Rahmenhöhen*	He: 50, 55 , 60 Da: 45, 50, 55 cm
Gewicht	16,14 kg
Entfaltung	2,48–7,58 m/Pedalumdrehung
Zul. Gewichte**	120/-/25 kg
Schaltung	Shimano Nexus 8-Gang-Nabenschaltung, 18 Z.
Kurbelsatz	Suntour, 4-Kant-Lager, 170 mm, 38 Z.
Bremsen	Magura HS11 hydr. Felgenbremse (vorne/hinten)
Naben vo./hi.	Shimano DH-3003/Shimano Nexus
Felgen/Speichen	Schürmann Airliner 622x19c, Alu/36/36 Speichen
Reifen	Schwalbe Citizen 42-622
Vorbau/Lenker	Alu, winkelverstellbar/Alu, gekröpft (600 mm)
Sattel/Sattelstütze	Selle Royal Rio/Alu, starr
Lichtanlage vo./hi.	Trelock Basic Line/Trelock Duo Flat (2 x Standlicht)
Gepäckträger vo./hi.	Alu-Gepäckträger mit Federbügel
Ständer	Pletscher Mittelbauständer
Besonderheiten	1 Paar Flaschenhalterösen, Ergo-Griffe, Kettenkasten
Garantie***	Rahmen und Gabel: 10 Jahre

Testbrief:

Das Rabeneick macht mit einem klaren, puristischen Design schon im Stand auf sich aufmerksam. Schöne Details wie der erhabene Markenschriftzug im Unterrohr zeichnen die Verarbeitung ebenso aus wie sinnvolle Details, etwa die gute Verlegung der Züge, weshalb sich der Schaltgriff am Rabeneick besonders leicht bedienen ließ. Beim Fahren zählt das recht leichte Rabeneick zu den dynamischen und wendigen Citybikes, lässt sich gezielt durch jede Kurve zirkeln und bleibt auch mit schwerer Office-Bag am sehr guten Träger souverän. Dabei fällt die Sitzposition dank des kurzen Oberrohres entspannt aus, die Cockpitergonomie erwies sich als gelungen. Die wartungsarmen Magura HS11-Bremsen sind für den Preis ein Hit. Punkte sammelt das Rabeneick mit der großzügigen Garantie. Punktabzug gab es für den Mittelständer. Großfüßige Radler können außerdem in engen Kurven Kontakt mit dem vorderen Schutzblech haben.

Fazit: Das Rabeneick sieht teurer aus als es ist. Mit souveränem Fahren, großzügiger Garantie und guten City-Komponenten holt es sich den Preis-Leistungstipp.

Bewertung:

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

Testnote: 1,9