

# RADtouren

Das Radreise-Magazin

2|21

März/April  
D: 5,60 €  
A: 7,40 €  
CH: 10,40 CHF  
BeNeLux: 7,40 €  
I/SPA: 7,40 €

Mit Extraheft: Routenplanung und Navigation

Alle  
Touren  
mit GPS-  
Daten



## ENNSRADWEG

Entlang Österreichs  
längstem Fluss

## ASTREIN ASPHALTIERT

Auf dem Rad durch  
Europas Skate-Region

## RADREISE MIT TANDEM

Zu zweit ist man  
weniger allein

## VOM WINDE VERWEHT

Tort(o)ur durch das  
Herz Spaniens

## SERVICE

Frühjahrsputz  
am Drahtesel

## UNTER STROM

Energienachschub  
für mobile  
Reisebegleiter

## AUSPROBIERT

Ein Helm als  
Gesprächspartner

# Frühlingszeit ist Fahrradzeit

Radreisen: Neue Inspirationen zum Saisonstart

**GROSSER TEST:** Reiseräder mit Pinion



# Reisen mit Panzerschaltung



Geschlossenes System: Weder das Klima noch das aggressive Salz der Salar de Uyuni in Bolivien kann dem gekapselten Pinion-Getriebe etwas anhaben

High-End-Zentralgetriebe, Alu, Stahl, Titan, ruhige Straßenkreuzer, Abenteurer und Randonneure: In unserem **REISERADTEST MIT PINION** ist alles geboten. Die 2017 eingeführte 12-Gang-Variante C1.12 scheint der großen Schwester P1.18 das Wasser abzugraben, wohl auch, weil die C-Line bisher ein zentrales Ziel verfehlt

**U**nter den Radgattungen sind Reiseräder vielleicht so etwas wie die Königsklasse: robuste Spezialisten für die Langstrecke und alltagstaugliche Allrounder zugleich. Hier kaufen Fahrrad-Enthusiasten mit höchsten Ansprüchen an Fahrverhalten, Material und Haltbarkeit. Logisch, dass häufig eine gekapselte, vor Wasser und Schmutz geschützte Luxus-Schaltung von Pinion ganz oben auf dem Ausstattungs-Wunschzettel steht. Unseren jährlichen Reiseräder-Test haben wir dieser vorteilhaften Schaltbox gewidmet. Preisgrenzen gab es für die Hersteller nicht. Erreicht hat uns ein spannendes Testfeld aus zwölf Teilnehmern. Los geht's bei 3.000 Euro mit Stevens aus Hamburg, das sich mit dem edlen, fast 8.500 Euro teuren Titan-Randonneur von Poison aus dem hochpreisigen Luxussegment messen lassen muss.

## Bunte Radreise-Welt

Wenn die hochgerüsteten Kilometerfresser in den Testraum rollen, kommt in der Redaktion regelmäßig kindliche Vorfreude auf. Die Reiserad-Sparte ist bunt wie Smarties. Nicht nur farblich hebt sie sich vom meist schwarz-grauen Trekking-Bereich ab. Auch technisch bietet sich eine verlockende Vielfalt. Beim Rahmenmaterial geht es quer durch die Metall-Palette von Aluminium über Stahl bis zu Titan. Carbon kommt über den Einsatz an der Gabel nicht hinaus, das allerdings in eindrucksvollem Zusammenspiel mit einem Titan-Rahmen am 13 Kilo leichten Hilite Randonneur, der den Bestwert in der Bewertungskategorie Fahrverhalten einfährt. Insgesamt nehmen drei Langstreckenrenner am Test teil, in der Kategorie „Komfort“ lassen sie naturgemäß ein paar Federn und verkaufen sich damit punktemäßig insgesamt etwas unter Wert. Ohne Schwachstellen punktet sich das Falkenjagd durch die Bewertungskategorien souverän zum Gesamtsieg. Mit beeindruckender Laufruhe, langstreckentauglichem Fahrkomfort und einem äußerst steifen Titanrahmen kann sich das Hoplit Pi Reiserad in diesem extrem hochkarätigen Testfeld durchsetzen. Wenn auch knapp vor dem vielseitigen Idworx, das den Spagat zwischen Alltag und Reise am besten meistert.

## C.12 versus P1.18

Angriff der kleinen Schwester? An acht von zwölf Testrädern ist die seit 2017 erhältliche 12-Gang-Variante C1.12

TEXT & FOTOS:  
INGO EFFING

verbaut. Das Gehäuse aus Magnesiumdruckguss ist um ein Drittel leichter als Aluminium. Mit kompakten Abmessungen bietet die C1.12 auch ergonomische Vorteile: der schmalere Q-Faktor bringt die Pedale näher zusammen und rückt die Kettenlinie um vier Millimeter ein. Beide Schaltungen teilen die zahlreichen Vorteile des gekapselten Systems. Putzen und pflegen kann man sich weitgehend sparen, abgesehen vom jährlichen Ölwechsel fällt praktisch keine Wartung an. Die Kette läuft gerade, auch ein Riemenantrieb ist möglich. Der karbonfaserverstärkte Zahnstrang verlangt vom Fahrer ebenfalls wenig Zuwendung und steht daher bei Sorglosradlern gleichermaßen hoch im Kurs. Mit Ausnahmen von Idworx, setzten alle Hersteller auf die pflegeleichte Kombination aus schmierfrettfreiem Riemen und geschlossener Pinion-Schaltbox.




Das Getriebe läuft in einem selbstpflegenden Ölbad. Ein mal im Jahr oder alle 10.000 km müssen die 60 ml Öl gewechselt werden



2012 fiel der Startschuss für die Serienproduktion, inzwischen ist die Getriebetechnik in Fahrräder von über 100 Herstellern verbaut

Teurer, schwerer, breiter... was spricht da noch für die P1.18? Anspruchsvolle Fahrer, die Wert auf ihre Wohlfühl-Trittfrequenz legen, werden bei den kleinen Gangsprüngen von 11,5 Prozent immer einen passenden Gang finden, um unbeschwert weiterzukurbeln. In der Praxis macht es tatsächlich Freude, die angenehm kleinen Gangstufen im Handumdrehen durchzuschieben und bei nahezu

konstanter Trittfrequenz beschleunigen zu können. Die riesige Bandbreite von 636 Prozent deckt jeden Einsatz ab, bei der C1.12 kommt es schon eher darauf an, die Primärübersetzung von Zahnscheibe und Ritzel, dem Einsatz entsprechend richtig zu wählen. Für Reiseräder gilt tendenziell: je höher das Systemgewicht aus Rad, Fahrer und Zuladung, desto kleiner sollte die Entfaltung im kürzesten Berggang ausfallen. Besonders die sportiven Randonneure mit Straßenausrichtung sollten klettern können, aber auch noch lange Gänge für temporeiche Fahrten in der Schalt-Box haben.

Die kompakte 12-Gang-Pinion gräbt der großen Schwester vor allem im Trekking-Bereich ein Stück das Wasser ab. Für Extremradler und Radreisende, die bei der Schaltung keine Kompromisse machen wollen, führt nach wie vor kaum ein Weg am Flaggschiff P1.18 vorbei. Die Hoffnungen, die mit der Einführung der C-Line verbunden waren – die Mittelklasse um 2.000 Euro mit dem günstigeren Zentralgetriebe zu erschließen – hat sich nicht erfüllt. Unterhalb der 3000-Euro-Marke sind Pinion-Bikes nach wie vor sehr rar gesät, die High-tech-Zentralschaltung bleibt Luxus. 

# DIE PINION-WELT

Den Anfang nahm die Pinion-Geschichte 2006 im Porsche-Entwicklungszentrum für Motoren und Getriebe in Weissach bei Stuttgart. Hier lernten sich die angehenden Ingenieure und späteren Firmengründer Christoph Lermen und Michael Schmitz kennen, beide teilten ein Hobby: Mountainbike fahren. Die Idee wurde geboren eine Fahrradschaltung zu entwickeln, die so intuitiv, präzise und verschleißfrei arbeitet wie bei einem Sportwagen. Nach anstrengenden Jahren der Entwicklung, des Ausprobierens, gebrochener Prototypen und Prüfstandtests, überquerte 2010 der befreundete Extremradler Felix Fröhlich mit dem ersten seri-



Die beiden Firmengründer mit dem dritten Geschäftsführer, Thomas Raith, in der Mitte.

enreifen Getriebe problemlos das höchste Gebirge der Welt, den Himalaya. Der Härtestest fand auch in der Fachpresse viel Beachtung und noch im gleichen Jahr präsentierten die beiden Gründer ihre neuartige Zentralschaltung auf der Eurobike Messe, mit überwältigender Resonanz.

Aus den beiden Gründern und einer Idee ist inzwischen ein Unternehmen mit 35 Mitarbeitern am Standort in Denkendorf geworden. Die High-tech-Gangschaltung basiert auf einem Stirnradgetriebe nach dem Vorbild automobil-technischer Technik. Die Produktfamilie besteht aus sieben Modellen mit 6 bis 18 Gängen. Zu der bewährten P-Linie gesellte sich 2017 die C-Linie mit Gehäuse aus einer ultraleichten Magnesiumlegierung. Das Material ist um ein Drittel leichter als Aluminium, das Gehäuse der kompakteren Schaltbox ermöglicht eine geringere Achsbreite und einen ergonomisch schmalen Pedalabstand. Das Flaggschiff im Sortiment ist zweifelsohne die P1.18 mit 18 fein abgestuften Gängen und einem gewaltigen Übersetzungsspektrum von 636 Prozent.



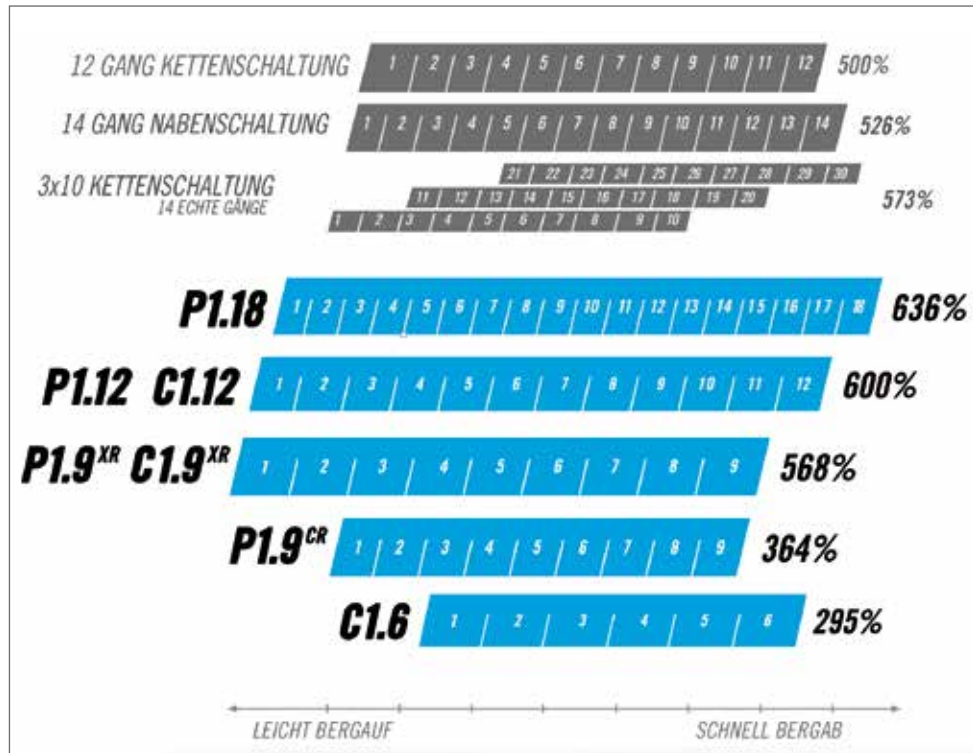
Über die vordere Eingangswelle wird die Kraft ins System übertragen, auf der oberen Welle findet die Schaltung der einzelnen Gänge statt.

## VORTEILE

- geschlossene Einheit, geschützt gegen Wasser und Schmutz
- großes Übersetzungsspektrum
- kaum Verschleiß, unempfindlich und langlebig
- leise und sehr wartungsarm
- kleine, gleichmäßige Gangabstufungen
- tiefer, zentraler Schwerpunkt am Tretlager
- gerade Kettenlinie, Riemenantrieb möglich
- intuitives Schalten am Drehgriff
- hochschalten unter Last

## NACHTEILE

- hoher Preis
- Mehrgewicht
- spezieller Rahmen, kein Systemwechsel möglich
- runterschalten nur ohne Last



Kleiner, leichter, günstiger: Die 12-Gang Pinion bietet viele Vorteile und ist an 8 von 12 Testrädern verbaut.



Der Reiseklassiker P1.18 zeichnet sich durch eine enorme Bandbreite und angenehm kleine Gangsprünge aus.



## Pinion-Getriebe im Vergleich

	P1.18	P1.12	P1.9XR	P1.9CR	C1.12	C1.9XR	C1.6
<b>Gangzahl</b>	18	12	9	9	12	9	6
<b>Übersetzungsbereich</b>	636 %	600 %	568 %	364 %	600 %	568 %	295 %
<b>Gangabstufung</b>	11,5 %	17,7 %	24,3 %	17,5 %	17,7 %	24,3 %	24,3 %
<b>Kettenlinie</b>	54 mm	54 mm	54 mm	54 mm	50 mm	50 mm	50 mm
<b>Q-Faktor</b>	174 mm	174 mm	174 mm	174 mm	166 mm	166 mm	166 mm
<b>Gehäuse</b>	Aluminium	Aluminium	Aluminium	Aluminium	Magnesium	Magnesium	Magnesium
<b>Gewicht</b>	2.700 g	2.350 g	2.200 g	2.200 g	2.100 g	2.000 g	1.800 g
<b>Einsatzbereiche</b>	Reise, Trekking, MTB	Reise, Trekking, MTB	City, MTB	Trekking, City	Reise, Trekking, MTB	City, MTB	City, E-Cargo

## So haben wir getestet:

Alle Fahrräder wurde bei den Herstellern zum Test angefordert. Gefragt waren vollausgestattete Reiseräder mit Pinion-Getriebschaltung. Im Einladungsschreiben wurde auf unseren fahrpraktischen Test mit Zuladung hingewiesen, auch ein Vorderradträger war ursprünglich als Kriterium gelistet. Zu Gunsten eines breiteren Testfelds haben wir bei der Auswahl der Testräder aber schließlich auf den Lowrider verzichtet und nur mit Gepäck am Hinterrad getestet. Die Räder wurden in den unten gezeigten Kategorien nach einem Punkteschema 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 Spritzschutz in der Alltagswertung. 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 Komfortkompo-

nenten an einem Fahrrad wie Federung oder dicke Reifen oder auch Schutzbleche führen meist zu einem hohen Radgewicht. Im wertungsrelevanten Punkt „Fahrdynamik“ – ein Unterpunkt der Kategorie „Fahrverhalten“ – wird aber hohes Gewicht schlechter bewertet. Deshalb ist es unmöglich, die Höchstpunktzahl in allen Kategorien zu erreichen. In diesem Test mussten wir aufgrund des hohen Niveaus der Teilnehmer erneut die Notengrenze nach oben verschieben. Die Note 1,0 gab es für 80 Prozent der Maximal-Punktzahl. 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 13 von 50 Punkten belohnt. In der Kategorie Fahrverhalten machen Einschätzungen der Tester zum Bremsen, Beschleunigen und Geradeausfahren knapp die Hälfte der Punkte aus.

	Fahrverhalten (max. 50)	Radreise (max. 50)	Alltag (max. 40)	Komfort (max. 40)	Ausstattung (max. 40)	Service (max. 10)	Gesamt (max. 230)
<b>Velotraum</b>	34	36	24	24	28	5	<b>151</b>
<b>Contoura</b>	32	17	27	25	21	5	<b>126</b>
<b>Stevens</b>	40	27	25	19	20	5	<b>136</b>
<b>Van Nicholas</b>	34	33	29	22	<b>35</b>	<b>10</b>	<b>163</b>
<b>Norwid</b>	32	38	28	23	31	8	<b>160</b>
<b>Idworx</b>	39	41	<b>32</b>	24	31	8	<b>175</b>
<b>Poison</b>	35	31	27	15	34	5	<b>147</b>
<b>Hilite</b>	<b>44</b>	25	26	9	32	8	<b>144</b>
<b>Tout Terrain</b>	39	38	26	12	32	5	<b>152</b>
<b>Pilot</b>	42	31	28	22	32	<b>10</b>	<b>165</b>
<b>Falkenjagd</b>	36	<b>42</b>	30	<b>31</b>	34	8	<b>181</b>
<b>Maxx</b>	38	35	27	25	32	8	<b>165</b>

## Das macht den Unterschied



1



2



3



6



4



5



7



8

**1.** Gabel ohne Gewinde: die Steckachse am Idworx wird mit einer Kappe verschraubt und schont das Ausfallende.

**2.** Sieht eigenartig aus, ist es auch. Über die Madenschraube hinter dem Sattelrohr wird das Getriebe geneigt und der Riemen gespannt. Clever!

**3.** Achse im Rahmen: Tout Terrain spannt den Riemen vorne und kann verschiebbare Ausfallenden vermeiden.

**4.** Wie hier am Van Nicholas werden die Ausfallenden meist in Langlöchern geführt, um den Riemen zu spannen.

**5.** Elf von zwölf Hersteller setzen auf wartungsarme Zahnriemen: leicht, leise und langlebig.

**6.** Riemenwechsel leicht gemacht: bei Stevens, Contoura, Maxx und Van Nicholas, kann eine Brücke in der Sitzstrebe entnommen werden, um den Rahmen zu öffnen.

**7.** Effizientes Polster: die Kinnekt-Stütze federt extra-soft und

bietet guten Halt ohne übermäßig zu schaukeln.

**8.** Klassischer Fahrkomfort: Der Brooks-Sprungfedersattel steckt einiges weg, federt aber auch ungebremst wieder aus.

**9.** Das geht gar nicht: der Ständer am Contoura ist über ein Adapter-Blech montiert. Im Test hält er dem Gewicht nicht stand und macht die Grätsche.

**10.** Entlastung auf der Langstrecke: der Ergon-GP5 macht viele Handpositionen möglich und schont damit Rücken und Nackenbereich.

**11.** Der ergonomisch gebogenen Lenker am Contoura greift sich sehr bequem, die Abstriche beim Lenkverhalten sind zu verkräften.

**12.** Gravel-Lenker am Hillite: der Ritchey WCS Venture Max mit Doppelkrümmung im Drop und leicht ausgestellten Barends fasst



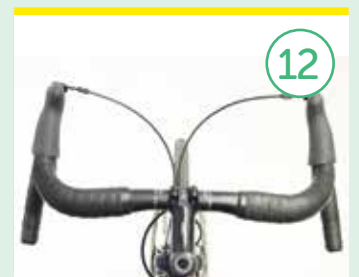
9



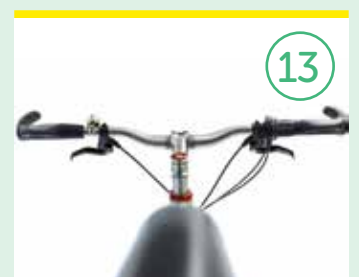
10



11



12



13



sich gut an und bietet zahlreiche angenehme Handpositionen.  
**13.** Der breite Touringlenker am Falkenjagd vereint Kontrolle und Komfort. Das elastische Titan flex leicht und wirkt wie ein Stoßdämpfer.  
**14.** Verschenkter Raum: Maxx, Contoura und Poison verbauen normale Naben mit Platz für eine Kassette. Singelspeednaben ermöglichen symmetrisch eingespeichte, seitensteifere Laufräder.  
**15.** Das Falkenjagd steht auf High-End-Felgen: Die Mavic XM 1030 besitzen dank 4D-Gewichtstuning ein optimiertes Gewichts-Stabilitätsverhältnis mit verstärkten Felgenbohrungen.  
**16.** Tout Terrain zieht den Conti GP Urban auf. Der stylische Straßenreifen mit schwarzem Reflex-

streifen, klebt mit viel Seitenhalt am Asphalt.  
**17.** Der Gegenpol findet sich am Velotraum: MTB-Stollenreifen im komfortablen Plus-Format.  
**18.** Bei der Brooks Cambium-Reihe wird Naturkautschuk mit Nylondecke wie eine Hängematte auf das Edelstahlgestell gespannt. Der Gummi absorbiert Vibrationen, dämpft Stöße und ist wasserdicht.  
**19.** Im anspruchsvollen Fillet-Brazed-Verfahren gelötet: der nahtlose Rahmen des Jütland wird individuell auf Maß gefertigt.  
**20.** Um die Rahmensteifigkeit zu erhöhen, durchstößt das Sattelrohr das flachovalisierte Oberrohr am Idworx.  
**21.** Der neue, kompakte Schaltgriff DS2 ist in Zusammenarbeit



mit Ergon entwickelt worden, mit besserer Griffigkeit bei Nässe und optimierter Leitungsführung. Für alle Getriebe und alle Handgrößen, umrüsten möglich.  
**22.** Die alten Pinion Griffe haben etwas mehr Spiel, sind aber ähnlich leichtgängig wie der DS2. Verbaut am Norwird, Van Nicholas, Velotraum und Falkenjagd.  
**23.** Über den Brems-Schalthebel Cinq Shift:R Road lassen sich zwei Gänge gleichzeitig schalten, erfordert aber etwas Kraft aus den Fingern. Die hydraulische TRP

überzeugt im Test und packt ordentlich zu.  
**24.** Steckdose fürs Rad: Der Cycle2Charge USB-Lader ist günstig und einfach nachzurüsten. Wie „The Plug“ liefert der Lader schon bei etwa 12 km/h 500mA Ladestrom.  
**25.** Schlechte Führung: Das Lichtkabel am Poison hängt durch. In dieser Preisklasse darf man mehr erwarten.  
**26.** Idworx führt das 5 Millimeter starke Lichtkabel über einen kleinen Halter gut geschützt durch das Gepäckträgerrohr.



Norwid Jütland

5.975,70 Euro



TECHNISCHE DATEN

Rahmen/Radstand	Stahl, Columbus (2-fach konifiziert)/1.083 mm
Gewicht/Gabel	17,4 kg/Stahl, 1 1/8"
Rahmenhöhe	auf Maß gefertigt (Testrad 54 mm)
Entfaltung	1,35–8,57 m/Kurbelumdrehung
Zul. Gewichte*	160/15/26 kg
Schaltung	Pinion P1.18 18-Gang-Getriebe, 28 Z. hi.
Kurbelsatz	Pinion, 175 mm, 32 Z.
Bremsen	Magura MT4 hydr. Scheibenbremsen 180/180 mm
Laufräder	27,5" Ryde Rigida Andra 210 622x21, 32 Speichen, Naben: Son 28 Dynamo/Pinion H3R
Reifen	Schwalbe Marathon Mondial 50-584
Vorbau/Lenker	Alu, 110 mm/Alu, leicht gekröpft (600 mm)
Sattel/Sattelstütze	Brooks Flyer/Alu
Lichtanlage vo./hi.	B&M IQ-X/B&M Toplight Line Plus
Gepäckträger vo./hi.	Tubus Duo/Tubus Logo
Griffe/Ständer	Ergon GP5/Pletscher Hinterbauständer
Sonstiges	Gates CDX Riemenantrieb, 3 Paar Flaschenhalter-Ösen, Cycle2charge V3 USB-Lader, SKS Schutzbleche
Garantie	10 Jahre

Schon der Anblick dieses erdbeerrot gepulverten Gefährts macht irgendetwas Appetit auf eine saftige Radreise. Und dafür ist das Norwid bestens gerüstet, 160 Kilo kann das Kraftpaket aus muffenlos gelötetem Stahl schultern. Dank der kompakten 27,5 Zoll-Laufräder mit Globetrotterreifen, hängen die Packtaschen tief und bereiten dem Jütland keine Probleme. Agil und wuselig pflügt das Norwid durchs Gelände, dabei lässt es sich präzise steuern. Gut austariert, wahrt es auch in kniffligen Fahrsituationen die Balance und kann sicher durch dichten Verkehr oder unwegsames Terrain gefädelt werden. Harte Schläge fängt der klassische Sprungfeder-Sattel mit Lederdecke ab. Der robusten Stahlrahmen und die wendigen Laufräder bescheren dem Jütland keine Bestwerte bei Leichtlauf und Antrittsstärke, die braucht es aber auch nicht, um mit dem Norwid Spaß zu haben.

**Fazit:** Mit dem Jütland kommt man überall durch. Kontrolliert und wendig, aber mit Gelassenheit im Lauf.

Radreisen	●●●●○	Fahrleistung	●●●●○
Alltag	●●●●○	Komfort	●●●●○
Sport	●○●○○	Ausstattung/Verarbeitung	●●●●●
Gelände	●●●○○	Preis/Leistung	●●●○○

Fahrverhalten	träge ○○○○○●○○○ wendig	
Sitzposition	komfortabel ○○○○○●○○○ sportlich	

**NOTE**  
**RAD**touren  
Test 2/21  
**1,5**

\* Gesamt/Träger vorne/Träger hinten

Idworx oPinion

6.335 Euro  
(ab 5.295 Euro)



TECHNISCHE DATEN

Rahmen/Radstand	Alu (3-fach konifiziert)/1.110 mm
Gewicht/Gabel	16,1 kg/Alu, 1 1/8–1 1/2"
Rahmenhöhe	He 52, 56, 60, 64/Da 48, 52, 56 cm
Entfaltung	1,39–8,33 m/Kurbelumdrehung
Zul. Gewichte*	160/–/26 kg
Schaltung	Pinion C1.12 12-Gang-Getriebe, 35 Z. hi
Kurbelsatz	Pinion, 175 mm, 39 Z.
Bremsen	Shimano Deore hydr. Scheibenbremsen 180/180 mm
Laufräder	28" Idworx DaRim DII 622x25, 32 Speichen, Naben: Son 28 110 Dynamo/Onyx DD mute
Reifen	Schwalbe Marathon Almotion 50-622
Vorbau/Lenker	Alu, 100 mm/Alu, leicht gekröpft (640 mm)
Sattel/Sattelstütze	Idworx Trekking Man/Use, Titan
Lichtanlage vo./hi.	Son Edelux II/B&M Toplight Line Brake Plus
Gepäckträger vo./hi.	–/Tubus Logo
Griffe/Ständer	Ergon GP3/Pletscher Hinterbauständer
Sonstiges	Lenkeranschlag, Gepäckträgerversteifung, 3 Paar Flaschenhalter-Ösen, Kettenschutzkasten, Steckachsen, SKS Schutzbleche
Garantie	10 Jahre

Im Radreisebereich ist oft Stahl oder sogar Titan der Werkstoff der Wahl. Was mit dem Leichtmetall Aluminium machbar ist, demonstriert hier eindrucksvoll das oPinion: In Sachen Rahmensteifigkeit macht dem Idworx keiner was vor. Das Gewicht der Packtaschen wird schlüssig vom Rahmen aufgenommen und ist schnell vergessen. Bei Idworx geht man eigene Wege, und das aus Überzeugung. Als einziger Teilnehmer im Test setzt man auf einen Kettenantrieb, kombiniert mit eigens angefertigten Kettenblättern aus haltbarem Messerstahl. Das Idorx läuft leicht und ruhig geradeaus, wie an der Schnur gezogen, perfekt austariert und kinderleicht zu führen. Das oPinion ist gespickt mit feinen, durchdachten Detaillösungen, von der akkuraten Kabelführung bis zu Ausstattungs-Lekkerbissen wie der Hinterradnabe, die geräuschlos läuft und mit null Grad Einrastwinkel ohne Verzögerung greift.

**Fazit:** Alltag oder Radreise, dieses vielseitige Heavy-Duty-Trekkingrad brilliert in beiden Disziplinen. Die Liebe zum Detail zahlt sich aus!

Radreisen	●●●●●	Fahrleistung	●●●●●
Alltag	●●●●●	Komfort	●●●●○
Sport	●●●○○	Ausstattung/Verarbeitung	●●●●●
Gelände	●●○○○	Preis/Leistung	●●●○○

Fahrverhalten	träge ○○○●○○○○○ wendig	
Sitzposition	komfortabel ○○○●○○○○○ sportlich	

**NOTE**  
**RAD**touren  
Test 2/21  
**1,2**