

# URBAN SUPREME FE

## IM DAUERTEST - AKTIV RAD FAHREN 05/2018



**„OB PENDEL INS BÜRO, EISCAFÉ IN DER CITY, BIERGARTEN IN DER REGION ODER SEEN-TOUR AM LANGEN WOCHENENDE: DAS „URBAN“ ERLEDIGTE ALLES – SCHNELL UND ZUVERLÄSSIG.**

„Du magst es rasant, willst aber nicht auf Alltagstauglichkeit verzichten?“ So wirbt RADON für seinen Stadt-Schlager „URBAN“ – und soviel vorab: Dem kann ich nach über einem halben Jahr Dauertest nur zustimmen. Das Top-Modell der Serie, genannt URBAN SUPREME FE, verbindet Style und schnelles Vorankommen mit Robustheit und geringem Wartungsaufwand. Für mich das perfekte Bike für alles: Pendeln ins Büro, Besorgungen in der Stadt, Ausflüge aufs Land, Touren am Wochenende.

Und ich habe das URBAN nicht geschont: Den Sommer und Herbst über viermal pro Woche quer durch München in die Redaktion (und wieder zurück), von Pasing nach Ismaning, 15 km durch die Stadt, 13 km auf Schotter die Isar entlang – vor allem Letzteres war schon eine echte Belastungsprobe für das Bike. Gelegentlich etwas Öl auf alle beweglichen Teile und (noch gelegentlicheres) Putzen – das hat dem URBAN gereicht, um mich stets klaglos ans Ziel zu transportieren. Einzig notwendiger Service: Im Herbst habe ich die Kette nachgespannt, was dank des leicht verstellbaren Exzenter-Tretlagers kein großer Aufwand war.

Wesentlich dazu beigetragen hat die bewährte Alfine-Elfing-Nabenschaltung von Shimano: schnell, wartungsarm, unkompliziert, zuverlässig, vor allem im täglichen Betrieb. [...]

### SPORTLICH, LEICHT, STEIF

Wie schon in unserem Urbanbike-Test im Juni festgestellt, ist die Sitzposition recht sportlich, was mir als Rennradler aber durchaus entgegen kommt. Was sich auch im Dauerbetrieb wieder und noch deutlicher gezeigt hat: Der nur wenig gepolsterte Sattel ist zwar gut geformt und in der Stadt ausreichend bequem. Wer längere Touren macht, sollte den Original-Sattel mit einer Radhose (mit Sitzpolster-Einsatz) fahren – oder ein stärker gepolstertes (Gel-)Modell montieren (auch das kein Aufwand). Jedoch bleibt immer die Erkenntnis zu berücksichtigen, dass auch der beste Sattel an den dicken Nähten einer Jeans scheitert. Wer also regelmäßig länger auf dem Bike sitzt, sollte zumindest über eine gepolsterte Rad-Unterhose nachdenken. Aber auch eine „normale“ Radhose lässt sich in der Regel unter jede andere Hose drunter ziehen.

Zweiter Punkt aus dem Test: Die Griffe am Testrad sind zwar ergonomisch modelliert, aber relativ dünn. Auf längeren Strecken sind sie bequemer mit Radhandschuhen. Generell ist es aus meiner Sicht keine schlechte Idee, auch in der Stadt mit Radhandschuhen zu fahren. Kleiner, eigentlich harmlose Stürze können sonst unschöne Folgen haben, wenn man mit den Handinnenflächen etwa über Rollsplit rutscht: Solche Abschürfungen sind ziemlich unangenehm und verheilen recht langsam (was ich selbst vor etlichen Jahren leidvoll erfahren musste – und seitdem immer und überall mit Radhandschuhen fahre...).

Zur „Verteidigung“ des Urban sei noch erwähnt, dass der sportliche Sattel und die dünnen Griffe, ebenso wie der fehlende Ständer, wohl in erster Linie ein Tribut an das für ein voll ausgestattetes Alltags-Rad niedrige Gewicht von 13 Kilogramm sind. Auf Wunsch ist das alles zu ändern – leichter wird das Rad allerdings nicht.

Zum geringen Gewicht trägt in erster Linie der Rahmen aus 6061-Aluminium bei. Er ist ziemlich steif und bringt die Pedalkräfte gut auf die Straße, vor allem im Wiegetritt. Am Unterrohr fällt die Steinschlagschutz-Folie auf – in dieser Klasse unüblich. Praktisch: Eine Exzenter am Tretlager ermöglicht das schnelle Nachstellen der Kettenspannung.

An der guten Kraftübertragung haben auch die Reifen einen großen Anteil: Schwalbes G-One, eigentlich für Gravel-Renner (also überwiegend Schotter) entwickelt, haben ein Noppen-Profil, das mit hohem Luftdruck (bis 5 bar) auf Asphalt bestens läuft und mit weniger Luft (minimal 3 bar) im Gelände, ja selbst im Matsch, eine prima Performance zeigt. Sogar auf festgefahretem Schnee hält der G-One prima, wie ich auf dem Isar-Radweg einige Male feststellen konnte. Erst wenn's eisig wird, kommt er an seine Grenzen.

Was mir übrigens auch auf dem Isar-Radweg sehr angenehm am RADON aufgefallen ist, war die helle, zuverlässige Supernova-Lichtanlage. Da ich abends immer wieder mal länger im Büro saß, musste ich nicht nur einmal in völliger Dunkelheit die Isar entlang – zwischen Ismaning und Fröttmaning steht fast zehn Kilometer lang keine einzige Laterne am Weg. Und mit was für Funzeln am Rad musste ich da schon fahren ... Die Supernova E3 dagegen leuchtet so hell und weit, dass ich den durchaus auch mal kurvigen Radweg mit kaum weniger Geschwindigkeit als am Tag fahren konnte.

Wie schon erwähnt, hat das Rad eine hohe Gewichtszulassung von 140 kg (übrigens ein Bestwert in unserem Urbanbike-Test). Das „URBAN“ ist damit ideal auch für schwerere Fahrer, und große Biker werden über die verfügbaren Rahmengrößen bis 62 cm erfreut sein.

### DAS „URBAN“ IM ALLTAG

Seit über 30 Jahren bin ich nun (neben anderen Spezial-Gebieten) als Fahrrad-Journalist unterwegs. In dieser Zeit habe ich nur wenige Räder gefahren, die meinem Ideal eines Alltagsrads wirklich nahekommen. Das RADON URBAN gehört auf jeden Fall dazu – mehr noch: Mit den genannten „Updates“ [...] wäre es für mich das ideale Allround-Bike, zum Pendeln, für Ausflüge, ja sogar zum Reisen.

Zu guter Letzt möchte ich ein weiteres Mal eine Lanze für die Starrgabel brechen. Das URBAN ist ein gutes Beispiel dafür, wie wenig man eine (oft nahezu wirkungslose Billig-) Stahlfedergabel an einem Rad vermissen muss: Die 40-mm-Reifen haben, mit weniger Luftdruck gefahren, eine im Alltag völlig ausreichende, angenehme Dämpfung – das konnte ich vor allem auf dem groben Schotter des Isar-Radwegs, aber auch auf diversen Kopfsteinpflaster-Passagen immer wieder feststellen. Wer mit weniger Luft Angst vor Durchschlägen hat, zieht Tubeless-Reifen (also schlauchlose) auf. Und dass eine Starrgabel das Rad leichter, weniger anfällig und auch eleganter macht, sei nur nebenbei erwähnt.“

<b>RAHMEN</b>	Alu: 46cm / 50cm / 54cm / 58cm / 62cm
<b>GABEL</b>	Radon Urban
<b>BREMSE</b>	Shimano BR-M506
<b>SCHALTWERK</b>	Shimano Alfine, 11-Gang
<b>KURBEL</b>	Shimano Alfine, 170mm
<b>LENKER</b>	Level Nine Race, 660mm
<b>SATTEL</b>	Selle Italia X1
<b>SATTELSTÜTZE</b>	Level Nine, 31.6mm
<b>REIFEN</b>	Schwalbe G-One, 28" x 40mm
<b>LICHT VORNE</b>	Supernova E3 Pro2
<b>LICHT HINTEN</b>	Racktime integrated
<b>GEWICHT</b>	12,90kg (ohne Pedale)
<b>PREIS</b>	1.299 €



### MEHR MODELLINFORMATIONEN

Der Test zeigt das 2017er Modell

*FAZIT „Mein Test-Urteil zum RADON URBAN im Juni-Heft war: „Nicht nur in der Stadt, sondern auch weit darüber hinaus ist das URBAN ein Top-Bike: leicht, schnell, mit prima Reifen, ebensolcher Lichtanlage und tadellosen Bremsen.“ Das kann ich nach sieben Monaten Dauertest nur unterstreichen. Neben der Schnelligkeit hat sich in dieser Zeit vor allem die Wartungsarmut des RADON als großer Pluspunkt herauskristallisiert – rasante Alltagstauglichkeit eben ...“*

[www.radfahren.de](http://www.radfahren.de)

