Test: 15 Reiseräder aus Stahl

Reisen auf Eisen

Für ihr Reiserad bauen viele auf Stahl. Wie beliebt das oft totgesagte Material noch ist, zeigt unser Praxistest. 15 Modelle aller Spielarten rollten an: Vom filigranen Randonneur bis zum MTB ähnlichen Extremreiserad. Mit Kettenschaltung, Rohloff-Nabe oder 18-Gang-Pinion-Getriebe. Für knapp 1.200 Euro bis zu über 4.000 Euro.

Text: Jan Gathmann/Fotos: Frank Gleitsmann

„Radreisen“, darauf reimt sich „Eisen“: Surft man durch einschlägige Foren oder fragt erfahrene Fahrrad-Weltreisende, ist Stahl nach wie vor für viele das bevorzugte Material. Dafür werden vornehmlich zwei Gründe mit unterschiedlichem Wahrheitsgehalt ins Feld geführt. Erstens sei Stahl komfortabler. Soviel sei schon verraten: Im Test gab es richtig komfortable und brettharte Räder, der Werkstoff scheidet als Ursache aus. Zweitens sei Stahl auch fern der Zivilisation mit einfacher Technik reparierbar. „Ja“, meint dazu Kai Bendixen, erfahrener Rahmenbauer aus Freiburg, „man kann unterwegs das Stahlrad mit einfachen Mitteln wieder flott machen, sodass man zumindest weiterfahren kann.“ Dabei sei ein Vorteil von Stahl gegenüber Alu, dass mit Löten und Schweißen gleich zwei Verfahren zur Reparatur geeignet seien. Das erhöht die Wahrscheinlichkeit, auch im hintersten Winkel der Erde noch die nötige Technik zu finden. „Ein Stahlrahmen, der beim Transport verbogen wurde, ist außerdem vor Ort leichter wieder zu richten“, nennt Bendixen einen weiteren Vorteil des Materials bei Reisen in entlegene Gebiete.

Argument gegen Stahl

Ein Argument gegen Stahl lässt sich mit Blick aufs Testfeld zumindest entkräften: Stahl muss nur bedingt schwerer sein. Gleich drei voll ausgestattete Reiseräder liegen deutlich unter 15 Kilo und damit auf dem Niveau ähnlich teurer Pendants aus Alu. Gleichwohl gehören diese Räder nicht zu den fahrstabilsten im Test. Aus Alu lassen sich wegen seiner geringeren Dichte leichtere, aber zugleich verwindungssteifere Reiseräder bauen. Die müssen dann allerdings mit den bekannt großen „Ofenrohren“ aufwarten.

Mit den abschreckend großen Rohren, auch als „Coladosen“ verschrien, ist wohl ein weiterer wichtiger Grund für die Beliebtheit von Stahl genannt: Fahrräder aus Stahl sehen meist so aus, wie Generationen von Radfahrern ihr Rad kennen- und liebengelernt haben. Die Form weckt Vertrauen. Schlanke Rohre vermitteln etwas von der Eleganz und Leichtigkeit, die das Radfahren selbst auch besitzt.

Die Beziehung von Stahl und Fahrrad hat etwas von einer alten Liebe. Die findet in jüngster Zeit, in der Handgemachtes wieder hoch im Kurs steht, vermehrt glühende Anhänger. Die Zahl der Objekte der Begierde wächst stetig. Ein Blick auf den Blog stahlrahmen-bikes.de vermittelt einen Eindruck des Spektrums. Auch im Test ist die Bandbreite riesig. Um die Vergleichbarkeit zu erhalten, haben wie die Empfehlungen deshalb für Randonneure, Kettenschaltungsräder und (teurere) Getriebeschaltungs-Räder separat vergeben.

Liebhaber feiner Rahmendetails kommen bei Stahlrahmen besonders auf ihre Kosten. Nur mit dem Traditionsmaterial sind individuelle Lösungen auch für kleinere Hersteller lohnend zu fertigen. Das spiegelt sich im Testfeld. Es beginnt damit, dass bei vier Herstellern grundsätzlich auch Rahmen auf die Wunschmaße des Kunden hin gebaut werden: Guylaine, Norwid, Hardo Wagner und Patria bieten die ergonomische Fahrgestelloptimierung gegen Aufpreis an. Velotraum erzielt mit seinem Vermaßungsangebot und vielfältigen Komponenten wie Adaptern zur Größenanpassung ebenfalls einen hohen Grad an ergonomischer Individualisierung, aber auf Basis von Standardrahmen. Oft sind es nur sinnvolle „Kleinigkeiten“, die Radler für Stahlrahmen begeistern. Etwa die traditionelle „Pumpenspitze“, die das leichte Einklemmen einer praktischen Rahmenpumpe erlaubt (Patria, Norwid), der Kettenhalter am Ausfallende, der den Laufradausbau erleichtert (Cinelli, Guylaine) oder die Ersatzspeichen, die als Schutz vor Kettenschlag auf der Strebe angebracht sind (Cinelli). Oft ist es aber auch die sichtbare Handwerkskunst, die für Stahlrahmen einnimmt. Das können die Muffenverbindungen zwischen den Rohren (Patria, Norwid) oder sichtbar feine Lötstellen am blanken Metall sein wie bei Hardo Wagner. Prinzipiell langlebiger ist übrigens keine der beiden Fügetechniken – es kommt auf die Qualität der Verarbeitung an.

Rohrsätze machen Preise

Große Preisunterschiede machen die verwendeten Rohrsätze aus. Hochwertigere Rohrsätze zeichnen sich durch geringere Wandstärken aus, die sich zu den Verbindungsstellen hin mehrfach verdicken (Konifzierung), um dort Festigkeit zu bewirken. Im Test sind Columbus Zona und Cromor sowie Reynolds 853 vertreten. Ein Vorteil der höherwertigen Rohrsätze ist, dass sie häufig in großen Rohrdurchmessern angeboten werden. Vor allem dickere Oberrohre machen die Rahmen dann verwindungssteifer, deutlich zu spüren bei Rennstahl. Günstigere Rohrsätze sind weniger oft konifiziert und haben dickere Wände, was die Rahmen in der Regel schwerer, aber nicht weniger haltbar macht. Im Gegenteil sind sie wegen der höheren Wandstärken weniger anfällig für Beulen. 25CrMo4 ist hier der Klassiker. Einen gering konifizierten Rohrsatz mit großem Rohrdurchmesser setzt Velotraum ein, was diesen Rahmen im Fahrtest fühlbar steifer macht, aber eben auch schwerer.

In Kürze

13,2 kg
wiegt das leichteste Stahlreiserad von Hardo Wagner

7 von 15 Rädern
schalten mit Rohloff-Nabe, davon eines mit Rennlenker

150 kg und mehr Systemgewicht
lassen 8 von 15 Rädern zu

Viel Gepäck sicher transportieren

Jenseits aller Vorlieben muss ein Reiserad einer besonderen Funktion genüge tun. Die ist mit „viel Gepäck, bequem weit und sicher transportieren“ gut umrissen. Die Grundbedingung dafür, die Möglichkeit je einen Gepäckträger vorne und hinten für ausgeglichene Lastverteilung anzubringen, erfüllen alle Testräder. Aber nur bei manchen darf neben dem Gepäck auch der Fahrer schwer sein. Patria, Tout Terrain, Velotraum und Falkenjagd erlauben ein Systemgewicht aus Rad, Fahrer und Gepäck von 160 Kilo. In der Praxis erlaubt das auch Radlern mit 100 Kilo Eigengewicht das Reisen mit viel Gepäck ohne Angst, den Gewährleistungsanspruch zu verlieren. Es zeugt aber auch von hohem Vertrauen in die gewählten Komponenten und Rahmen. Ein zulässiges Gesamtgewicht von 125 Kilo wie bei Simpel und Velo de Ville reicht bei 30 Kilo Fernreisegepäck nur für Radler bis 75 Kilo. Für ein Reiserad unangemessen ist es, keine eigene Angabe zum zulässigen Gewicht zu machen wie Salsa und Guylaibe. So muss das Rad nur die DIN EN 14764 erfüllen, die 100 Kilo vorschreibt, was einem 75 Kilo Fahrer in etwa die Mitnahme eine Lenkertasche erlauben würde.

Bei den Gepäckträgern gilt das gleiche wie beim Rahmenmaterial: Wer Reisen in entlegene Gebiet plant, wählt Stahl, mithin einen der Tubus-Gepäckträger, die bis zu 40 Kilo Last tragen dürfen (Logo, Cargo). Die im Testfeld

ebenfalls vertretenen Racktime-Modelle sind eher auf Europareisen zuhause und haben in der Stadt sogar Vorteile. Sie lassen sich zwar schwer beladen (bis zu 30 Kilo), stecken Schäden durch den Radtransport aber beispielsweise nicht so gut weg. Achten sollte man auf eine gute Montage: Lange Verbindungsstreben machen den Träger tendenziell wackeliger. Distanzstücke zwischen Rahmenöse und Träger erhöhen die Gefahr von Schraubenbruch, vor allem wenn die Schrauben dünner als fünf Millimeter sind. Bei den Lowridern gefiel uns der Tubus Ergo am besten. Er schafft 18 Kilo wie die anderen, macht aber das Anbringen der Packtaschen am leichtesten.

Kette oder Getriebe?

Welche Schaltung das Stahlreiserad haben soll, ist vor allem eine Frage des Geldes. Unter 2.000 Euro wird man nur bei Kettenschaltung fündig. Die 30-Gang-XT setzt hier den Maßstab und ist am Fahrradmanufaktur und Intec überraschend günstig zu haben. Auch wer immer ganz geräuschlos Dahinpedalieren will, ist mit Kettenschaltungen gut beraten, solange sie so perfekt wie im Neuzustand funktionieren. Viel weniger Wartungsaufwand für perfekte Funktion verlangen die 14-Gang-Rohloff-Nabenschaltung und das 18-Gang-Pinion-Getriebe am Patria, dessen Vorteil gegenüber der Nabe vor allem die ganz eng gestuften Gänge sind. Fast noch wichtiger als der Schaltungstyp ist aber der Übersetzungsbereich. Hier sind mit einer kleinsten Entfaltung von über 1,7 Meter pro Pedalumdrehung gleich einige Räder vertreten, auf denen man mit schwerem Gepäck besser nur Hügel in Angriff nimmt. Komfortabel passtauglich sind nur das Velotraum, das Velo de Ville und das Patria ausgelegt, wobei letzteres dank Pinion auch bergab noch Mittreten gestattet.

Bergab sind mit Gepäck auch besonders sichere Fahreigenschaften gefragt. Hier können das Rennstahl, das Velotraum und auch das Tout Terrain sich fühlbar von den anderen absetzen. Alle drei ließen sich auch durch schnelle Fahrt und durch Lastwechsel nicht aus der Ruhe bringen. Der Rest der Räder fährt sich ebenfalls sicher, lässt aber bei extremen Manövern Gepächschlenker auch am Lenker spüren. Die Unterschiede zwischen den einzelnen Modellen sind dabei gering, Lediglich das Norwid, das Salsa und das Guylaine zeigten mit Last eine gefühlt geringere Lenkpräzision, die sich mit den filigraneren Gabeln erklären ließe.

Ein besonderes Augenmerk verdienen die Bremsen. Die beste Verzögerung und größte Sicherheit auch bei Nässe boten die Scheibenbremsen, die aber mindestens über 180 Millimeter Scheiben vorne verfügen sollten. Mit der Magura MT4 am Rennstahl und der Shimano LX am Velotraum sind zwei Modelle vertreten, deren hohe Kraft sich auch von Unerfahrenen gut dosieren lässt. Mehr Gefühl bei ähnlicher Bremsleistung verlangt die Shimano XT am Tout Terrain. Auch die mechanische „Avid BB7 Mtn“ am Simpel schlug sich gut. Unkomplizierter im Alltag und auf Reisen bei ebenfalls sehr guter Bremsleistung und perfekter Dosierbarkeit sind die Magura-Hydraulikbremsen. Erstmals konnten wir dabei die neue HS33 R testen, die mit einem ergonomischen Hebel und geringeren Handkräften die Tester überzeugte. Doppelte Brakebooster sind bei allen Magura HS-Bremsen ein echtes Plus. Von den mechanischen Felgenbremsen, die nur an den Randonneuren zu finden waren, hinterließ die Tektro-Cantilever-Bremse noch den besten Eindruck.

Mythos Stahlkomfort

Komfort ist eine der mythischen Eigenschaften von Stahl, für die sich im Praxistest kein Beleg fand. Ein Beispiel: Dünnere Rahmen, wie der des Fahrradmanufaktur-Rades, fühlten sich mit identischen Sattelstützen, Sätteln und Reifen, die wir austauschten, keineswegs komfortabler an als dickere, wie der des Velotraum. Wenn etwas am Rahmen gefühlt zum Komfort beitrug, dann war es eine weit ausgezogene Sattelstütze. Fühlbar dämpfend empfanden die Tester hier die lange Titanstütze am Rennstahl. Auch ein langer Hinterbau spendet – neben der für große Fahrer wichtigen Fußfreiheit zu den Packtaschen – etwas Komfort. Der Grund: „Vorne im Bus wird man weniger durchgerüttelt als auf der Rückbank“, um es mit der Fahrradmechanik-Legende Sheldon Brown zu sagen, der übrigens auf sheldonbrown.com/frame-materials.html umfassend zum Thema aufklärt. Damit der Komfort eines langen Hinterbaus fühlbar wird, muss dieser aber schon so lang sein wie am Patria oder Guylaine. Bei letzterem sitzt das Hinterrad satte fünf Zentimeter weiter hinter dem Tretlager als beim Gros der Räder. Allerdings: Um ein vielfaches höhere Komforteffekte als der Rahmen erzielen dicke Reifen, eine Federsattelstütze oder gar eine Vollfederung. So wundert es wenig, dass das Simpel mit dicken Reifen und langem Rad-

Rohloff
Custom

Norwid: Skagerrak All-Ride Rohloff 4.187,70 Euro

Rahmen / Radstand	28-Zoll, Columbus Zona / 1.080 mm
Gabel / Federung	Stahl, starr, doppelte Lowrider-Ösen
Rahmenhöhen*	nach Maß
Gewicht	16,4 kg (inkl. Pedale)
Entfaltung	1,63 – 8,58 m / Pedalumdrehung
Zul. Gewichte**	150 / 15 / 40 kg
Schaltung	Rohloff Speedhub 14-Gang-Nabenschaltung, extern, 16 Zähne
Kurbelsatz	P.O.G., außenl. Lager, 172,5 mm, 42 Z.
Bremsen / Bremshebel	Magura HS33 hydr. Felgenbremse
Naben vo. / hi.	SON28 delux / Rohloff Speedhub
Felgen / Speichen	Mavic , geöst / v. + h. 32 Speichen
Reifen	Schwalbe Marathon Dureme, 42-622
Vorbau / Lenker	Alu / Alu OS (580 mm)
Sattel / Sattelstütze	Brooks Flyer Spezial / Alu, starr
Lichtanlage vo. / hi.	b+m Cyo RT / b+m Toplight Line Plus, 2x Standlicht + Lichtautomatik + Tagfahrlicht
Gepäckträger vo. / hi.	Tubus Duo / Tubus Logo
Ständer	Pletscher Hinterbauständer
Besonderheiten	2 Paar Flaschenhalter-Ösen, Ergo-Ledergriffe und Bar-Ends, Shimano XT Kombi-Klickpedale, Pitlock gesichert, SKS-Schutzbleche
Garantie	Rahmen und Gabel: 10 Jahre

Testbrief:

Das Norwid Skagerrak baut Rahmenbauer Rudolph Pallesen von Hand auf. Basis unseres Testrades ist ein Columbus Zona Rohrsatz. Dass der trotz relativ großer Rohrdurchmesser mit Muffen gefügt ist, macht das Rad besonders, zumal auch die Geometrie nach Kundenwünschen ausgelegt wird. Unser Testrad schien wendig und für schnelles Reisen gemacht, in leicht sportlicher Sitzhaltung beschleunigt man zügig und fährt mit wenig Widerstand. Norwid empfiehlt den Einsatz auf gemäßigten Touren, was wir unterstreichen, die Lenkpräzision ist mit der filigranen Muffengabel bei schwerer Beladung gefühlt geringer als beim Gros der Testräder. Höher als bei den meisten anderen Rädern ist der Komfort dank des federnden Brooks-Sattels und sehr handfreundlicher Ledergriffe. Die Ausstattung entspricht dem Preis, die Verarbeitung ebenso. Eine All-Ride Zertifizierung zeigt, dass das Rad die strengen Kriterien des VSF für ein langlebiges Produkt erfüllt. **Fazit:** Das Norwid gehört zu den besten fünf Reiserädern im Test, mit Fokus auf leichteres Gepäck. Der hohe Preis ist das Tribut an die Individualität.

Einsatzbereich		Bewertung	
Radreisen	●●●●◐	Fahrleistungen	●●●●◐
Alltag	●●●●○	Komfort	●●●●○
Sport	●●●●○	Ausstattung / Verarbeitung	●●●●◐
Gelände	●○○○○	Preis / Leistung	●●◐○○

Sitzposition: komfortabel – ausgewogen – sportlich

Fahrverhalten: träge – ausgewogen – wendig

Testurteil: sehr gut

ONLINE MEHR

Interview zum Thema Stahlrahmen-Tradition mit Columbus-Eigner Antonio Colombo

Kleines Stahl-Lexikon

Löten: Das Verbinden zweier Rahmenrohre durch Auftrag eines Metalles, dem Lot. Traditionell in Kombination mit Muffen angewendet, die die Rohre schon vorher ummanteln. Das Lot fließt dann durch Kapillarkräfte leichter in den Spalt zwischen Muffe und Rohr und „verklebt" diese großflächig. Silberlot gilt als vorteilhaft, weil es schon bei niedrigerer Temperatur schmilzt. Der Rahmen muss nicht so stark erhitzt werden, was die Rohre schont. Allerdings sind moderne Stähle sehr hitzebeständig.

Schweißen: Verbinden von zwei Werkstücken durch so starkes Erhitzen, dass sich das Material vermischt und beim Erkalten wieder eine feste Verbindung eingeht. Dass so gefügte Rahmen nicht so haltbar seien wie gelötete, weil die hohe Wärmezufuhr das Material schwächt, gehört zu den hartnäckigen Vorurteilen.

Anlötteil: Können Sockel für die Bremsen, Gewinde für die Trinkflaschen und Schutzbleche oder Halter für den Dynamo sein. Lassen sich bei Stahlrahmen auch nachträglich hinzufügen (anlöten), allerdings ist der Lack dann hin.

Columbus SL, SLX, Reynolds 501, 531: Legendäre, weil erstmals mehrfach aufwendig konifizierte Rohrsätze, aus denen Generationen von Rennrädern gefertigt wurden, die teilweise heute als Fixies ein drittes Leben in den Großstädten führen.

Columbus Zona, Reynolds 853: Hochwertige moderne und gebräuchliche Rohrsätze für die Verwendung in Reiserädern, Randonneuren und hochwertigen Alltagsrädern. Mehrfach konifiziert und besonders zugfest.

25CrMo4, CrMo 4130: Stahltypen mit klangvollen Namen – es handelt sich aber um einfache Rohrsätze mit dicken Wandstärken und geringer Konifizerung, die bei identischen Rohrdurchmessern wie bei hochwertigen Stählen schwerer sind.

Unterrohr, kurz hinter der Steuerrohrmuffe: Stelle, an der es (nicht nur) bei Stahlrahmen wahrscheinlicher zu Brüchen kommen kann. Hier ist die Belastung durch Bremsen und Stöße besonders hoch und gleichzeitig eine Strukturschwächung durch Löten oder Schweißen beim Herstellen möglich. Gilt auch für die Kettenstreben am Ausfallende. Ältere Rahmen ab und an hier kontrollieren. Das Gute an Stahl: Es entsteht meist zunächst ein kleiner Riss, der sich oft mit einer Weichheit bei Belastung bemerkbar macht und sich nur langsam (meist über Tage) ausbreitet.

Weich gefahren: Ausrede bzw. pseudotechnischer Vorwand, einen neuen Rahmen zu kaufen oder den Preis eines alten zu drücken. Durch Dauerbelastung innerhalb der Grenzwerte ändert sich die Struktur des Stahlrahmens nicht. Wenn sie sich ändert, ist der Rahmen dauerhaft deformiert und damit meist kaputt.

Columbus Zona: dreifach Konifizierter hochwertiger Rohrsatz.

Drei in einem: Muffenverbindung mit Schweißnaht und Lötstelle

Reynolds 853: Vierfach konifiziert und härtet beim Verarbeiten nach.

stand ebenso gute Komfortnoten erhält wie das Velo de Ville, dessen Federsattelstütze sehr gut arbeitet. Auch der gefederte Sattel-Klassiker Brooks Flyer (am Norwid) ist ein klarer Komfort-Tipp. Unschlagbar ist die Vollfederung des Tout Terrain. Mit 100 Millimeter Federweg vorne wie hinten und dicken Reifen bietet es nicht nur weitgehend stoßfreies Dahingleiten, sondern mehr aktive Fahrsicherheit, wenn es auf schlechten Pisten zu Tal geht. Zudem schont die Federung nicht nur den Körper, sondern auch das Material.
Komfort gibt es aber auch außerhalb des Sattels: Wenn das Rad wenig Wartungsarbeit macht, wenn es mit einem standsicheren Hinterbauständer oder Lenkanschlag (Tout Terrain, Cinelli) das Bepacken erleichtert, einen einfachen Radausbau bei Reifenpannen gestattet oder einfach nur selbsttätig das Licht einschaltet, wenn es dunkelt. Alle Faktoren fließen in unsere Komfortwertung ein. Dabei fiel uns an diesem Testfeld etwas unangenehm auf: Noch nie kamen so viele Räder ohne Seitenständer (siehe Daten). Liebe Hersteller, wie soll man ein Reiserad bequem beladen oder parken, wenn es noch nicht einmal ohne Taschen sicher steht? Dass man eine standsichere Parkstütze auch ohne entsprechende Aufnahme am Hinterbau gut befestigen kann, zeigt die Fahrradmanufaktur. Überhaupt finden sich dort viele Details, die das Leben auf Reisen und im Alltag einfacher machen. Seien es die Anti-Diebstahlachsen oder die Marathon-Bereifung mit Pannenschutz-Schicht (auch bei Salsa). Wer sein Rad überwiegend im Alltag nutzt, wird sich im übrigen auch über einen Kettenschutz wie den geschlossenen Hebie Chainglider am Rennstahl freuen oder vorne extraweit herunter reichende Schutzbleche (nur bei Velotraum) und nicht zuletzt Gepäckträger, in denen das Rücklicht vor mutwilliger Beschädigung geschützt integriert ist (i-Valo am Hercules und Intec).

Fazit

Das große Testfeld zeigt: Stahl-Reiseräder werden nach wie vor geschätzt. Räder aus dem heute seltener anzutreffenden Werkstoff können dabei genauso gut und günstig sein wie aus dem Massenmaterial Alu, wenn es um extremere Fernreisen geht sogar die geeignetere Rahmenbasis. Nach Punkten sind das Rennstahl und das Velotraum die mit Abstand besten Reiseräder. Das Tout Terrain ist nur aufgrund der getesteten Ausstattungsvariante hier etwas abgeschlagen, verdient aber wegen des ebenfalls souveränen Gepäckfahrverhaltens und der Vollfederung einen Tipp für jede Art von extremer Reise. Wer für wenig Geld ein sofort fernreisetaugliches Rad sucht, das sich auch im Alltag gut macht, ist mit dem VSF Fahrradmanufaktur TX800 am besten bedient. Sein Pendant unter den Rohloff-Rädern ist das Velo de Ville. Unter den Randonneuren sticht besonders Hardo Wagner hervor, der am besten den Dreiklang aus Alltag, Rennrad-Dynamik, Gepäcktransport schafft. Geht es ums reine sportliche Reisen, ist das Cinelli der Kauftipp, dessen Rahmen vorführt, wie ein modern produzierte Stahlrahmen mit Sinn für die Tradition aussehen und fahren kann.

ONLINE MEHR

Ab Januar beschreibt der Stahlrahmen-Blogger Iwo Randoja regelmäßig auf **radtouren-magazin.com** interessante Reiseräder aus Stahl.