

GRAVEL BIKE

25
SEITEN

Know-how

Kaufberatung:
Schaltungen & E-Graveller
Routenplanung leicht
gemacht

SCHOTTER X STRASSE



7,90 € • 2/2024
Österreich 8,90 € Schweiz 12,90 CHF Benelux
9,30 € Spanien 10,50 € Italien 10,50 €

Material ■ 17 Gravelbikes aller Klassen im Test ■ Kettenwachs ■ Shimano GRX Di2 vs. Sram Red XPLR AXS ■ Campagnolo Ekar GT u. v. m. **Typen** ■ Paul Voß ■ Wiebke Lühmann ■ Frederik Raßmann **Ziele** ■ Schwäbische Alb ■ Ammergauer Alpen ■ Südtiroler Weinstraße ■ Island



HOHEACHT

E-EQUIPMENT FÜR DEIN MIKROABENTEUER

Mit den LUMO E-Gravel-Bikes von HoheAcht startest dein Abenteuer direkt vor der Haustüre. Der nahezu unsichtbare und geräuschlose Mahle X35+ Motor gibt dir den Extra-Kick und ein optionaler Range Extender unterstützt auch deine größeren Bike-Packing-Projekte. Lass den Alltag hinter dir!

Entdecke unsere
E-Gravel-Modelle:



www.hoheacht-bikes.de

HoheAcht ist eine Marke der TechniBike GmbH. TechniBike ist mehrheitlich ein Unternehmen der LEPPER Stiftung e.S.



Champagne Tour trifft Schotter

Den weißen Schotter der Champagne entdeckten die Planer des größten Radrennens der Welt dieses Jahr für sich. Auf der 9. Etappe der Tour de France durften die „Helden der Landstraße“ endlich mal so richtig Rad fahren: Auf 14 Schotter-Sektoren ging die Post ab. Im Rahmenprogramm fuhren wir zum Launch der neuen Shimano GRX Di2 (S. 100) einige Sektoren vor den Profis ab.



3 Landstriche,

die uns bei der Arbeit an diesem Heft beeindruckt haben.

Wendland

Ganz ruhig

In den Weiten des östlichen Niedersachsens haben wir uns beim Test der Gravelbikes für diese Ausgabe ausgetobt. Neben dem höchst diversen Untergrundprofil verzauberte uns das Wendland vor allem mit seiner Ruhe. Denn hier gibt es nicht viel, aber davon eine ganze Menge. Eine große Wendland-Reportage gibt's im nächsten Heft.



Südtiroler Weinstraße

Weine & Steine

Im Süden der Alpen liegt ein Paradies für Radsportlerinnen und Radsportler aller Art. Auch fürs Gravelbike hat die Welt rund um die Südtiroler Weinstraße eine Menge zu bieten. Etwa traumhafte Radwege auf den Spuren alter Bahntrassen. Oder ziemlich anspruchsvolle und ziemlich schöne Schotterwege in den Höhen der Fleimstaler Alpen. Und ja, auch den einen oder anderen leckeren Tropfen. Mehr dazu ab Seite 104.



Zum Cover dieser Ausgabe

Redakteur und Fotograf Christian Penning erfreut sich „seit fast 30 Jahren an den magischen Momenten“ seiner Arbeit, die ihn motivieren, Bikes und Berge mit der Kamera festzuhalten: „Auf dem Gravelbike gibt's Naturerlebnisse wie beim Mountainbiken kombiniert mit der Dynamik des Rennradfahrens.“ Beim Shooting für die Story durch die Ammergauer Alpen gab's von diesen Momenten reichlich. Zu sehen auf dem Cover und ab Seite 72.



Seite 6



Seite 92



Seite 44



Seite 64



Seite 100



Seite 116



Inhalt

AUSGABE **02-2024**

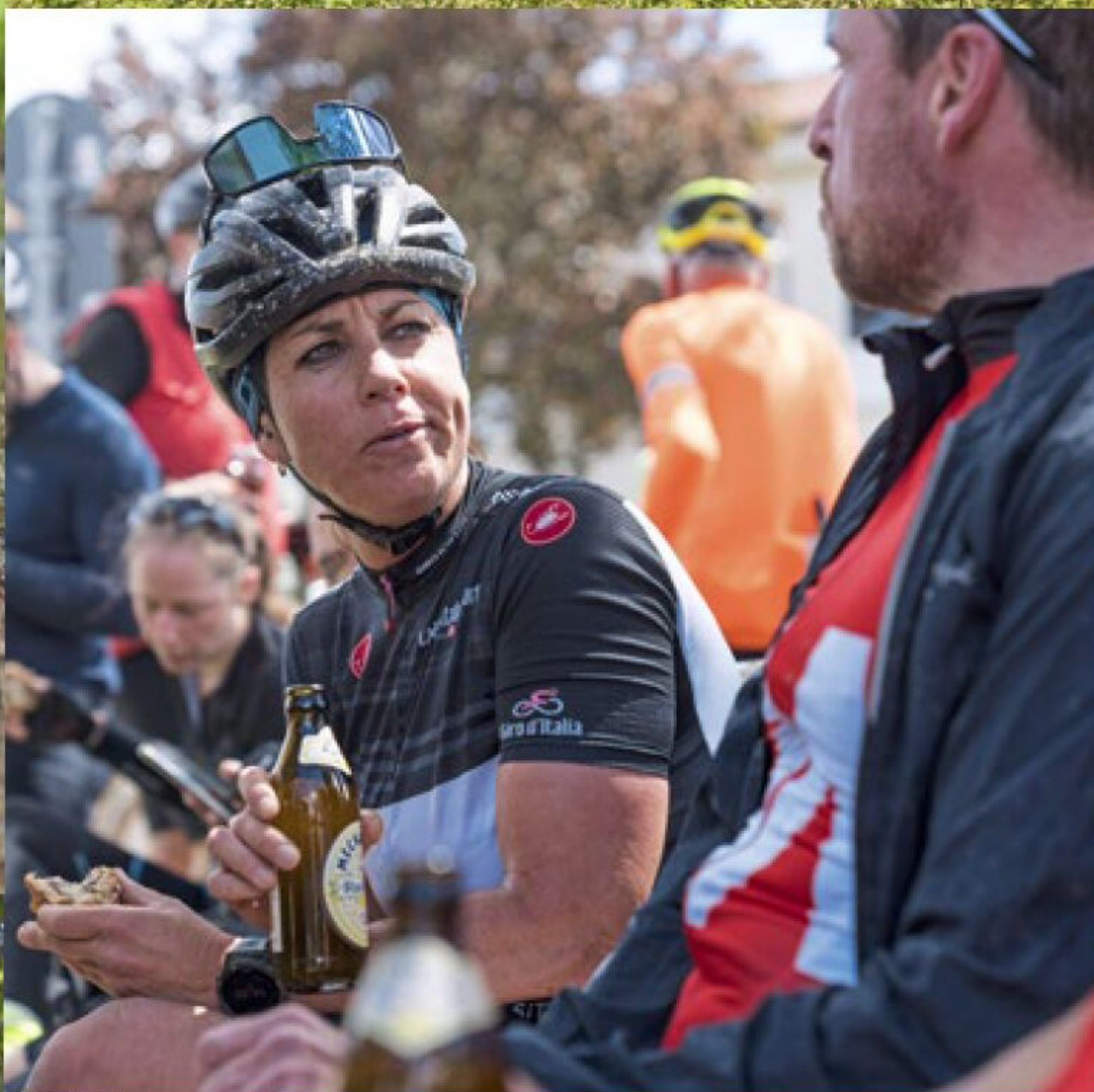
- 6 Fotostory: EVERVE-GRAVELTOUR**
Am Start bei dem Gravel-Event auf der Schwäbischen Alb: Teilnehmerinnen und Teilnehmer berichten.
- 14 Staub und Schotter: NEUE REKORDE**
Quer durch Europa, die USA oder um die ganze Welt: Rekordverdächtige Touren mit dem Gravelbike.
- 16 Staub und Schotter: VERMISCHTES**
Szene-Splitter, Initiativen, Produkte, Lesestoff und jede Menge Gravelbike-Know-how.
- 28 Neuheiten: JETZT ZU HABEN**
Aktuelle Bikes, frisches Zubehör und neue Teile: Viele Hersteller zeigen sich schwer innovativ.
- 38 Im Interview: PAUL VOSS**
Deutschlands erster Gravel-Profi spricht über seine Erfolge, seine Niederlagen und seine offenen Ziele.
- 44 Volle Auswahl: ZWÖLF GRAVELBIKES IM TEST**
Mit Rahmen aus Alu, Carbon, Stahl oder Titan – Bikes für jeden Anspruch und Geschmack im Test.
- 64 Routenplanung: SELBST GEMACHT**
Da geht's lang: Alles, was du wissen musst, um deine eigene perfekte Gravelbike-Tour zu planen.

- 72 Reise: AMMERGAUER ALPEN**
Auf den Spuren König Ludwigs durch die deutsche Alpenregion, in der Passion ein zentrales Thema ist.
- 78 Selbstversuch: EIN E-GRAVELBIKE IM ALLTAG**
Das Richtige für die Freizeit und den Weg zur Arbeit? Redakteur Felix Krakow hat's ausprobiert.
- 82 E-Graveller: BIKES UND MOTOREN**
Kaufberatung und Test: Fünf Motorenkonzepte und Bikes mit entsprechendem Antrieb im Check.
- 88 Nerd-Talk: IM RENNIEBER**
Drei, die es wissen müssen, sprechen über die zunehmende Professionalisierung der Gravel-Szene.
- 92 Kaufberatung: GRAVEL-SCHALTGRUPPEN**
Was bietet der Markt und welche Gruppe ist die passende für dich? Hier findest du Antworten.
- 100 Vergleich: SHIMANO GRX DI2 VS. SRAM RED XPLR**
Die neuen Topmodelle der führenden Gruppenhersteller im Test: Das können die Edel-Ensembles.
- 104 Reise: SÜDTIROLER WEINSTRASSE**
Auf den Spuren der alten Fleimstalbahn lässt es sich herrlich graveln. Eine Gegend für Genießer.
- 108 Schotter Check: GRAVEL-PARTS UND ZUBEHÖR**
Im Staub und auf Schotter intensiv getestet: neue Produkte rund ums Gravelbike.
- 116 Szene: THE RIFT AUF ISLAND**
Eines der härtesten Gravel-Events, Christoph Döttel-mayer hat's geschafft. Ein persönlicher Rückblick.
- 122 Letzte Seite & IMPRESSUM**
Drei besondere Gravel-Events, auf die du dich jetzt schon freuen kannst.

Gravelbikes in dieser Ausgabe:

1of1 Aerogavel (S. 47), **8Bar** Tflsberg Steel V3 (S. 48), **Bombtrack** Beyond SUS (S. 50), **Böttcher** Evolution Gravel (S. 51), **Falkenjagd** Aristos R Trail Gravel (S. 52), **Ghost** Asket CF 30 (S. 53), **Giant** Revolt X 1 (S. 54), **Intec** GX2 (S. 56), **Maxx** Roadmaxx Tour (S. 58), **Poison** Tellur (S. 59), **Propain** Terrel CF (S. 60), **Rose** Blend Gravel (S. 61), **Canyon** Grizl:On CF 9 (S. 83), **Cervélo** Rouvida Force XPLR (S. 84), **Storck** E-Grix Pro Force XPLR (S. 85), **Giant** Revolt E+ (S. 86), **Bergamont** E-Grandurance Elite (S. 87)

Community



GRAVEL-EVENT AUF DER SCHWÄBISCHEN ALB

EVERVE GRAVEL TOUR

Schöne Touren, traumhafte Natur, fröhliche Menschen und ein bisschen Matsch: GRAVELBIKE war bei der zweiten Ausgabe der Everve-Graveltour am Start.

TEXT **FELIX KRAKOW** FOTOS **BJÖRN HÄNSSLER**

Das Orga-Team der Everve-Graveltour muss einen ziemlich guten Draht zum Wettergott haben. Oder einfach viel Glück. Denn pünktlich zum Start der geführten Touren dreht jemand den Regenhahn zu. Erste Sonnenstrahlen brechen durch die Wolken. Gut, wer schon früher am Morgen auf eigene Faust gestartet ist, mag ein paar Tropfen abbekommen haben. Aber den Spaß auf der Gravelbike-Runde über die Schwäbische Alb und durch das Tal der Donau lässt sich dadurch keiner nehmen.

Zum zweiten Mal fand die Tour mit Start in Albstadt in diesem Sommer statt. Und die Zahl der Teilnehmerinnen und Teilnehmer hat sich im Vergleich zum Vorjahr glatt verdoppelt. Rund 700 Menschen schwingen sich am Morgen in den Sattel, um einen tollen Tag auf zwei Reifen zu verbringen. Der Star der Tour, ganz klar: die Strecke. Zum Beispiel wenn es auf Schotterwegen wie aus dem Bilderbuch über die einsame, grüne und hügelige Alb geht. Oder wenn die Bikes entlang der hier noch jungen, wilden Donau rauschen.

Die drei Streckenvarianten über 42, 89 oder 121 Kilometer haben es durchaus in sich. Aber um fehlende Energie muss sich hier niemand Sorgen machen. In regelmäßigen Abständen warten Verpfle-

gungsstationen mit üppigem Angebot. Vom frisch aus der Siebträgermaschine gezogenen Espresso über leckeres Gebäck bis zum alkoholfreien Bier ist alles dabei. So ist garantiert, dass alle mit einem Lächeln im Gesicht das Ziel erreichen. Nach einigen Umarmungen und dem Finisher-Getränk geht's an die Pflege: erst das Bike am Kärcher-Stand, dann den Körper im Luxus-Duschtruck von Hansgrohe.

Wieder frisch gemacht wartet die kleine, aber feine Expo auf Neugierige. Zum Beispiel am Stand von Ausrichter Everve, wo etwa das besondere Sattelkonzept der Marke erklärt wurde. Bei Merida ist sogar das Bike von Gravel-Weltmeister Matej Mohoric zu bestaunen.

Dann noch schnell ein kleine Stärkung, bevor zum Abschluss eines rundum gelungenen Tages die Band Apetrap aus München groß aufspielt: feiern bis spät in den Abend. Was für ein Tag. ■



ZUR INFO

Die Everve-Graveltour führt auf drei Strecken über die Schwäbische Alb und durch das Donautal. Auch im nächsten Jahr soll das gesellige Event wieder in Albstadt stattfinden. Die Startgebühren liegen je nach Strecke regulär zwischen 39 und 59 Euro. Die Anmeldung soll im Herbst starten. graveltour.org

Ort:

Albstadt, BW

Termin:

28. Juni 2025

DAS BIKE IM DETAIL

Hersteller: Pinarello

Modell: Grevil F

Rahmen: Carbon

Schaltgruppe: Shimano GRX Di2 1×11, 42T×11–42

Laufräder: Princeton Carbonworks Grit 5450 (Carbon)

Reifen: Maxxis Rambler 700×38c (38 mm)

Anbauteile: Most



ANNETTE UND IHR PINARELLO GREVIL

Bei ihrem allerersten Gravelbike-Event wollte es Annette Katz gleich mal richtig wissen. „Irgendwer hat den Link zur Everve-Graveltour in unserer Rennrad-Gruppe in WhatsApp gepostet“, erklärt sie. Die Frau aus dem nur 50 Kilometer von Albstadt gelegenen Nagold hat sich gleich angemeldet. Vor allem aber hat sie sich direkt mal für die lange Runde über 121 Kilometer und gut 1800 Höhenmeter entschieden. Als sie nach der Tour im Ziel ihr Fahrrad reinigt, schwärmt sie von der „super Organisation“, den vielen Verpflegungsstationen und der erstklassigen Ausschilderung der Strecke. „Mein Highlight war

aber die wunderschöne Natur im Donautal“, berichtet Annette und verspricht: „Im nächsten Jahr bin ich auf jeden Fall wieder dabei.“ Doch nicht nur für sie, sondern auch für ihr Fahrrad war die Graveltour eine Premiere. „Mein Gravelbike ist brandneu, ich bin absolute Gravel-Anfängerin“, verrät sie. Dabei hat sie sich ihr schickes, leichtes Pinarello Grevil eigentlich vor allem für die Fahrt zur Arbeit zugelegt. Neben der zweifarbigen Lackierung in Schwarz und Gold gefällt ihr an dem Italo-Bike vor allem die komplett integrierte Führung der Kabel und Bremsleitungen. „Ein schön cleanes Rad“, sagt sie.

CARO UND IHR ROSE BACKROAD

Gemeinsam mit ihrem Mann Simon war Caro Zehentmeier bei der Everve-Graveltour am Start. Während Simon sich früh mit seinem neuen Cervélo Áspero auf die lange Strecke machte, ging Caro es etwas ruhiger an. Um 10 Uhr startete sie als einzige Frau neben neun Gravelbikern in die geführte Variante der 89-Kilometer-Runde. Zwar musste sie an den Anstiegen ein bisschen kämpfen, trotzdem hat ihr die Tour viel Spaß gemacht: „Am meisten haben mir die tolle Landschaft und die Gespräche während der Fahrt gefallen.“ Zum Gravelbike kam Caro über Simon, der sie im Ziel mit offenen Armen erwartete.

Im vergangenen Jahr nahm sie bereits am Octopus Gravel in den Schweizer Alpen teil. Interessant: Zum Einstieg in die Welt des Radsports hat Caro in Memmingen einen speziellen Kurs belegt. Er nennt sich „Fit für die Alpen“ und soll Einsteigerinnen und Einsteigern die wichtigsten Grundlagen vermitteln. Dazu zählen Ausdauertraining, Fahrtechnik, aber auch Ernährungshinweise. Nach der Everve-Graveltour ging es für Caro und Simon übrigens gleich weiter zu „Into the Wold“ im Bregenzerwald. Zudem steht in diesem Jahr unter anderem noch die Gravel Rallye Rhine Valley im Kalender der beiden.

DAS BIKE IM DETAIL

Hersteller: Rose
Modell: Backroad AL GRX RX600
Rahmen: Aluminium
Schaltgruppe: Shimano GRX 1x11, 40T x 11-42
Laufräder: Rose G25 (Aluminium)
Reifen: WTB Raddler 700 x 44c (44 mm)
Anbauteile: Ritchey



BERTIN UND SEIN BASSO TERA

Auf eher ungewöhnliche Art kam Bertin Hermens-Ferraro zur Everve-Graveltour. „Ich bin durch den WhatsApp-Status einer der Erzieherinnen meines Sohnes auf das Event aufmerksam geworden“, sagt der Mann aus Marbach am Neckar. Er hat mit seinem Gravelbike schon einiges erlebt. Wenig Wunder, dass er sich für die „Volle Dröhnung“ entschieden hat. Also die lange 121-Kilometer-Runde. „Die Tour hat mir sehr gut gefallen, und das trotz Matsch und eines Sturzes“, berichtet Bertin. Am meisten Spaß hat ihm dabei die lange Abfahrt nach dem harten Anstieg gemacht. „Schön war auch zu

realisieren, dass bei dem Sturz nichts Ernstes passiert ist. Mir nicht und vor allem meinem Bike nicht“, sagt er. An seinen Touren mit dem Gravelbike gefällt ihm vor allem, dass er den Alltag dabei so wunderbar hinter sich lassen kann. „Außerdem passieren einfach immer wieder schöne, unvorhergesehene Dinge, wenn man mit dem Bike unterwegs ist.“ In diesem Jahr möchte er gerne noch eine mehrtägige Tour unternehmen. Zum Beispiel von der Quelle bis zur Mündung entlang des Neckars fahren. Und für das kommende Jahr hat er sich bereits das Rennrad-Event Alb Extrem als Höhepunkt herausgesucht.



DAS BIKE IM DETAIL

Hersteller: Basso
Modell: Tera
Rahmen: Aluminium mit Carbon-Hinterbau
Schaltgruppe: Sram Apex 1x11, 42T x 11-36
Laufträder: Microtech MX 25 (Aluminium)
Reifen: Schwalbe G-One Bite (vorne), G-One Allround (hinten)
Anbauteile: Microtech

DAS BIKE IM DETAIL

Hersteller: Merida
Modell: Silex 200
Rahmen: Aluminium
Schaltgruppe: Shimano Sora 2×9, 48/32 x 11–34
Laufräder: Merida Comp SL (Aluminium)
Reifen: Continental Terra Speed
Anbauteile: Merida



KATHARINA UND IHR MERIDA SILEX

Gemeinsam mit einer Freundin hat Katharina Neyrinck die 89 Kilometer lange Runde namens „Von allem etwas“ unter die Räder genommen. „Wir haben die schöne Strecke total genossen und hatten viel Spaß“, erzählt sie. Dabei sah sie sich ab und an schon im Matsch liegen. „Nachdem wir im Frühjahr nur auf Asphalt gefahren sind, war die Strecke doch teilweise herausfordernd“, sagt sie, landete aber glücklicherweise nicht im Matsch. Dafür hatte sie einen tollen Tag mit „manch netter Plauderei mit den anderen Teilnehmern“. Spannend ist Katharinas Weg zur Everve-Graveltour. Auf die Marke aus

Albstadt war sie gestoßen, als sie Ausrüstung für die Tour de Lauro suchte. Bei dieser Tour fahren Schüler und Schülerinnen der Waldorfschule Überlingen mit dem Fahrrad bis nach Neapel. In diesem Jahr fuhr ihr Sohn bei der rund 1300 Kilometer langen Tour mit. Katharina war als Begleiterin auf dem Rennrad dabei. „Über Empfehlungen kam ich zu Sattel und Hose von Everve“, berichtet sie. Später erfuhr sie aus dem Everve-Newsletter von der Graveltour. Ihr Merida Silex Gravelbike fährt Katharina seit drei Jahren. In diesem Jahr möchte sie damit unter anderem noch den Bregenzerwald erkunden.

GRAVEL

DAS BIKE IM DETAIL

Hersteller: Kona

Modell: Rove

Rahmen: Aluminium

Schaltgruppe: Shimano Sora 2×9, 34/50 x 11–34

Laufräder: Aluminium

Reifen: Schwalbe G-One Bite

Anbauteile: Kona

Bremse: TRP Spyre C (mechanisch)



NIKOLAI UND SEIN KONA ROVE

„Die Runde war der Hammer“, schwärmt Nikolai Fischer aus Weinstadt bei Stuttgart nach der **Graveltour**. Eigentlich war er auf der Suche nach Gravelbike-Rennen, als er auf das Event in Albstadt gestoßen ist. Gemeinsam mit einem Kumpel nahm er die 121-Kilometer-Runde in Angriff. „Die Streckenführung war super cool. Das hat mega Laune gemacht“, sagt er und lobt die Mischung der verschiedenen Untergründe sowie das Verhältnis von Höhenmetern zu Kilometern. Als Highlight des Tages nennt er die Fahrt durchs Donautal. Sein Kona Rove Gravelbike hat Nikolai bis ins vergangene Jahr

nur auf der Straße genutzt. Eigentlich kommt er aus dem MTB-Enduro-Sport, wollte aber ein schnelles Trainingsrad. Jetzt plant er den Umstieg von Enduro- auf Gravel-Rennen. „Und weil mein Rad und ich noch nie auf Schotter gefahren sind, war die Gravel Tour der perfekte Einstieg“, sagt Nikolai. Als nächstes hat er Rennen der Gravel Earth Series ins Auge gefasst. „Mein Traum wäre, Gravel-Rennen überall auf der Welt zu fahren“, sagt er. Dann aber wohl nicht mehr auf seinem alten Alu-Gravelbike. Auch wenn er es gerne fährt und stolz auf die Tubeless-Umrüstung der Laufräder ist. Mit Panzertape.

INGA UND IHR MEGAMO JAKAR

Ganz entspannt hat Inga Vaupel es bei ihrem ersten organisierten Gravelbike-Event angehen lassen. Zusammen mit einer Freundin ist sie die kurze 42-Kilometer-Runde gefahren. „Meine Freundin hatte die Idee. Wir haben so was vorher beide noch nicht gemacht“, sagt sie. Inga ist hin und weg von der abwechslungsreichen Strecke, der schönen Natur, der leckeren Verpflegung und der tollen Stimmung. „Auch im Ziel war für alles gesorgt. Die Kärcher-Station zum Beispiel war richtig gut“, berichtet Inga. Neben der Verpflegungsstation unterwegs hat sie sich vor allem über das schöne Wetter gefreut: „Ich bin

froh, dass es doch noch so super mitgespielt hat.“ Im nächsten Jahr möchte sie wieder dabei sein. „Dann aber vielleicht auf einer der längeren Runden“, sagt sie. Aufgewachsen an der niederländischen Grenze, ist das Fahrrad seit jeher Teil ihres Lebens. Als Sport hat sie es aber erst nach dem Umzug nach Stuttgart entdeckt. Ihr bisheriger Gravelbike-Höhepunkt war eine Bikepacking-Tour durch die Toskana. Im September steht dann ein Bikepacking-Trip durch Südkorea auf dem Programm. „Und irgendwann würde ich gerne mal mit dem Fahrrad über die alte Seidenstraße fahren“, sagt sie.

DAS BIKE IM DETAIL

Hersteller: Megamo
Modell: Jakar 30
Rahmen: Aluminium
Schaltgruppe: Shimano GRX 2×10, 46/30×11–36
Laufträder: Megamo Gravel GR 700 (Aluminium)
Reifen: WTB Riddler 700×45c (45 mm)
Anbauteile: Megamo



Staub & Schotter



**Lael
Wilcox**

fährt rund um die Welt



Von Chicago nach Chicago ... und dazwischen einmal rund um die Welt. Bei Redaktionsschluss dieser Ausgabe ist Lael Wilcox noch auf der Jagd nach dem offiziellen **Guinness-Rekord** für die Umrundung der Erde auf dem Fahrrad auf komplett eigene Faust. Sprich: ohne Begleitfahrzeug und Co. Ihr Ziel ist es, dabei

29 000 km
in **110** Tagen

zu fahren. Ihre Strecke führte auch durch Deutschland. Vom 11.-13. Juni fuhr sie aus den Niederlanden kommend am Rhein entlang Richtung Alpen. Bei Erscheinen dieser Ausgabe hat sie noch neun Tage Zeit, um Chicago zu erreichen.

REKORD- VERDÄCHTIG

Drei unglaubliche Leistungen mit dem Fahrrad.

**Justinas
Leveika**

fährt quer durch die USA



4400 km
in **13** Tagen

Strecke der Welt absolviert. Die rund 4400 Kilometer lange **Tour Divide** von Kanada quer durch die USA bis an die Grenze Mexikos legte er in **13 Tagen, 12 Stunden und 16 Minuten** zurück. Mit Ulrich Bartholmös knackte auch der schnellste Mann des Vorjahrs den alten Rekord. Nur hatte Justinas eben wenige Stunden zuvor die neue Bestzeit gesetzt.





Sebastian Breuer

fährt quer durch Europa



Vom Nordkap ans Cabo de São Vicente: Nach seinem Sieg beim Unbound XL in den USA stürzte sich Sebastian Breuer gleich ins nächste Abenteuer. In Rekordzeit rauschte er mit seinem Gravelbike vom nördlichsten Punkt Europas in Norwegen an die Südwestspitze des Kontinents in Portugal.

Genau **30 Tage, 12 Stunden und 55 Minuten** war er unterwegs und sagt im Ziel: „Dieser Trip hat mich verändert. Ich habe neue Seiten an mir entdeckt, die ich unbedingt am Leben halten möchte.“ Wir sind gespannt, auf welche weiteren Abenteuer wir uns als Folge dieser Ansage freuen dürfen.

7491 km
in **30 Tagen**

Zeig uns deine Ziele! Du hast auch ein Traumziel, ein besonderes Gravelbike oder eine besondere Geschichte? Dann melde dich bei uns. Vielleicht bringen wir dich und dein Bike online oder im Heft groß raus. Schreib uns an info@gravel-bike.com oder per Nachricht auf unserem Instagram-Kanal [gravelbike.mag](https://www.instagram.com/gravelbike.mag)



topeak.de



STARTE DEIN ABENTEUER

BIKEPACKING SERIE

Topeak Bikepacking-Taschen sind so designed, dass sie unter härtesten Bedingungen bestehen: haltbar, leicht und wasserabweisend. Erhältlich in grün oder schwarz und vielen Größen, um deine Ausrüstung optimal zu verstauen.

Prepare to ride.



AUF TOUR VON FREIBURG NACH KAPSTADT

Ich packe
meine
Arschrakete
und nehme
mit ...



Ich bin dann mal weg: Wiebke Lühmann hat ihren Job gekündigt und sich aufs Rad gesetzt. Seit dem 3. Oktober 2023 ist sie unterwegs nach Südafrika. Aktuell fährt sie durch Kamerun. Wir haben mit ihr gesprochen.

Wiebke, du bist jetzt seit mehr als zehn Monaten mit dem Gravelbike auf dem Weg Richtung Südafrika. Wie fühlt sich das für dich an?

Zehn Monate unterwegs zu sein, fühlt sich verdammt lange an. Und sehr weit. Während zu Hause alles und viel passiert, ist das Leben unterwegs oft eher eindimensional. Aber dieses Leben ist schön, simpel, übersichtlich, manchmal auch sehr intensiv. Es braucht aber auch immer wieder viel Geduld und Kraft.

Was hast du bisher gelernt über unsere Welt und deinen Platz darin?

Die Welt ist groß und trotzdem klein, denn wir können mit einem einfachen Fahrrad sehr lange in eine Richtung fahren, weit kommen und haben dennoch nur einen klitzekleinen Ausschnitt gesehen. Auf meiner Reise sehe ich nur eine dünne Scheibe vom großen Schinken. Mein Platz auf dieser Welt ist unterwegs. Ein festes Zuhause hab ich nicht. Aber es fühlt sich sehr gut an, dass ich jeden Tag selbst bestimmen kann, wie weit und wohin ich fahre. Die Welt dreht sich nicht um mich, aber ich bin trotzdem ein Teil von ihr.

Was war bislang dein größter Fail oder die kritischste Situation?

Kritische Situationen gab es eher wenige bislang. Die Fahrt durch Liberia gehört zu den Grenzerfahrungen dieser Reise. Es gab viel zu viel Schlamm, steile Anstiege und Dauerregen. Da hatte ich im Regenwald zehn Tage lang schlechte Laune. Aber irgendwie ging es zum Glück immer weiter.

Wie lange wirst du noch unterwegs sein und was kommt dann?

Das weiß ich noch nicht. Erst mal ankommen, dann sehen wir weiter.

... mein **Handy**
und meine
Powerbank
und meine
Birkenstock-Sandalen
und mein
Zelt
und meine
Isomatte
und meinen
Schlafsack
und meinen
Pyjama
und mein
festes Shampoo
und meine
Luftpumpe
und mein
Kettenöl.



UNSERE EMPFEHLUNG

BIER

DES MONATS

»Zeer Zipa: „Wie ein Sonntag bei Großmutter“ lautet das Motto hinter diesem alkoholfreien IPA aus der Schweiz. Fakt ist: Nach der Gravel-Tour schmeckt es fruchtig erfrischend, ohne dass man den Alkohol vermissen würde. Mehr Infos: zeerbrewing.com

SILEX

EVERY ROAD IS YOURS



Adventure, every day. Get lost, find yourself. Es liegt etwas Faszinierendes darin, einfach loszufahren und sich treiben zu lassen, ohne auf die Zeit zu achten. Egal, ob beim Training auf wechselndem Untergrund, einer intensiven Gravel-Runde, oder einer Entdeckertour, bei der du einfach nur herausfinden willst, wohin die Straße oder der Weg dich führt: Das SILEX ist an deiner Seite.

MERIDA. MORE BIKE.



MERIDA.com

SILEX 7000



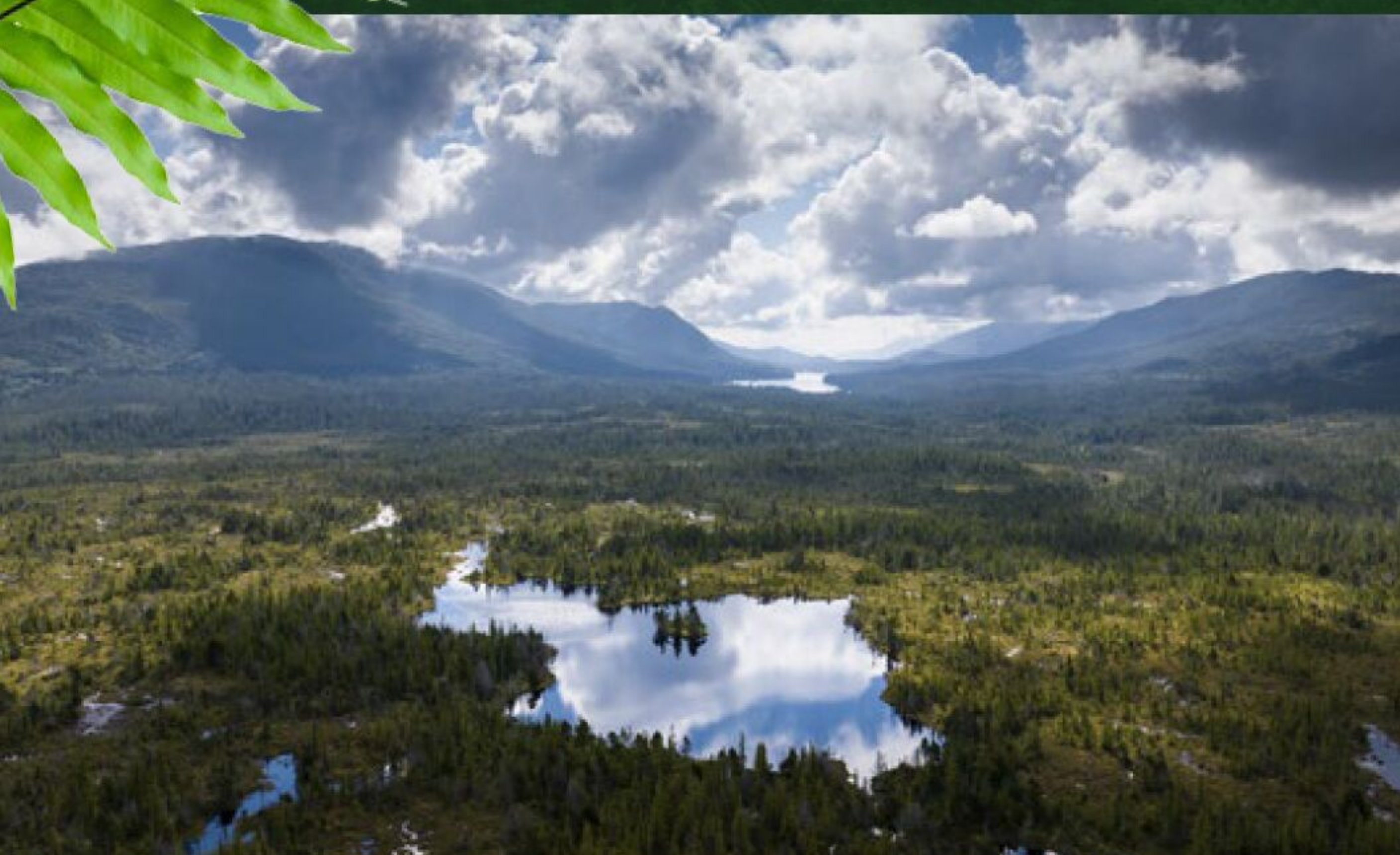
MEHR ERFAHREN →

MERIDA 



SCHUTZ FÜR DEN WALD

Die Natur ist die Arena für unsere Gravelbike-Abenteuer.
Eine Stiftung aus Dresden setzt sich für ihren Schutz ein.



Abenteuer in der Natur erleben. Das ist ein wesentlicher Reiz beim Gravelbiken. Besonders wichtig dafür: eine intakte Natur. Entsprechend groß sollte unser Ansporn sein, diesen einzigartigen Planeten so gut wie möglich zu schützen. Genau dafür setzt sich auch die Stiftung Wilderness International aus Dresden ein. Dazu kauft sie weltweit schützenswerte Wildnisgebiete, um sie vor der Zerstörung zu bewahren. Auf der einen Seite werden diese Gebiete im Anschluss durch Partnerschaften vor Ort und Waldhüterinnen

und -hüter geschützt. Auf der anderen Seite kann man zur Unterstützung des Vereins eine Art Patenschaft für konkrete Landstücke übernehmen. Dazu wird jeder geschützte Quadratmeter mit einem Luftbild und Geokoordinaten versehen und immer nur einmal vergeben. Wer spendet, erhält eine entsprechende Urkunde mit den Daten zu dem dadurch geschützten Land. Gespendet werden kann dabei wahlweise einmalig oder regelmäßig, pro gespendeten Euro wird ein Quadratmeter Land geschützt. Aktuell können Projek-

Getty Images / Surasat Suwanmake (2), Fabian Mühlberger

**The best part of the ride
starts at the end of the
pavement.**

**IN
V
E
R
S
I
O
N**



BREEZER

Entdecke das Inversion X:



breezerbikes.eu



2008 hat Kai Andersch die Stiftung gemeinsam mit 25 gleichgesinnten Menschen gegründet.

te in Kanada und Peru unterstützt werden. Insgesamt hat die Stiftung dort bereits fast 10 Mio. m² Wald geschützt. Neben Einzelpersonen wird Wilderness International auch von diversen Partnern unterstützt. Darunter etwa Marken wie Ortlieb, Nordisk oder Dji. Auch das Rock-Festival Wacken ist Partner der Stiftung, genau wie der Verlag Motor Presse Stuttgart, zu dem auch das GRAVELBIKE-Magazin gehört. Mehr dazu: wilderness-international.org

So arbeitet Wilderness International:

1. Land finden
2. Land kaufen
3. Grundbucheintrag erstellen
4. Luftbilder erstellen
5. Spenden sammeln
6. Urkunde ausstellen
7. Forschen
8. Gekauftes Land langfristig schützen

Was heißt eigentlich

?

...

UDH Universal Derailleur Hanger

Immer mehr moderne Gravelbikes sind UDH-kompatibel. Hinter den drei Buchstaben versteckt sich ein von Sram eingeführter Standard für Schaltaugen. Dem Bauteil am Rad also, an dem das Schaltwerk montiert wird. Praktisch: UDH macht Schluss mit dem Wildwuchs, denn bislang nutzt fast jeder Radhersteller eigene Schaltaugen-Modelle. UDH-kompatible Rahmen erlauben die Montage direkt ans Ausfallende geschraubter Schaltwerke wie etwa Srams neue Red XPLR AXS (S. 100). Wesentliche Vorteile: sehr robust, besonders präzise Gangwechsel, die Einstellung ist deutlich einfacher.



Speziell am MTB ist der UDH-Standard bereits weit verbreitet.



Gravel & Travel.



Made in Germany



Für fast alle Bikes



Schneller An- und Abbau



Maximallast



Kompatibel mit vielen Taschen



Unendlich flexibel.
Das INFINITY UNIVERSAL-Gepäckträgersystem.

sks-germany.com



Staub & Schotter

FUND-STÜCK

Crankbrothers Cleat Tool

Wofür es ein Cleat Tool braucht? Logo, um Pedalplatten richtig zu montieren. Das kleine Kunststoffteil von Crankbrothers hilft, das Cleat beim Anschrauben zu fixieren, und unterstützt bei der korrekten Ausrichtung oder beim Übertragen der Position beim Schuhwechsel. Erfreulich: Das funktioniert auch mit Shimano SPD- und Time Atac-Cleats. Die Nutzer von Crankbrothers-Pedalen erfahren zusätzlich: Wie viele Shims (Unterlegscheiben) zwischen Cleat und Sohle braucht es, um den optimalen Abstand zu haben? Der Abstandsmesser im Cleat Tool hilft dabei mittels einfachen Punktesystems. Wie der korrekte Abstand für alle Crankbrothers-Pedale aussieht, löst eine umfangreiche Tabelle auf. 5,99 € www.crankbrothers.com/de



GravelBIKE-ABC



Maulweite

Die Maulweite spielt im Radsport und beim Gravelbiken eine immer wichtigere Rolle. Gerade auch bei vielen Männern, die zwar sehr von den eigenen Fähigkeiten am Pedal überzeugt sind, diese im Ernstfall aber eher selten beweisen können. Hier kann eine kleinere Maulweite von Vorteil sein. Anders verhält es sich dagegen bei Gravelbike-Felgen. Denn breite Reifen brauchen auch mehr Maulweite, wie die Innenweite der Felge auch genannt wird. Um 25 mm haben sich für gängige Gravel-Reifen bewährt. Zu breit indes sollte es auch nicht sein. Sonst kommt am Ende wieder nur (heiße) Luft raus.

Unbekannte Schönheit

An dieser Stelle zeigen wir Gravelbikes wenig bekannter Marken, die ihr gesehen haben müsst. Diesmal mit einem Augenschmaus aus Frankreich. Auf Kund:innenwunsch hat das Team von Victoire Cycles einen Traum auf zwei Rädern erschaffen. Der silbergelötete Rahmen besteht aus edlen Columbus XCR-Rohren und besticht mit zahllosen individuellen Details. Etwa der ins Ausfallende integrierten Rückleuchte oder dem in den Vorbau geschraubten, eigens gefertigten Fronträger. Ganz zu schweigen von der metallisch-grün funkeln den Lackierung. Gebaut wurde das Fahrrad übrigens für den französischen Rahmenbau-Wettbewerb „Concours de Machines“.

Victoire Cycles N°519



Victoire Cycles N°519 ● **Herkunft:** Beaumont/Frankreich ● **Material:** Stahl (Columbus XCR) ● **Ausstattung:** Ingrid Bike 2x12, 36T x 10-48, Beast GR25, Teravail Washburn 650B x 47 (47 mm), SON Nabendynamo, Taschen: What happened ● **Preis:** ab 12 000 €

BEYOND IMAGINATION

ASKET CF

GHOSH

DISCOVER MORE



SEBS INSIGHTS

**Sebastian Breuer
blickt für euch
hinter die Kulissen.**

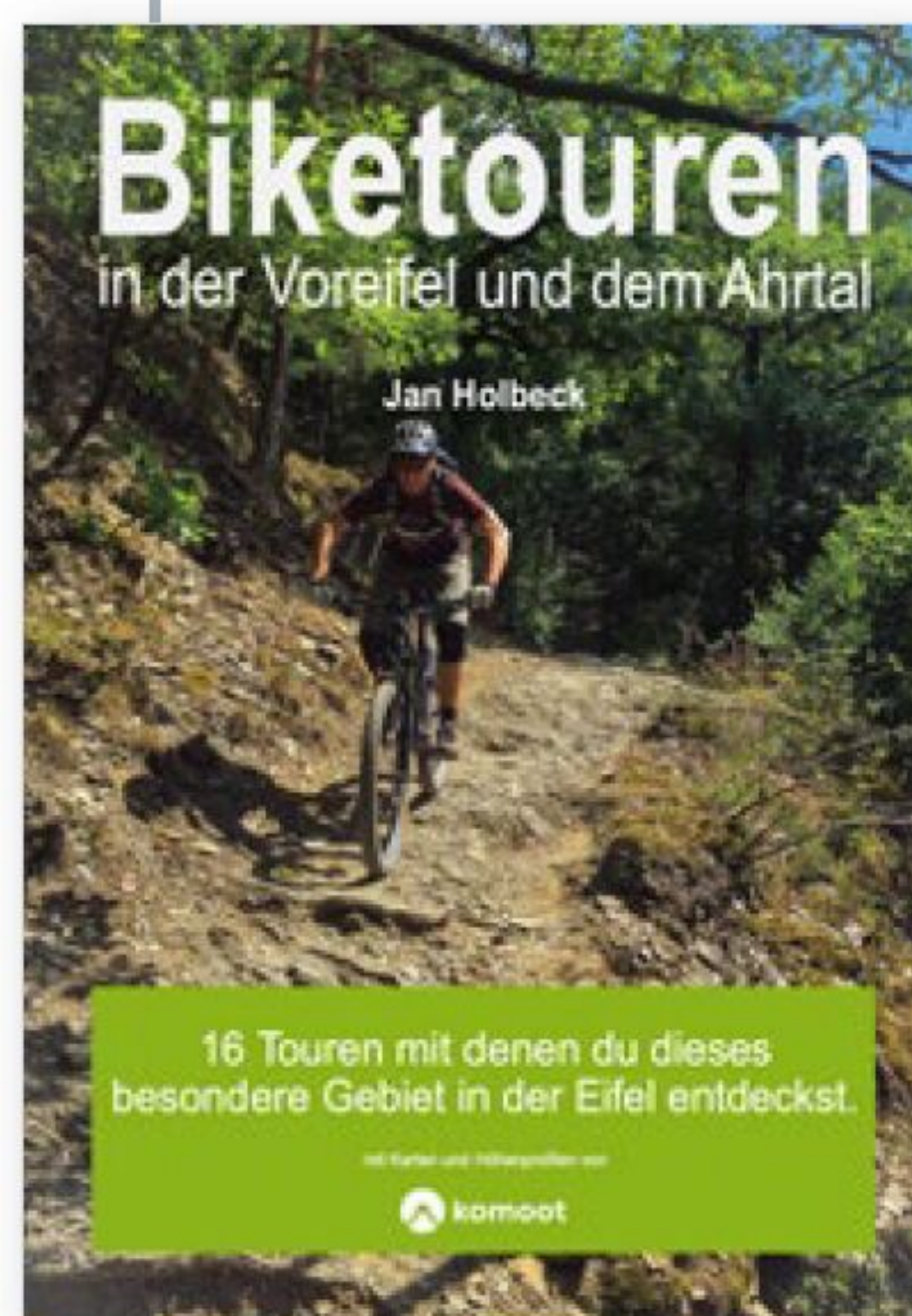
Was für ein Monat! Die Zahlen zu meiner Tour durch Europa habt ihr auf Seite 15 gelesen. Besonders eindrücklich war die Freiheit, mit der ich mich bewegen konnte. Ohne Grenzkontrollen durchfuhr ich zehn Länder. Einzige Hürde war die Sprachbarriere. Die Fahrt an der Grenze von Norwegen zu Russland und viele Kriegsgräberstätten in Europa haben mir den aktuellen Zustand der Welt verdeutlicht.

Umso wichtiger ist es, als vereintes Europa zusammenzuhalten. Wer den Kontinent per Fahrrad bereist, lernt ihn auf besondere Weise kennen. Mit dem Projekt und der Berichterstattung auf Instagram und Youtube will ich euch anregen. Geht raus, erlebt euer eigenes Abenteuer! Es muss nichts Großes sein, ihr könnt vor der Haustür starten. Hauptsache, ihr fahrt los.

Sebs Insights online
Alle Folgen der Kolumne gibt's im Netz auf bike-x.de/sebs-insights

TOUREN-TIPPS

Abfahrt: Drei druckfrische Bücher mit handverlesenen Routen für Gravelbike-Erlebnisse der besonderen Art.



Biketouren in der Voreifel und dem Ahrtal

16 mit Herzblut persönlich ausgewählte Strecken präsentiert Autor Jan Holbeck. Der Radtouren-Guide hat die Strecken ursprünglich fürs MTB gescoutet. „Der Großteil ist aber mit dem Gravelbike fahrbar“, sagt Jan, der heute selbst meist auf dem „Schotterrenner“ sitzt. Die Touren durch seine Heimat sind ausführlich beschrieben, es gibt viel Hintergrundwissen sowie Einkehrtipps und vieles mehr. Überhaupt erfährt man sehr viel über die Region. Per QR-Code kommen die Strecken schnell auf den Radcomputer.

Biketouren, 236 S., 24,90 €, shop.wetraveltheworld.de

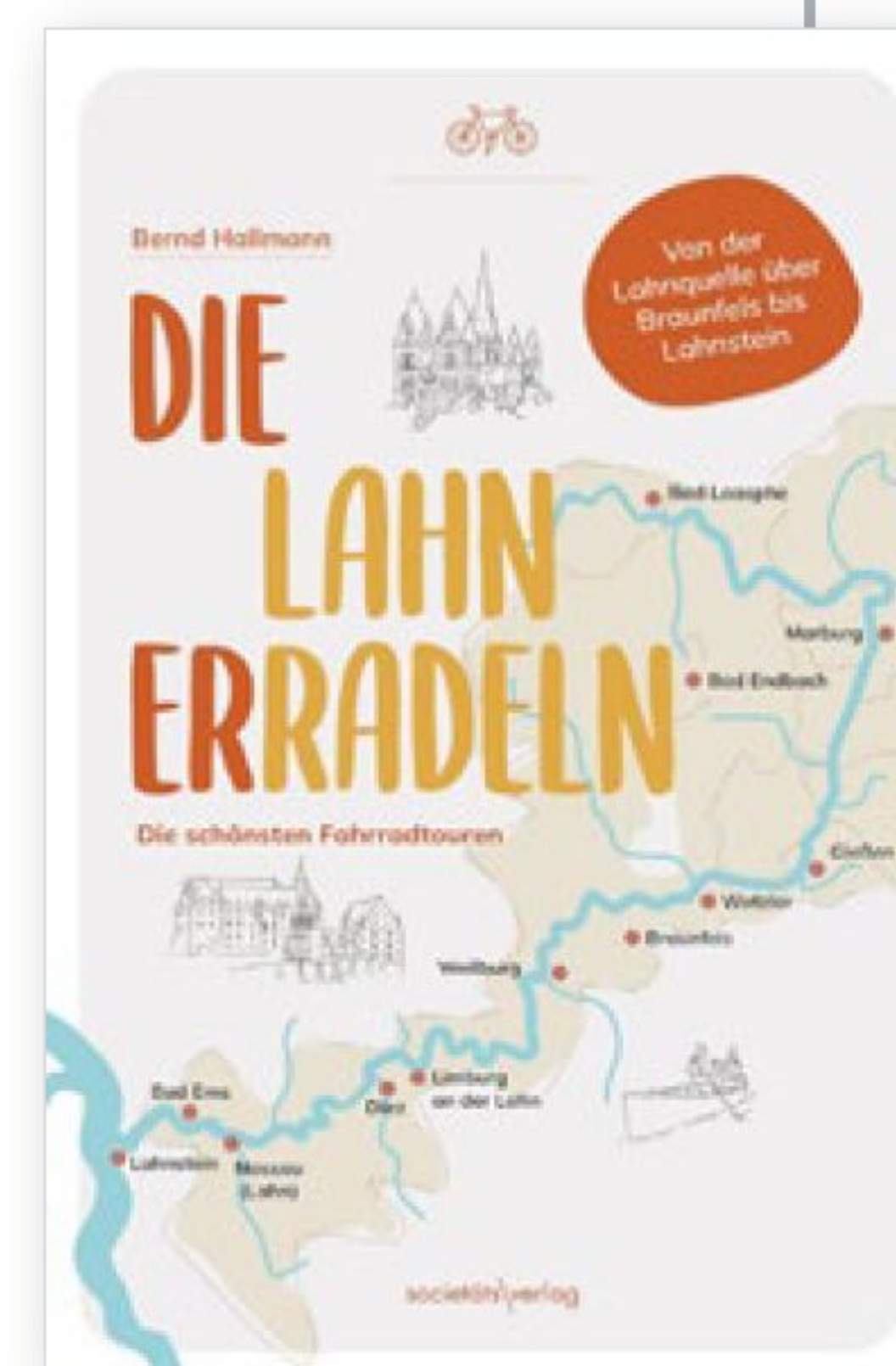
1

Die Lahn erradeln

Auf 250 Kilometern nimmt Autor Bernd Hallmann die Leser:innen mit auf die Tour entlang des Flüsschens durch NRW, Hessen und Rheinland-Pfalz. Von der Quelle im Rothaargebirge bis zur Mündung in den Rhein beschreibt Bernd Strecke und Landschaft auf zehn Etappen sehr genau. Dazu gibt es Sightseeing-Tipps und interessante Anekdoten. Ob man die ruhigen und meist flachen Strecken entspannt mit der Familie genießt oder auf einen Rutsch durchzieht, bleibt dann natürlich jedem selbst überlassen.

Die Lahn erradeln, 176 S., 18 €, societaets-verlag.de

2



Gravelpacking Schweiz

Die Autoren Rainer Bühler und Roland Tännler sind sich sicher: „Bikepacking mit dem Gravelbike ist die schönste Art zu reisen.“ So laden sie zur Gravelpacking-Tour auf über 20 Etappen durch die Schweiz. Ob am Stück oder in Abschnitten bleibt jedem selbst überlassen, alle Orte sind auch per Zug oder Bus erreichbar. Neben der liebevollen Gestaltung mit schönen Bildern, Karten und Höhenprofilen gibt's persönliche Tipps zu Gastronomie und Unterkünften. Direkt zu den Strecken auf Komoot geht's via QR-Code.

Gravelpacking Schweiz, 164 S., 41,95 €, weberverlag.ch

3



Z ADVENTURE FORK PACK

Universelle Gabelhalterung mit wasserdichtem Packsack

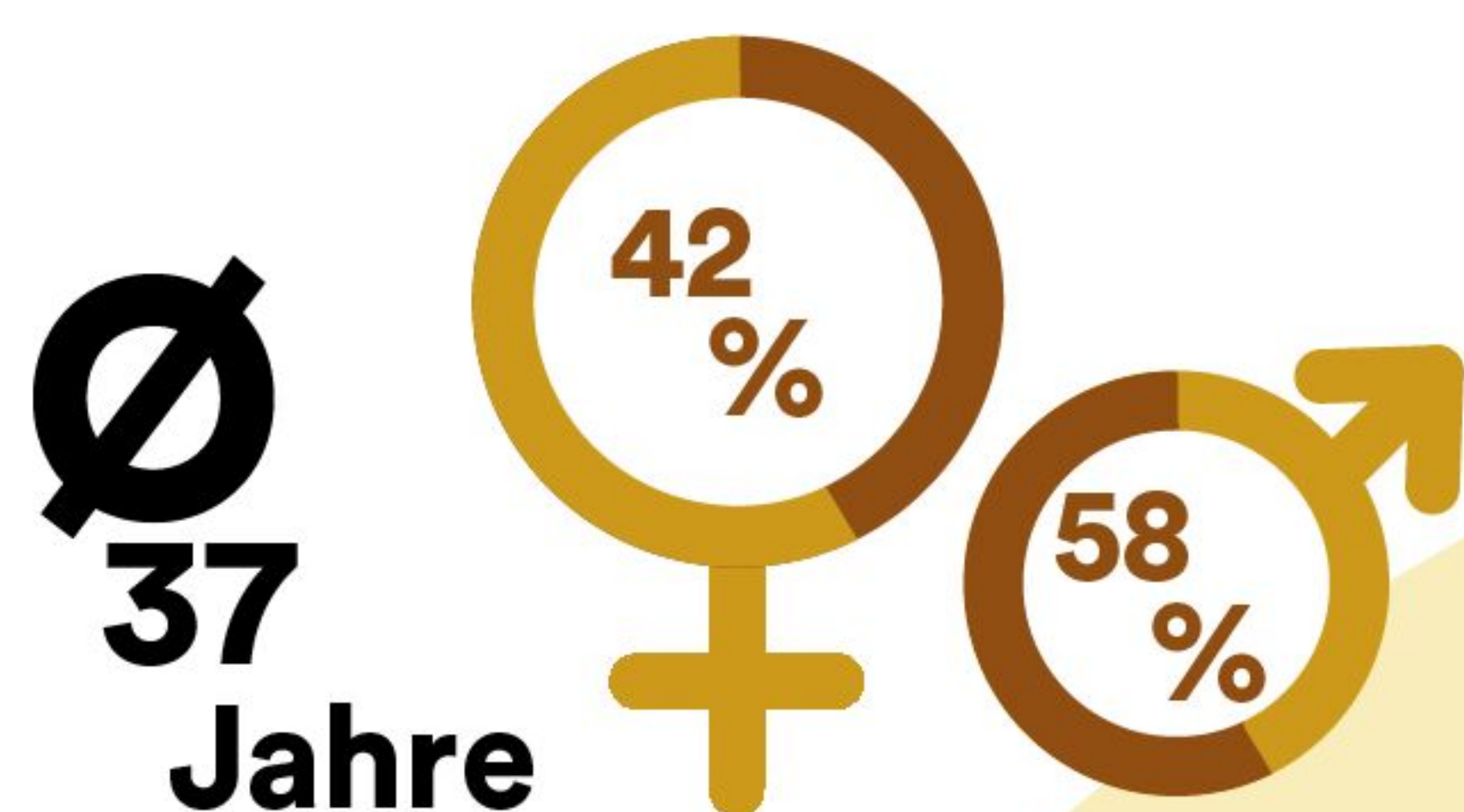
Das Kit besteht aus einem wasserdichten Packsack und einem Halter aus technischem Polyamid, der entweder direkt an vorhandene Befestigungspunkte angeschraubt oder mit den beiliegenden Universalschellen montiert werden kann. Damit ist das Z Adventure Fork Pack mit jeder Art von Gabel (starr oder gefedert und unabhängig vom Material) kompatibel.



ZEFAL

GRAVEL-MONITOR 2024

Eine Umfrage des Mountainbike Forum Deutschland liefert spannende Zahlen rund ums Gravelbike.



So fahren sie:

Hier fühlen sich Fahrer:innen richtig wohl.

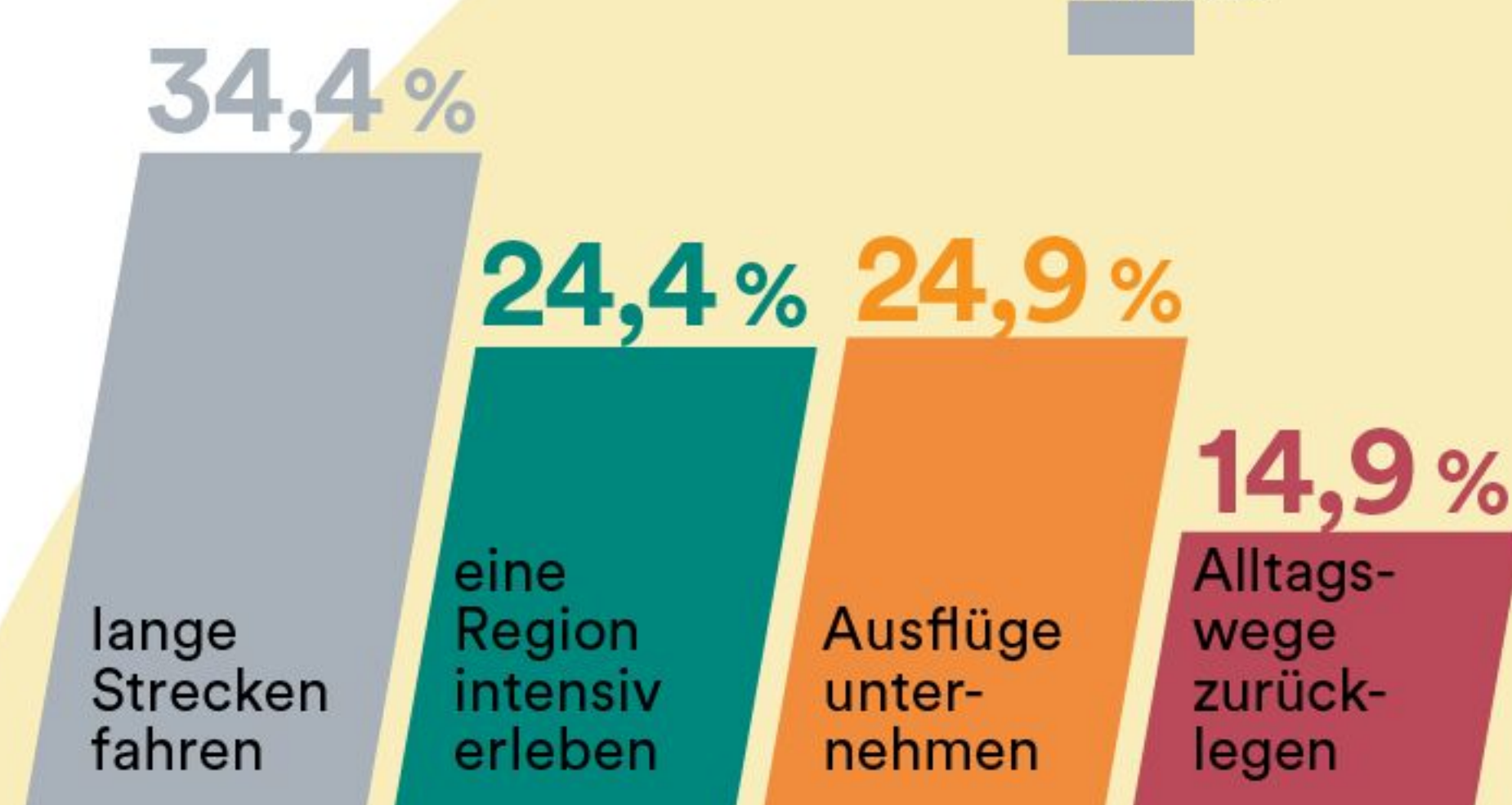
naturnaher (Wald-)Weg

feiner Schotter

Asphalt/Straßenbelag

grober Schotter

Pflaster



Das wollen sie:

Lange Abenteuer und Erlebnisse stehen im Vordergrund, Starts bei Rennen eher nicht.

Das motiviert sie:

FREUDE, Abenteuer, Entspannung, **SPASS**, Wald, **Natur**, Ruhe, Freunde, Entdecken, Bikepacking, **NATUR**, Fahren, Tempo, **FLEXIBILITÄT**, Unabhängigkeit, **Sport**, Auspowern, Reisen, **Abschalten**, Freiheit, Bewegung, Touren

16,0 Mio. Mountainbike

3-4 Mio. Gravelbike

6,0 Mio. Rennrad

44,3 Mio. Fahrrad

Hier kommen sie her:

Viele Gravelbiker:innen waren schon vorher auf dem Rennrad oder MTB radsportlich aktiv.



Hier wollen sie hin:

Dort war ich schon graveln:

★ Allgäu ★ Schwarzwald ★ Oberbayern
★ Freiburg im Breisgau ★ Bayerischer Wald

Dort möchte ich gern einmal graveln:

★ Schwarzwald ★ Allgäu ★ Sächsische Schweiz
★ Bayerischer Wald ★ Berchtesgadener Land

Ich denke, dort kann man gut graveln:

★ Bayerischer Wald ★ Erzgebirge
★ Thüringer Wald ★ Fichtelgebirge
★ Eifel

Interview

„Mit guten Angeboten die Lebensqualität steigern“

Was ist die Idee hinter dem Gravel-Monitor?

Das Graveln boomt und diversifiziert sich immer weiter. Wir wollten das mit Daten unterfüttern und verifizierte Fakten schaffen. Die Daten dienen als Grundlage für Regionen und Destinationen, etwa um gute Touren zu konzipieren oder Trekking-Plätze zu etablieren.

Wen habt ihr dazu auf welche Weise befragt?

Über 6700 Menschen haben teilgenommen. Aufgerufen haben wir über die sozialen Netzwerke, dazu Gravel-Influencer:innen und Partner aus der Bike-Branche.

Was sind die spannendsten Erkenntnisse?

Dass der Frauenanteil viel größer ist als in allen andern Radsportarten. Und dass die Aktivität sehr intensiv ausgeübt wird. Etwa 64 % sind ganzjährig unterwegs.

Welche Konsequenzen ergeben sich daraus?

Die Zahlen zeigen, dass Graveln als guter Einstieg ins naturnahe Radfahren in der Freizeit und im Urlaub funktioniert. Mit guten Angeboten können Regionen die Lebensqualität der Bevölkerung steigern und Touristiker:innen eine wachsende Zielgruppe ansprechen.



Nico Graaff

Geschäftsführer
Mountainbike Forum
Deutschland

WIND TUNNEL
TESTED /
PROVEN

FRONT 27MM
INT WIDTH /
36MM EXT WIDTH /
40MM DEEP.

REAR 25MM INT
WIDTH / 35
EXT WIDTH /
41 DEEP.

WEIGHT
STARTING AT:

1 3 2 8 G



40 Limitless Gravel Aero

ROSE RACING CIRCLE

Das junge deutsche Team der etwas anderen Art startet bei Gravel-Rennen durch.

Radsport auf hohem Niveau, aber ohne dass der Spaß auf der Strecke bleibt. Ungefähr so lässt sich die Mission von Rose Racing Circle zusammenfassen. Als eines der ersten deutschen Radsport-Teams konzentriert sich die Crew von Teamchef Luis Neff seit dieser Saison vor allem aufs Gravelbike. „Das ist neu, da entwickelt sich etwas, das macht einfach richtig viel Spaß“, erklärt Luis, der nicht nur das Team leitet, sondern auch selbst Rennen fährt. „Bei uns werden alle Rollen im Team von Fahrern oder Fahrerinnen übernommen“, sagt er und verrät, was Racing-Circle-Mitglieder auszeichnet: „Menschlich ins Team passen und sportlich was draufhaben.“ Sprich: Zum Beispiel bei einem UCI-Rennen in die Top10 fahren zu können. Auch Community Rides für alle will das Team vermehrt anbieten. Bisherige Höhe-



punkte der Saison waren etwa Topplatzierungen bei The Traka und in Aachen. Große Pläne hat das Team in diesem Jahr noch bei der Gravelbike-WM in Belgien und bei der DM in der Eifel. „Da wollen wir auch mal richtig als Team ein Gravelbike-Rennen fahren“, sagt Luis.

„Vibe based performance“ – unter diesem Motto treten Frauen und Männer bei Rose Racing Circle Seite an Seite in die Pedale.



Frederik Raßmann
Der 24-Jährige kommt vom Straßenradsport und hat im April sein erstes UCI-Gravel-Rennen gewonnen.

Kurz gefragt: Frederik Raßmann, Rose Racing Circle

Frederik, wie bist du vom Rennrad aufs Gravelbike gekommen?

Vergangenes Jahr hat sich während meiner letzten Rennrad-Saison als Kontinental-Fahrer das Team überraschend aufgelöst. So sind für mich viele Rennen weggefallen. Freunde haben mich dann aufs Gravelbike aufmerksam gemacht. Also bin ich einfach mal das Rennen der UCI Gravel World Series in Schweden gefahren und habe gemerkt, dass mir die Sache viel Spaß macht.

Was gefällt dir an dieser Art des Radsports besonders gut?

Im Rennen gibst du einfach von Anfang an Vollgas. Außerdem mag ich diese gute Mischung aus Power und Fahrtechnik, die du für Gravelbike-Rennen brauchst.

Was ist bei Rose Racing Circle anders als bei deinen vorigen Teams?

Es geht bei uns im Team nicht bloß um gute Ergebnisse, sondern auch um den Spaß. Es herrscht praktisch

kein Druck, irgendwelche Platzierungen einzufahren oder bei bestimmten Rennen an den Start zu gehen. So können alle Fahrerinnen und Fahrer ihr eigenes Ding machen. Und obwohl es teilweise große Unterschiede gibt, sind wir ein Team, in dem sich alle gegenseitig unterstützen.

Welche Ziele möchtest du persönlich auf dem Gravelbike erreichen?

Ich möchte bei den großen Gravelbike-Rennen um die Siege fahren.



Race-Review: Heathland

Qualifikation statt Lotterie: Beim Heathland Gravelbike-Rennen im belgischen Limburg

konnten sich die Starterinnen und Starter erstmals sportlich die Teilnahme an dem legendären Unbound Gravel in den USA sichern. Auf der langen 160-Kilometer-Runde wurden insgesamt 50 Münzen vergeben. Wer eine hat, darf direkt einen Startplatz beim Unbound Gravel 2025 kaufen, anstatt auf das Losglück hoffen zu müssen. Mit dabei war Hobby-Gravelbikerin Ann-Kathrin Schulla aus dem Ruhrgebiet. Sie schwärmte im Anschluss von „einem der am besten organisierten Gravelbike-Events“, die sie je erlebt hat. „Es gab drei Tage lang ein tolles Rahmenprogramm mit allem Drum und Dran, man wurde jederzeit super informiert und das Goodie Bag war prall gefüllt. Der Höhepunkt war aber die perfekt ausgeschilderte Strecke mit 90 Prozent Offroad-Anteil. Der Kurs war abwechslungsreich und technisch durchaus anspruchsvoll. Ich war begeistert.“ Neben der langen 160er-Runde gab es auch zwei kürzere Strecken über 110 und 70 km. heathlandgravel.com



Scanne den
Code und erfahre
mehr über die
Cinturato-Familie:



UNSTOPPABLE PERFORMANCE

Cinturato™

ENTDECKE DIE UNAUFHALTSAME PERFORMANCE.

Die Pirelli Cinturato-Serie steht für absolutes Offroad-Fahrerlebnis, egal ob bei nassen oder trockenen Witterungsbedingungen. Dank der Cinturato Gravel & Cross Serie musst Du Dir keine Gedanken mehr über Witterungsbedingungen und Reifenpannen machen und Du kannst dich ganz unbesorgt auf das Wesentliche fokussieren – längerer und komfortablerer Fahrspaß auf allen Untergründen.

POWER IS NOTHING WITHOUT CONTROL

FRISCHES MATERIAL

Die interessantesten neuen Bikes und Parts.



Schnell und durchdacht: Das neue Revolt Advanced kommt mit spannenden Updates.



Im Unterrohr des neuen Gravelbikes verbirgt sich ein Staufach. Über den Flip-Chip am Ausfallende lässt sich der Radstand im Handumdrehen anpassen.

GIANT Revolt Advanced

Früh dran: Schon im Jahr 2013 präsentierte Giant sein erstes Revolt. In der jüngsten Generation erhält das Carbon-Gravelbike einige spannende Updates. Optisch unterscheidet sich das Revolt Advanced dabei kaum von seinem Vorgänger. Die Neuerungen liegen vielmehr im Detail. Etwa mit voll integriert im Rahmeninneren verlaufenden Kabeln, Zügen und Leitungen. Oder das im Unterrohr versteckte Staufach mit Drehverschluss und großer Öffnung. Mehr Komfort sollen der neue D-Fuse-Lenker und die passende neue D-Fuse-Sattelstütze im Zusammenspiel mit den dünnen, abgesenkten Sitzstreben bringen. Bei Bedarf können die D-förmigen Bauteile aber auch gegen Standard-Komponenten oder etwa eine absenkbare Sattelstütze ausgetauscht werden. Wei-

terhin an Bord: das Flip-Chip-Ausfallende, über welches sich der Radstand mit wenigen Handgriffen um 10 Millimeter verändern lässt. Entsprechend gibt sich das Bike wahlweise wendiger oder stabiler. Zudem wächst die Reifenfreiheit im Set-up mit langem Radstand. So erlaubt das Revolt Advanced den Einsatz bis zu 53 mm breiter Pneu. Seine Feuertaupe hat das Gravelbike übrigens bereits bestanden: Beim Unbound Gravel rauschte der Australier Brendan Johnston mit einem Prototyp des Revolt Advanced Pro auf Platz 15. Die Athleten hatten laut Giant auch wichtigen Einfluss auf die Entwicklung des neuen Bikes. In Deutschland bietet Giant das neue Revolt Advanced in fünf Modellen und sechs Rahmengrößen im Preisbereich zwischen 2499 und 6499 Euro an.

SCHWALBE

G-One Comp

Green Compound: Beim G-One Comp setzt Schwalbe auf nachwachsende und recycelte Rohstoffe.

Der Kult-Reifen bekommt einen kleinen Bruder: Schwalbe stellt mit dem G-One Comp einen neuen Gravelbike-Pneu für Einsteiger vor. Mit seinem reduzierten Profil soll er sich vor allem für den Einsatz auf schnellem Schotter und auf der Straße eignen. Dazu verfügt er über eine geschlossene Lauffläche in der Mitte und mehr Profil außen – für Grip in den Kurven. Hohen Pannenschutz soll dabei die durchgehende, dreilagige Karkasse bieten. Zudem ist der G-One Comp Schwalbes erster Gravelbike-Reifen aus nachwachsenden und recycelten Polymeren. Er kommt für 24,90 Euro in den Breiten 35, 40, 45 und 50 Millimetern.

SPECIALIZED

Crux DSW und S-Works Crux

Alu oder Carbon? Specialized setzt bei seiner Gravel-Plattform Crux auf beide Rahmenmaterialien. Und verspricht mit dem Crux DSW „das leichteste Alu-Gravelbike, das Specialized bislang gebaut hat“. In Größe 56 soll der im D’Aluisio Smartweld-Verfahren gefertigte Rahmen nur 1399 Gramm wiegen. Aufgebaut mit mechanischer Sram Apex, gibt der Hersteller für das in zwei Farbstellungen und sechs Größen (49 bis 61) lieferbare Bike nur 9,37 Kilo Gesamtgewicht an. Preis: 2700 Euro. Deutlich leichter, aber auch über 10 000 Euro teurer kommt das neue S-Works Crux mit UDH-Ausfallende, Srams Red XPLR AXS-Gruppe und leichten Roval Terra CLX I-Laufrädern. Der Rahmen soll nur 725 Gramm wiegen, das Kompletttrrad 7,28 Kilo. In fünf Größen erhältlich, Preis: stolze 13 000 Euro.

Leicht gemacht: das Crux DSW in Alu (l.) und das S-Works Crux.



ZIPP

Auffallend breite Gravel-Laufräder mit 54-mm-Hochprofilfelge stellte Sram-Tochter Zipp mit den 303 XPLR SW vor. Der Hookless-Satz passt perfekt zur neuen 1x13-Supergruppe Red XPLR (S. 100). Auf die stolze 32-mm-Maulweite optimiert, bietet Goodyear passende Reifen an: XPLR Inter (45 mm, profiliert) und XPLR Slick (40 mm, Semislick). Ein Satz 303 XPLR SW wiegt nur 1496 g und kostet 1800 Euro. 600 Euro günstiger kommt das etwas einfachere S-Modell, das 1610 g wiegt.

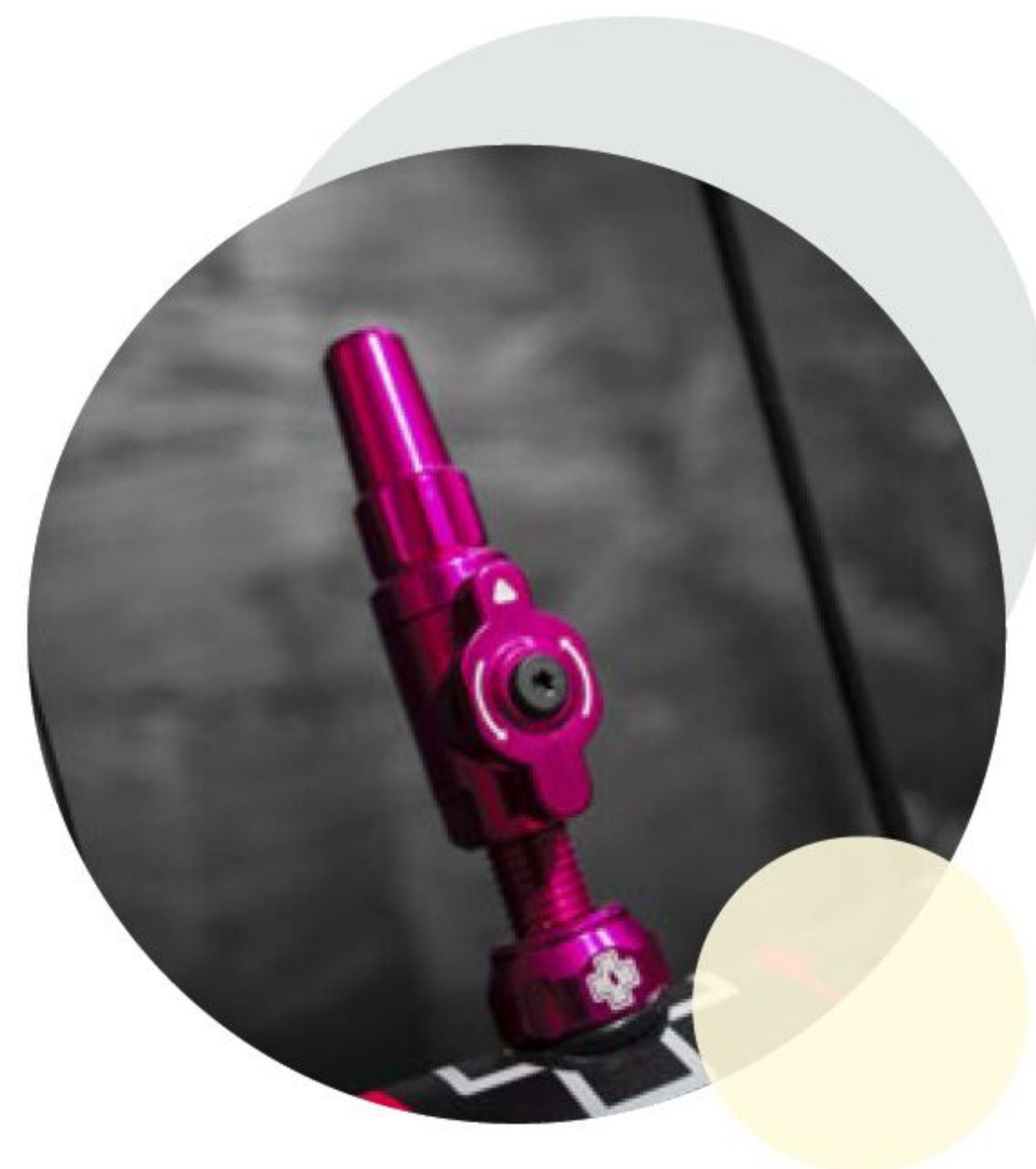
GARMIN

Edge 1050

Der Star ist das Display: Der neue LCD-Touchscreen am Radcomputer-Topmodell von Garmin soll eine helle, farbenfrohe und gestochen scharfe Anzeige liefern. Kehrseite der Medaille ist die vom Hersteller als kürzer angegebene Akku-Laufzeit von 20 Stunden im GPS-Modus. Beim Vorgänger 1040, der weiter verkauft wird, waren es noch 35. Dafür gibt's jede Menge neue Features wie Gruppenausfahrten, Warnung vor Gefahrenstellen, Sprachsteuerung oder eine integrierte, digitale Klingel. Schade: Die bei Bikepacking-Fans beliebte Solar-Version des Edge mit mehr Laufzeit fällt beim 1050 weg. Preis: ab 749,99 Euro.



Das brillante Display des Edge 1050 soll jederzeit perfekt ablesbar sein.

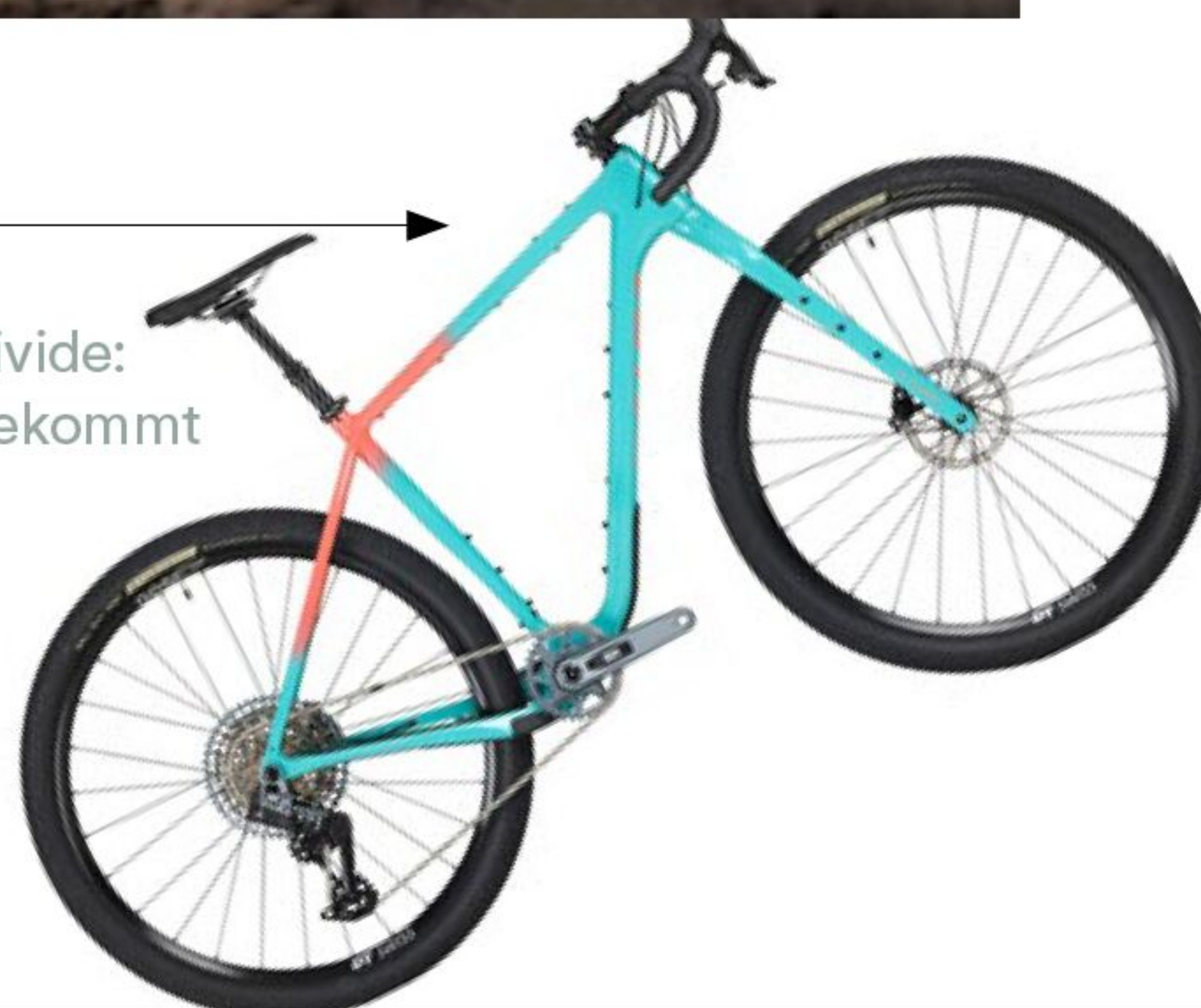


Muc Off

Ein Tubeless-Ventil ohne Ventilkern präsentiert Muc Off mit dem Big Bore. Statt über einen mitunter hakeligen Schraubkopf verfügt das neue Ventil über einen Kugelhahn. Per handlichem Drehverschluss wird das Ventil geöffnet und geschlossen. Wesentliche Vorteile: Das Big Bore soll dank größerem Durchmesser einen deutlich höheren Luftdurchsatz erlauben, kaum verschleifen und vor allem nicht so schnell mit Dichtmilch verkleben. Der Preis für die in diversen Längen und Farben erhältlichen Sets beträgt 45 Euro.

Salsa Cutthroat

Geboren auf den Pfaden der Tour Divide: Eine echte Legende unter den Langstrecken-Gravelbikes bekommt ein Update. Zum Beispiel das UDH-Ausfallende oder neue Einsätze zum Schutz von Rahmen und Gabel. Preis für das Cutthroat Rival GX AXS: 5999 Euro. Den Rahmensatz gibt's für 2599 Euro. Weitere Ausstattungsvarianten sollen zum Jahreswechsel in den Handel kommen.



MAVIC

Allroad SL Carbon

Als seine „schnellsten Gravelbike-Laufräder aller Zeiten“ preist der französische Hersteller die neuen Allroad SL Carbon. Von dem perfekten Gleichgewicht aus Seitensteifigkeit und vertikalem Flex verspricht sich Mavic dabei die Kombination aus Speed und Komfort. Die 31 mm breiten Hookless-Felgen mit 25 mm Innenmaulweite sollen Reifen von 30 bis 64 mm Breite aufnehmen. Auch die Aerodynamik soll dank 42 mm hohen Carbon-Felgen nicht zu kurz kommen. Den im Paar 1550 g (vorn 720 g, hinten 830 g) leichten Laufradsatz gibt's für 1499 Euro.





world of mtb
Ausgabe 12/2023
Model 2024 checked

bulls.de



BULLS Bikes



ZEG IT-Service GmbH,
Longericher Straße 2 | 50739 Köln



TRAIL GRINDER



Die Züge werden jetzt direkt am Steuerrohr in den Rahmen geführt.

CERVÉLO

Áspero

Evolution statt Revolution: Cervélo stellt die jüngste Entwicklungsstufe seines Gravelbikes Áspero vor. Dabei hat Cervélo das Rad nicht neu erfunden, sondern ein erfolgreiches Gravelbike sinnvoll weiterentwickelt. Dazu wurden etwa die Sitzstreben für mehr Dämpfung etwas tiefer angesetzt, die Integration vorangetrieben oder die Reifenfreiheit von 40 auf 45 mm erhöht. Auch die Kettenstrebe wuchs um fünf Millimeter. Ansonsten bleiben Geometrie und Sitzposition unverändert. Etwas weniger Steifigkeit am Steuerrohr soll zudem mehr Komfort vermitteln. Erste Testfahrten zeigen, dass auch das neue Áspero ein schnelles Gravelbike ist, auf dem man sich auf Anhieb wohlfühlt. Das neue Bike kommt in sechs Ausstattungsvarianten zu Preisen von 3599 bis 5799 Euro.



Hutchinson

Als seinen ersten „Öko-Reifen“ bezeichnet Hutchinson den neuen Touareg Green. Optisch und technisch entspricht der Reifen dem bewährten Touareg fürs Gravelbike. Wesentliche Unterschiede zur Standard-Version: das auffällige Label „Green“ und die Gummimischung des tubeless-fähigen Reifens. So soll die Karkasse zu 90 Prozent aus recycelten oder Bio-Materialien bestehen. Auch bei der Lauffläche wurden laut Hersteller 64 Prozent umweltfreundliche Materialien verwendet. Den in Frankreich hergestellten Reifen gibt es nur in 40 mm Breite für 49,99 Euro.



CAPSULED

Peek Bikepacking-Taschen

Bikepacking-Taschen mit Durchblick bringt Capsuled. Markenzeichen der neuen Peek-Kollektion ist ein Sichtfenster. So muss man nicht erst lange raten, in welcher Tasche man noch gleich Powerbank, Windjacke oder Werkzeug verstaut hat. Vor allem aber sollen die Taschen besonders leicht, robust und wetterfest sein. Sie bestehen hauptsächlich aus recyceltem Nylon und kommen in drei Farben. Lenker- und Satteltasche kosten 139,99 Euro, die Rahmentasche 119,99 Euro und die Top-Tube-Bag 99,99 Euro.



Die Taschen aus Recycling-Material kommen in drei Farben auf den Markt.

red.
XPLR

Mühelose
Resilienz.
Mühelose
Präzision.

Wir haben die neue SRAM RED XPLR AXS als ultimativen Gravel-Antrieb entwickelt: Resilient, präzise, leicht und schnell. Eine mühelose Erfahrung damit du deine Energie alleine dem Ride widmen kannst.

SRAM

Neuheiten

BMC

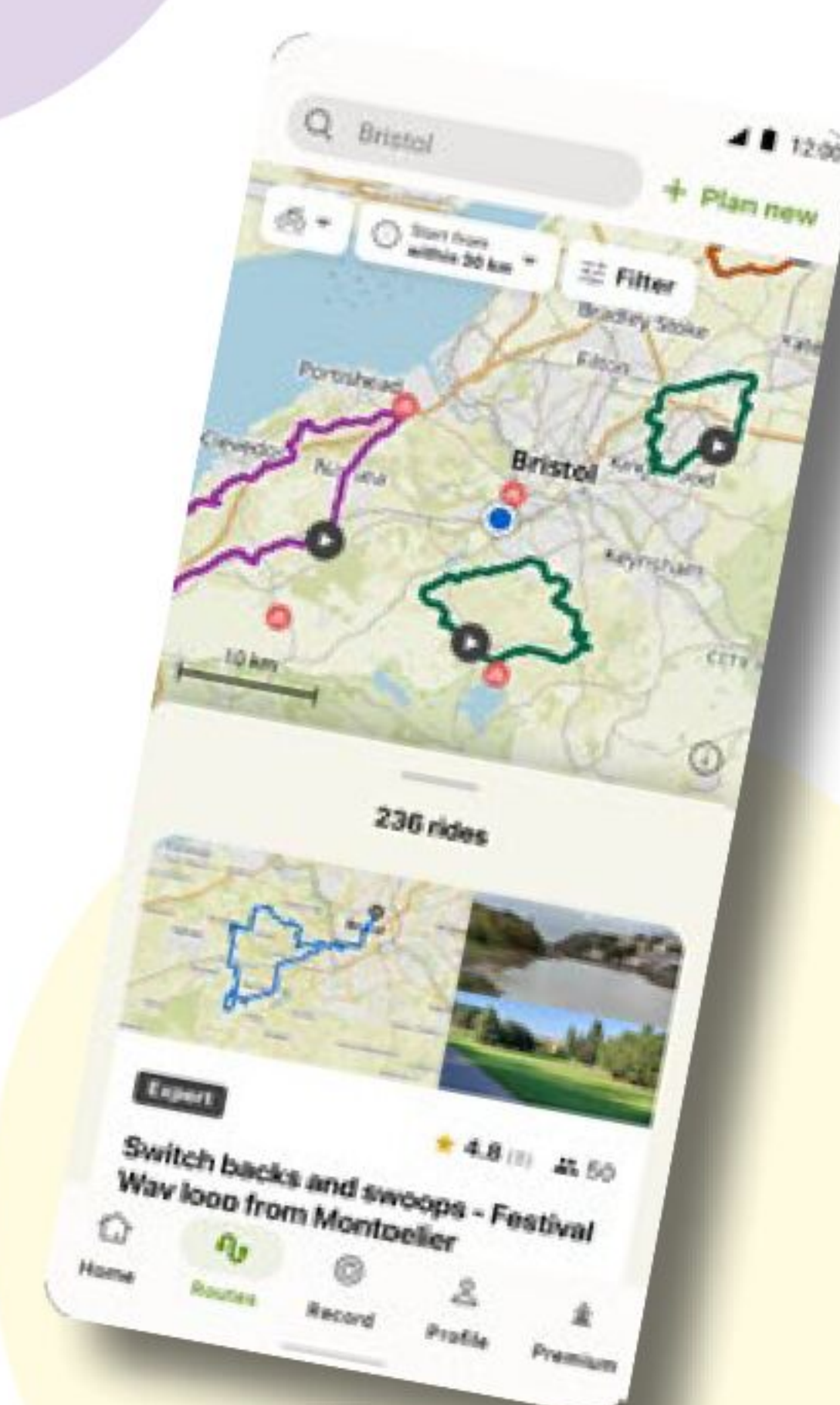
URS-Familie

Mit gleich vier Modellen mit und ohne Elektromotor stellt BMC die komplette URS-Familie neu auf. Im Mittelpunkt stehen dabei mehr Reifenfreiheit bis 47 mm, mehr Komfort und mehr Stabilität, etwa durch ein tieferes Tretlager und 5 mm längere Kettenstreben. Den Einstieg markiert das 3799 Euro teure URS

Three. Ein Highlight ist das 8999 Euro teure URS 01 LT (Foto). Es verfügt nicht nur wie alle 01-Modelle über einen Mini-Dämpfer am Heck, sondern auch eine 20-mm-Federgabel. Neu bietet nun auch BMC ein ins Unterrohr integriertes Staufach. Viele Montagepunkte und ein UDH-kompatibles Ausfallende runden das URS-Upgrade ab.



Mit dezenter Federgabel ist das 01 LT ein Star in der neuen URS-Familie.



Komoot

Strecke wählen und los: Das ist die Idee hinter den fertig geplanten Gravel-Routen von Komoot. Einfach den gewünschten Startpunkt sowie einige Parameter wie Länge oder Anspruch auswählen und schon bietet die Software komplette Routen zur Auswahl, basierend auf den vielen Tourendaten der Komoot-User. Unser Eindruck: Funktioniert gut und ist besonders für einem selbst unbekannte Regionen interessant.

TREK Checkmate Ganz frisch präsentiert Trek nicht nur eine neue Version des bewährten Checkpoint Gravelbikes. Mit dem

neuen Checkmate SLR bringt die US-Marke auch einen reinrassigen Race-Graveller. Es soll sehr leicht sein und übernimmt Elemente des ikonischen Trek Madone Rennrads. Trek verspricht ein besonders effizientes und schnelles Bike, das Platz für 45 mm breite Reifen bietet. Die Preise liegen zwischen 8999 und 10999 Euro, das neue Checkpoint SL gibt's ab 3999 Euro.



HUNT 40 Limitless Gravel Aero

Die pure Performance fürs Gravel Racing verspricht Hunt von dem neuen Aero-Gravel-Laufrad. Dazu wurden die Räder im Windtunnel getestet und aerodynamisch für 40 bis 45 mm breite Reifen optimiert. Ergebnis soll ein schneller, reaktionsfähiger und leistungsfähiger Gravel-Laufradsatz sein. Die vordere Felge ist dabei minimal breiter und flacher als die hintere. Zudem bietet sie mit 27 mm eine um 2 mm höhere Maulweite. Der Laufradsatz kommt in drei Versionen, die sich durch Lager und Speichen unterscheiden. Los geht's ab 1849 Euro, die 1328 g schwere Top-Version mit Ceramic-Speed-Lagern und Carbon-Speichen gibt's für 2789 Euro.





NEVER STOP RIDING

#EGRAVEL



Du möchtest lange Touren abseits des Verkehrs fahren oder mit dem Rad ins Büro pendeln? Dir neue Wege erschließen, Landschaften entdecken, umweltfreundlicher unterwegs sein oder deine Route so flexibel wie möglich planen?

Dann ist das NYVON E-Gravel dein Bike. Mit der Sicherheit der Motorunterstützung und seinem leichten Gewicht kommst du ins Büro, ohne durchgeschwitzt zu sein, entdeckst du neue Landschaften oder Bergpässe ohne dich komplett zu erschöpfen und kommst dorthin, wo dein Gefühl dich hinzieht.

DISCOVER MORE!



CONWAY
www.conway-bikes.com

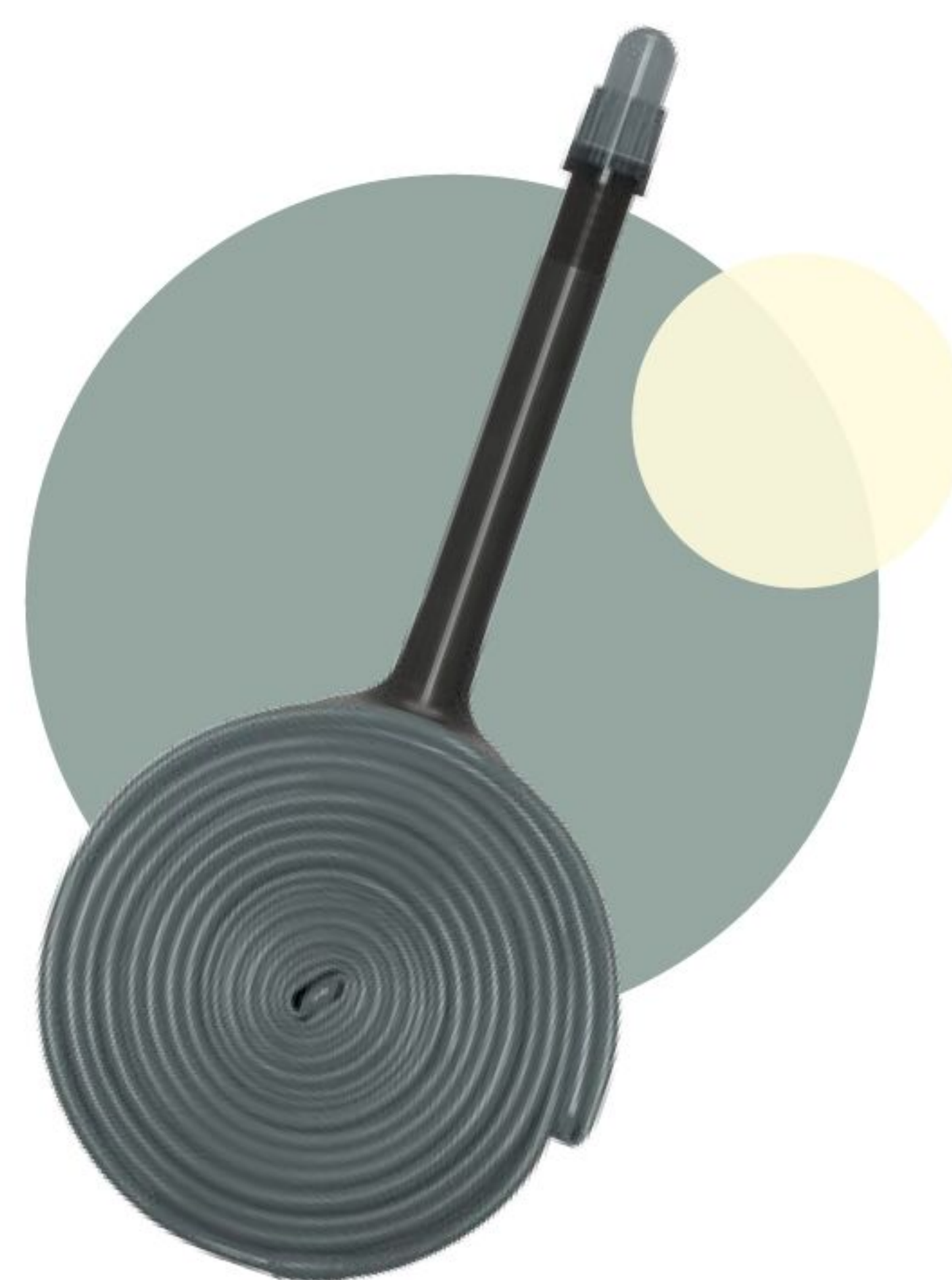
BULLS

Mache-Ti

Einen echten Hingucker hatte Bulls auf der Eurobike am Start: Die Kölner Bike-Marke präsentierte auf der weltgrößten Fahrradmesse die neue Titan-Version ihres Machete-Gravelbikes. Dabei besteht nicht nur der Rahmen selbst, sondern auch die Gabel aus dem edlen, unverwüstlichen Werkstoff. Besondere Hingucker: das gegossene Steuerrohr und der besonders cleane Look dank voll integrierter Züge. Sehen lassen kann sich auch die Ausstattung mit Srams elektronischer Force

Das gegossene Steuerrohr ist nicht nur optisch ein Highlight des Titan-Gravelbikes.

AXS-Schaltgruppe und den neuen Allroad Carbon-Laufrädern von Mavic. Der Rahmen bietet neben zahlreichen Montagepunkten auch ein UDH-Ausfallende. Neben der schicken Optik ist der Preis ein echtes Highlight. In der hochwertigen Ausstattung soll dieses Schmuckstück von einem Gravelbike für vergleichsweise faire 5999 Euro zu haben sein.



Aeron

TPU-Schlauch CX/Gravel

Leicht, nachhaltig, vergleichsweise günstig. Mit diesen Argumenten will die neue Eigenmarke des Großhändlers RTI Sports (Ergon) den Markt der TPU-Schläuche aufmischen. Der Aeron CX/Gravel kommt in drei Versionen (ultraleicht, allround, robust). Das leichteste Modell wiegt 31 Gramm und kostet 24,95 Euro. Die günstigere Allround-Version wiegt 59 Gramm, kostet aber nur 19,95 Euro. Zu haben sind die TPU-Schläuche wahlweise mit 42- oder 65-mm-Ventilen.

Mit wenigen Handgriffen wird die Lenkertasche zur Umhängetasche – oder umgekehrt.



ORTLIEB

Velo-Sling

Zwei Taschen in einer, das ist die neue Velo-Sling aus dem Hause Ortlieb. Der Trick: Die wasserdichte Lenkertasche verwandelt sich mit wenigen Handgriffen in eine praktische Umhängetasche. Die in Deutschland gefertigte Tasche bietet ein Fassungsvermögen von drei Litern. Regensicher verschlossen wird sie dank der Kombination aus Roll- und Magnetverschluss. Im Inneren sorgt ein separates Reißverschlussfach für die gewisse Portion Ordnung. Ein Kompressionsriemen soll störendes Klappern verhindern. Die 250 Gramm schwere Tasche aus PU-beschichtetem Nylon ist wahlweise in schwarzer oder grauer Farbe zu haben. Der Preis: 85 Euro.





Die perfekte Welle: Das besondere Profil der Felge mit symmetrischen und asymmetrischen Wellen zählt auf die Aero-Performance ein.

Markante Erscheinung: Die unverwechselbare Optik der SHARQ-Laufräder ist kein Selbstzweck, sondern das Ergebnis intensiver Labor- und Praxistests.



AUF ALLEN WEGEN

Die neue SHARQ-Laufradserie von Fulcrum: Der ideale Begleiter auf jedem Terrain. Für optimale Performance auf Asphalt oder Schotter.

Der Name SHARQ steht für eine neue Dimension im Laufradbau. Zum 20. Firmenjubiläum von Fulcrum stellen die Italiener ein für den Langstrecken- und Allroad-Einsatz optimiertes Modell vor. Besondere Kennzeichen: aufregendes Design, spielerisches Handling, beste Aerodynamik, Reaktionsfreudigkeit, Laufruhe und Komfort. Für ein optimiertes Fahrgefühl auf Asphalt oder Schotter.

Die SHARQ-Felge kommt mit 25 mm Innenweite – ausgelegt für mindestens 30 mm breite Straßen- oder Offroad-Reifen. Ein Mini-Hook gewährleistet dabei maximale Sicherheit. Die Felge erlaubt Tubeless-Set-ups ganz ohne Felgenband ebenso wie das Fahren mit Schlauch.

Das Felgendesign „2-Wave Rim“ macht die SHARQ-Laufräder unverwechselbar und ist das Ergebnis aus über 4000 Stunden Forschung und Entwicklungsarbeit – vom Entwurf bis zu

Labor- und Praxistests. Dabei wurden auch Gegen- und Seitenwindreaktionen untersucht, die Fahrverhalten und Aerodynamik beeinflussen. Die Kombination aus symmetrischen und asymmetrischen Wellen mit 42 bis 47 mm Höhe sorgt für ein optimales Gleichgewicht von Handling, Reaktionsschnelligkeit und Aerodynamik. Die neue Form in Kombination mit einem Carbon-Laminat aus Fulcrum FF100-Kohlefasern und -Harzen ergibt eine leichte, reaktionsfreudige Felge. Ein Laufradsatz wiegt nur 1440 g und bietet bei Anströmwinkeln von 0° bis 10° eine Verbesserung von 21 Prozent, bei 10° bis 20° sogar bis zu 30 Prozent gegenüber traditionellen Profilen gleicher Höhe.

Flache, aerodynamisch optimierte A3R0-Stahlspeichen mit 3 mm Breite und 0,8 mm Stärke zahlen ebenfalls auf die Leistung ein. Auch der Kontaktpunkt Nabe/Speiche wurde

überarbeitet: Die Speichen bleiben immer ideal ausgerichtet, berühren sich nicht, behalten so ihre Spannung auch langfristig. Das minimalistische Design der Nabe nutzt die Technologie Cup & Cone: Konuslager mit USB™-Keramikugeln, die auf durchgehenden Achsen laufen. Sie garantieren eine extrem präzise Vorspannung und maximalen Leichtlauf – dauerhaft.

SHARQ-Laufräder begeistern auf jedem Untergrund und sind auch bei starkem Seitenwind gut zu kontrollieren. Sie vereinen die Aerodynamik und Reaktionsschnelligkeit von Straßenlaufrädern mit der Stabilität und Stoßabsorption eines Gravel-Sets. SHARQ-Laufräder werden in Europa hergestellt und montiert: Die 100%-ige Kontrolle über die Produktkette garantiert Präzision und soziale Verantwortung. Für ein hochwertiges Produkt, dessen Vorteile beim Fahren unmittelbar spürbar sind.

Mehr Infos unter: www.fulcrumwheels.com

FULCRUM®

Interview



PAUL VOSS

DER GRAVELBOSS

Deutschlands erster Gravelbike-Profi spricht über sein Comeback, Hatespeech, die Entwicklung des Gravel-Sports und den großen Traum von der WM-Medaille.

TEXT | FELIX KRAKOW

FOTOS | FELLUSCH, NILS LÄNGNER, CARLO ANZOLIN

Vom Rennrad-Profi im Ruhestand zur zweiten Karriere auf dem Gravelbike: Als erster deutscher Radsportler hat Paul Voß auf professionellem Level Gravel-Rennen bestritten. Anfangs oft belächelt, machte er sich in der Szene bald einen Namen. Wir treffen uns in einem Café irgendwo in Frankfurt. Ein paar Straßen weiter läuft auf dem Messengelände gerade die Eurobike. Vor Paul stehen eine Chicken-Bowl und eine Johannisbeerschorle auf dem Tisch. Es kann losgehen.

Paul, erinnerst du dich an den Moment, an dem du erstmals realisiert hast „Da passiert irgendwas mit Fahrrädern mit breiteren Reifen und das könnte für mich interessant sein“?

Wir waren im Winter 2018 mit unseren Crossrädern in Berlin unterwegs. Da war ein Radhändler mit einem Alu-Gravelbike von Ridley

dabei. Erst haben wir uns noch gefragt, wofür man das brauchen soll. Doch dann kam erst der Durchbruch der Scheibenbremse. Und dann Corona.

Die Pandemie war für viele Menschen der Auslöser ihrer Liebe zum Gravelbike. Für dich also auch?

Richtig aufmerksam wurde ich, als das Unbound aufgrund von Corona verschoben wurde. Damals hieß es noch Dirty Kanza. Laurens ten Dam rief dann in Europa zum Dirty Kancelled auf. Plötzlich sind hier viele Leute diese Distanzen gefahren. So habe ich auch von Events wie dem Belgian Waffle Ride erfahren und gesehen, dass da etwas Großes wächst.

Fünf Jahre zuvor hast du deine Karriere als Rennradprofi beendet. Warst du nicht fertig mit dem Leben als Radprofi?

Offensichtlich nicht, gerade psychisch. Sonst hätte ich nicht noch mal angefangen. Es war für mich ein wenig wie ein nicht beendetes Kapitel. Wobei im Gravel-Sport damals alles noch halb professionell war. Die einzigen namhaften Radsportler waren Laurens ten Dam und Pete Stetina. Für 2021 habe ich nach Sponsoren für meine Rückkehr aufs Rad gesucht. Bis dahin gab's in Europa nur Laurens. Wir waren wohl die Einzigen, die vom Gravelbike leben konnten.

Du hast deine erste Karriere mit 30 Jahren beendet. Hast du schon vor deinem Gravel-Comeback gedacht, dass das vielleicht zu früh war?

Ja. Das konnte ich aber relativ einfach wegschie- ►



Paul Voß

In Rostock geboren, sorgte Paul in seiner Jugend vor allem im Cyclocross für Furore, etwa als Deutscher Juniorenmeister 2004. Als Rennradprofi fuhr er dreimal die Tour de France. Nach der Saison 2016 beendete er seine Karriere, seit 2021 fährt er Gravel-Rennen. 2023 wurde er Dritter bei der Gravel-Europameisterschaft. Heute lebt Paul in Berlin.

ben. Ich habe bei der ARD als Kommentator angefangen, hatte Jobs als Trainer, war Sportlicher Leiter, hatte mein eigenes Team. Im Rückblick war die Zeit wichtig für meine Gravel-Karriere, ich konnte viele Kontakte knüpfen. Ich war ja der Erste aus der neuen Generation, der aufgehört hat. Der sich ohne Doping-Vergangenheit ins Fernsehen setzen konnte. Der sich nicht ständig erklären musste. Sonst hätte es etwa den Besenwagen-Podcast wohl nie gegeben.

Wie wichtig ist es heute, dass sich Radprofis um Content für die eigenen Social-Media-Kanäle kümmern?

Ich fand das schon als Rennradprofi wichtig. Zu meiner ersten Teilnahme bei der Tour de France habe ich den Blog „Tour de Voß“ gestartet und da jeden Tag Updates reingehauen. Mir war früh bewusst, dass die Öffentlichkeitsarbeit wichtig ist. Ich hatte nicht die großen Resultate, aber ich war zugänglich. Über die Jahre ist Social Media dann explodiert. Speziell auf dem Gravelbike reichen gute Resultate auch nicht. Wenn du keine Persönlichkeit bist und keine Story erzählen kannst, bringt es nichts. Nur schnell Rad zu fahren, das reicht nicht mehr.

Hast du ein Team, das sich darum kümmert?

Ich habe ein Management, das sich um Verträge kümmert. Aber ansonsten mache ich alles selbst. Meine Öffentlichkeitsarbeit liegt komplett bei mir.

Kostet das nicht viel Zeit, in der du trainieren und dich auf das Leben als Profi konzentrieren könntest?

Im Training fehlt mir die Zeit nicht, eher in der Regeneration. Ich dehne mich dann zum Beispiel abends mal nicht. Aber Energie raubt es manchmal schon. Wenn du an einem Wochenende ein Rennen fährst, zwei Podcasts aufnimmst und noch ein Video veröffentlichst, arbeitet das natürlich die ganze Zeit in deinem Kopf. Daraus entwickelt sich sicherlich auch eine Social-Media-Sucht. Ich hänge sicher zu oft auf Instagram rum. Das ist schon anstrengend.

Du hast den Start deiner Gravel-Karriere offensiv kommuniziert, hattest wenig Erfahrung und eine steile Lernkurve. Zum Beispiel bei deiner Tour quer durch Deutschland. Du wurdest auch belächelt. Was hat das mit dir gemacht?

Manchmal war das schon schwer. Ich lasse mich von dem Gerede nicht unbedingt beeinflussen, aber die Meinung mancher Leuten ist mir schon wichtig. Als ich aufgrund des Wetters bei Quer durch Deutschland gescheitert bin, wurde ich als zu weich bezeichnet. Das war hart. Andererseits lernst du als Sportler, mit Rückschlägen umzugehen. Aber es ist definitiv schwerer, wenn du kein Team als Puffer hast.

Was ist im Team anders?

Wenn du im Team mal nicht performst, springen andere in die Bresche. Es ist ein Mannschaftssport. Am nächsten Tag greifst du wieder an. Auf dem Gravelbike bist du alleine. Du fährst vielleicht zehn Rennen im Jahr. Wenn dann acht scheiße laufen, ist es hart. Dazu kommt meine Erwartungshaltung. Ich weiß, was ich kann. Aber ich merke, dass es immer schwerer ist, dorthin zu gelangen, wo man mal war. Vielleicht habe ich manche Fehler auch zu oft gemacht.

Spätestens im vergangenen Jahr ist der Knoten geplatzt. Du hast mit dem Traka das wohl größte Gravelbike-Rennen Europas absolviert. Dabei bist du mit dem Rad auf der Schulter ins Ziel gejoggt. Was ist da passiert?

Das war ein total emotionaler Moment. Ich war seit 80 Kilometern alleine unterwegs und wusste: Der Sieg kann mein Befreiungsschlag sein. Ich kannte meinen Vorsprung aber nicht. Dann hatte ich einen Platten, den ich nicht flicken konnte. Also bin ich auf dem Platten weitergefahren. Dann habe ich nach vier Kilometern auf der Felge gemerkt, dass das Laufrad bricht und dachte nur: „Scheiße, scheiße, scheiße!“ Es war noch ein Kilometer bis ins Ziel. Also bin ich losgelaufen. Wenn ich gewusst hätte, dass ich zehn Minuten Vorsprung habe, hätte ich einen Schlauch reingezogen. Selbst so hatte ich im Ziel noch sechs Minuten Vorsprung. Das war schon Nervenkitzel.

Wie war der Moment, als du ins Ziel gekommen bist?

Das war eine riesige Erleichterung. Dann konnte ich eine Woche später das UCI-Rennen in Aachen gewinnen. Das war nicht nur eine Bestätigung, sondern auch ein Sieg im eigenen Land. Ich habe mentale Stärke bewiesen und im Finale den richtigen Move gemacht, um im Sprint zu gewinnen. Da war plötzlich dieser Killerinstinkt wieder da, den ich zuletzt als U23-Fahrer hatte. So bin ich dann auch Dritter bei der EM geworden, gegen World-Tour-Fahrer. Da habe ich automatisch die wichtigen Dinge richtig gemacht. Das war der Höhepunkt. Das lief auch im Fernsehen, das haben die Leute mitbekommen. Das war viel Selbstbestätigung.

Auch Genugtuung?

Ja, auf jeden Fall. Die Kommentare der Hater gibt es fast gar nicht mehr. Und die Leute sind ja immer schnell an der Tastatur. Ich denke, sie haben jetzt gesehen, dass ich es kann.

Die Hassrede ist ein großes Problem unserer digitalen Zeit. Was konkret hast du erlebt?

Da kamen Sachen wie „Du bist ein Versager“. Natür-

lich hat man seine Meinung über Menschen. Aber das schreibt man doch nicht, wenn man jemanden wissentlich verletzt. Diese Empathie nicht zu haben, ist krass. Umso wichtiger war es, dass die Leute sehen, dass ich es kann und dass ich authentisch bin.

Hätte es auch sein können, dass du nach vier, fünf Jahren sagst: „Ich habe keine Resultate eingefahren und breche das jetzt ab“?

Ich weiß, dass ich schnell Rad fahren kann. Ich wusste, dass es irgendwann kommt. Jetzt stelle ich schon wieder andere Erwartungen an mich. Dann ist zum Beispiel ein sechster Platz bei einem UCI-Rennen nichts wert. Gleichzeitig merkst du aber, dass den Sponsoren nicht nur Erfolge wichtig sind. Denen geht es zum Beispiel auch darum, dass ich bei besonderen Events wie etwa dem Octopus Gravel dabei und nah an den Menschen bin. Am Ende geht es darum, dass ich etwas zu erzählen habe, dass ich meine Expertise und meine Meinung äußere.

Kann das ohne Resultate funktionieren?

Du brauchst Resultate, um diesen Status zu erlangen. Ohne Erfolg trauen dir die Menschen keine Expertise zu. Aber dann ist es irgendwann egal. Auch wenn bessere Resultate mehr Aufmerksamkeit bringen. Und nur hinterherfahren geht auch nicht.

Du hast von Fehlern und Erfahrungen gesprochen. Was sind deine Schwächen, die dich bremsen?

Hitze kann ich nicht gut ab. Daran haben wir im letzten Jahr mit speziellem Training gearbeitet. Eine Schwäche ist auch, dass ich akribisch bin in der Rennvorbereitung, aber manchmal ohne Not in Schlamperei ver falle. Etwa wenn ich doch nicht mehr von dem 40er- auf den 45er-Reifen wechsele, weil es mit dem 40er schon gehen wird. Oder wenn ich nur zwei statt drei CO₂-Kartuschen mitnehme. Nach dem Motto: Passt schon. Anstatt weiterzudenken, für den Worst Case nach dem Worst Case.

Du bist jetzt seit vier Jahren in dieser Szene unterwegs. Was hat sich in dieser Zeit verändert?

Vor meinem ersten Belgian Waffle Ride habe ich Videos gesehen, in denen Leute für neue Trinkflaschen angehalten haben. Als ich das Rennen gefahren bin, hat niemand mehr angehalten. Es war sportiv, aber trotzdem noch ein bisschen lockerer. Seitdem hat es sich jedes Jahr noch mal um 100 Prozent gesteigert. Wir fahren nicht unbedingt viel schneller, aber es sind viel mehr Leute da, die schnell fahren können.

Was hat sich beim Material getan?

Die Technologie hat sich enorm entwickelt, etwa bei den Reifen. Die Rahmen werden aerodynamischer ►

Der Sieg bei The Traka im Frühjahr 2023 war Pauls erster großer Triumph auf dem Gravelbike. Oder besser gesagt: mit dem Gravelbike auf der Schulter.



In der Regel ist Paul Voß bei Gravel-Rennen irgendwo ganz vorne zu finden. So wie hier beim Wörthersee Gravel Race im April, bei dem er am Ende Zweiter wurde.



„Wenn ich das perfekte Unbound fahre, kann ich hoffentlich endlich damit abschließen. Eigentlich hasse ich dieses Rennen.“

und müssen performen. Nehmen wir das Unbound: Da sind wir in unter zehn Stunden im Ziel. Auch dieses Jahr, trotz des schweren Kurses. Ich war abgehängt und doch weit unter zehn Stunden. Da reden wir auch über die berühmten Marginal Gains. Also Kleinigkeiten, die dich in Summe schneller machen.

Der Sport entwickelt sich so rasant, dass du fast von Jahr zu Jahr von einem neuen Sport reden kannst. Bei den UCI-Rennen sind die Distanzen im Vergleich zum Vorjahr kürzer geworden. Die Rennen sind jetzt drei, vier Stunden lang und noch explosiver. Da können plötzlich auch Crossfahrer mithalten. Die haben aber eine ganz andere Renndynamik als wir puren Gravelbiker, die wir uns auch auf lange Rennen wie Unbound vorbereiten müssen. Die krasse Spreizung macht es schwer, sich auf alles zu konzentrieren. Und das wird weiter auseinandergehen. Bei den meisten Rennen fahren wir mittlerweile einen Schnitt von 35–40 km/h. Das bist du vor kurzem noch auf dem Rennrad gefahren. Vor ein paar Jahren sind wir 35 oder 40 Millimeter breiten Reifen gefahren, 45 im Bikepacking. Heute sind 45 Millimeter Standard, manche wollen schon 50er fahren. Und dann bringen Radhersteller jetzt Räder auf den Markt, die sie seit drei Jahren entwickeln. Mit einer schon überholten Reifenfreiheit von 42 Millimetern. Eigentlich brauchst du ein leichtes, steifes, aerodynamisches Rad, das MTB-Reifen zulässt. Die Entwicklung ist auch deshalb so krass, weil es kaum Regeln gibt. So kannst du machen, was du willst.

Hättest du gerne mehr Regeln?

Ich bin technologieoffen. Aber ich finde es gut, dass es in den UCI-Rennen ein paar Regeln gibt. Schließlich geht es am Ende um den WM-Titel. Bei Formaten wie dem Unbound hingegen finde ich es gut,

dass es keine Regeln gibt. Das kannst du zu deinem Vorteil nutzen. Aber fehlende Regeln machen den Sport auch komplex und teuer. Man darf auch nicht vergessen, dass wir Vorbild für andere sind. Wenn das Portemonnaie dick genug ist, kaufen die Leute sich jeden Scheiß. Ich bin kein Mensch der tausend Regeln braucht und ich finde es gut, dass wir uns frei bewegen können. Aber manchmal würde ich mir schon wünschen, dass ein paar Leitplanken gesetzt werden, um es etwas gerechter zu machen.

Ich hoffe, dass Gravel die Balance hält. Diese besondere Beziehung vom Profi-Bereich zu den Hobbysportlern zeichnet den Sport ja auch aus. Diesen einfachen, guten Zugang sollte der Sport sich bewahren. Die Leute haben Bock auf Gravel-Rennen. Und sie können sich da einfach für die WM qualifizieren.

Speziell zur aktuellen Saison haben sich sehr viele neue Teams formiert. Wie nimmst du das wahr?

Ich nehme es zur Kenntnis. Ich glaube die Tiefe in den Teams ist noch nicht groß genug, als dass sie einen relevanten Impact haben können. Da brauchst du erst mal das Budget, um mehrere gute Fahrerinnen und Fahrer in ein Team zu packen. Um das zu realisieren, fehlt aktuell noch die Aufmerksamkeit. Das wird sich aber ändern, wenn mehr TV da ist. Wenn die Belgier das dieses Jahr bei der WM noch mal so gut hinbekommen wie bei der EM im vergangenen Jahr, wird mehr Geld in den Sport kommen. Dann sehen die Leute, dass Liveübertragungen realisierbar sind. Solange alles über Instagram und Co. läuft, werden die finanziellen Mittel nicht reichen.

Projekte wie Rose Racing Circle in Deutschland sind ein Anfang. Frederik Raßmann ist sicherlich der nächste große deutsche Fahrer. Aber den musst du auch erst mal halten. Ja, es wird sich zwangsläufig da-

hin entwickeln. Aber es wird noch ein paar Jahre dauern. Ob ich das noch mitmache, weiß ich nicht.

Trotzdem bist du als Einzelkämpfer im Nachteil.

Das ist selbstgewähltes Schicksal. Die besten Fahrer sind fast alle Einzelkämpfer. Nur Keegan Swenson hat einen Kollegen. Aber der Einsatz der Sponsoren wird wichtiger, weil sich alles so schnell entwickelt.

Wie sehen deine Ziele für die kommenden Jahre aus?

Ich habe noch ein paar gute Jahre und will noch ein paar Dinge erreichen. Etwa eine WM-Medaille. Und ich möchte endlich das perfekte Unbound fahren. Im vergangenen Jahr habe ich mir die Chance auf den Sieg durch einen dummen Fehler versaut. Wenn ich da das Maximale raushole, kann ich hoffentlich endlich damit abschließen. Eigentlich hasse ich dieses Rennen. Die Leute geben ihm zu viel Bedeutung.

Tatsächlich? Vielen gilt es nach wie vor als das wichtigste Gravelbike-Rennen der Welt.

Für mich ist die WM mittlerweile viel größer und wichtiger. Die verändert viel mehr. Wenn du Weltmeister werden willst, musst du einige der besten

Straßenfahrer schlagen. Das wird immer größer. Klar, Unbound ist romantischer. Aber rein sportlich ist das Foto mit dem Weltmeistertrikot größer.

Laurens ten Dam ist jetzt Gravelbike-Nationaltrainer der Niederlande. Würde eine ähnliche Rolle in Deutschland dich reizen?

Auf jeden Fall. Aber es ist leider immer noch der BDR. Nach meiner Karriere als Straßenprofi wollte ich mit Philipp Walsleben den Cross-Bereich übernehmen. Das wäre in meinen Augen eine große Chance für den deutschen Cross-Bereich gewesen. Aber da wurde nicht weiter drauf eingegangen. Also Bock hätte ich, aber im Moment kann ich mir die Zusammenarbeit nicht vorstellen.

Was kommt nach der Gravel-Karriere?

Vielleicht Laufen? Ich dachte immer, dass es irgendwann vorbei sein muss mit dem Profitum. Mittlerweile habe ich diesen Gedanken aufgegeben. Ich bin zu sehr getrieben. Ansonsten werde ich mit Sicherheit irgendwas mit Radsport machen. Ich glaube jedenfalls nicht, dass ich mal als Filialleiter in einer Bank sitzen werde. ■

PAULS BIKE



ORBEA Terra OMR , Schaltgruppe: Sram Red AXS XPLR, Übersetzung: 48×10-44, Laufräder: Zipp 353 NSW, Reifen: Schwalbe G-One RS 45 mm, Sattel: Fizik Vento Argo 00

Das richtige Material ist für Paul Voß elementar. „Es ist enorm wichtig, dass du zum Beispiel ein gutes Fahrrad oder gute Reifen hast“, sagt er. Nach seinem Start in die Gravelbike-Karriere mit Cannondale fährt er seit mittlerweile drei Jahren auf einem Terra der spanischen Marke Orbea. Als weitere Partner und Sponsoren sind unter anderem Sram, Zipp, Schwalbe, Maloja und Abus an Bord. Dazu kommt Verpflegung von Mnstry Nutrition. „Bisher hatte ich großes Glück mit meinen Partnern“, sagt Paul und betont, dass der Support seitens der Sponsoren im Gravelbike-Rennsport immer wichtiger wird. Etwa mit Blick auf die „Boxenstopps“ beim Unbound Gravel. „Da brauchst du einfach ein eingespieltes Team. Das geht nicht, wenn du die Leute nur einmal im Jahr siehst. So was muss geplant und einstudiert werden.“



A person is riding a gravel bike across a wooden bridge in a lush green forest. The rider is wearing a grey long-sleeved shirt, olive green shorts, white socks, and black cycling shoes. The bike has a white frame and black tires. The background is filled with tall trees and dense foliage. The text is overlaid on the right side of the image.

12 GRAVELBIKES
IM TEST

VOLLE AUSWAHL

Ein Dutzend Gravelbikes im Preisbereich von 1400 bis 9999 Euro haben wir getestet. Mit Rahmen aus Alu, Carbon, Stahl und Titan. Darunter viele Modelle für Fans individueller Ideen.

TEXT | FELIX KRAKOW
FOTOS | DAN ZOUBEK

Großer Schotterspaß auf vielseitigem Terrain: Die GRAVELBIKE-Crew beim Testen im Wendland.



Zwölf in ihrem Charakter teils sehr unterschiedliche Gravelbikes haben wir für das aktuelle Heft ausgiebig über die Schotterpfade gejagt.

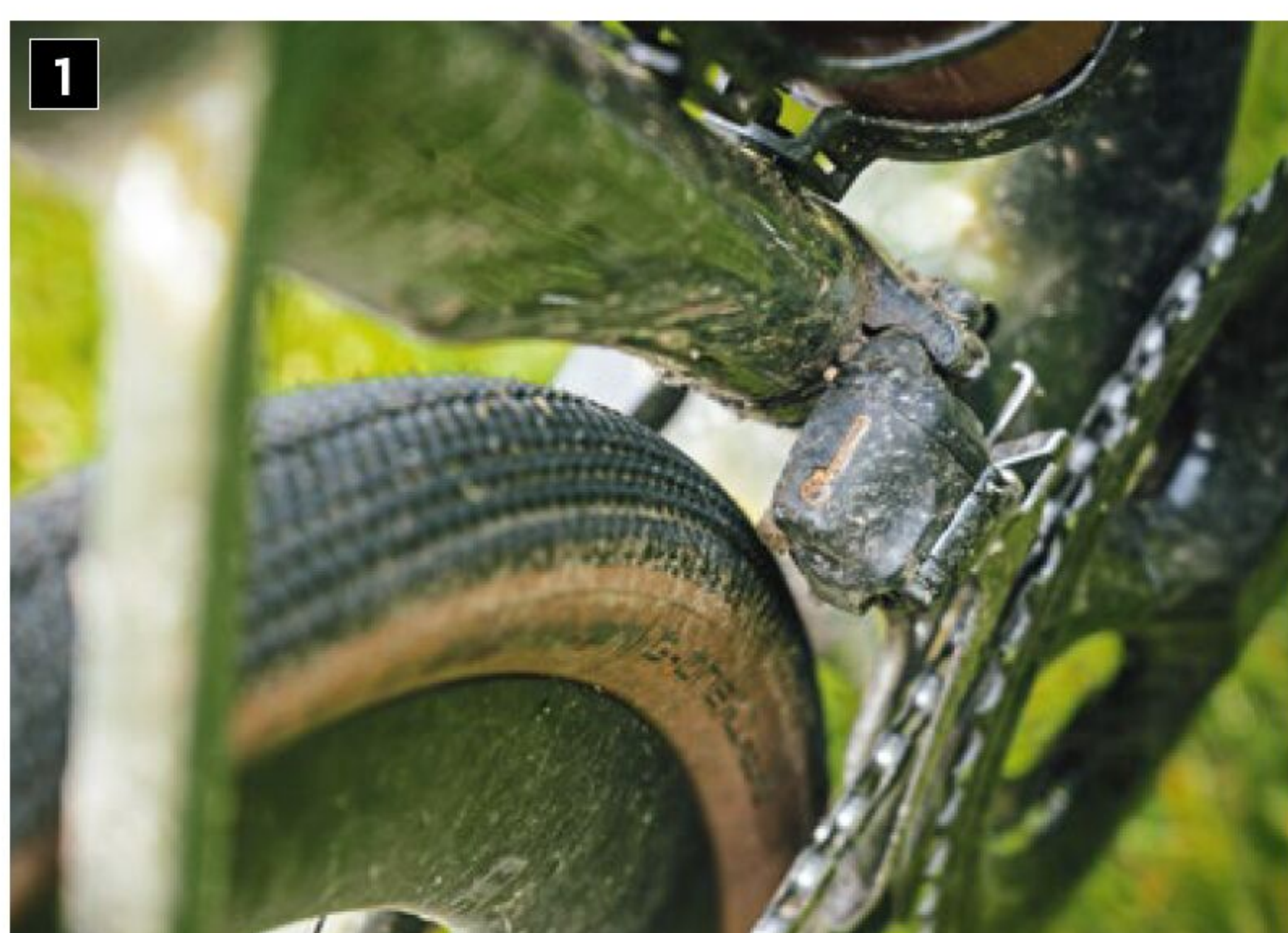
„Es ist spannend, wie breit der Gravelbike-Sektor inzwischen aufgestellt ist. Von eher gemütlichen Touren bis zu echten Race-Raketen war im Test alles dabei.“

IAN BERELL, TESTFAHRER

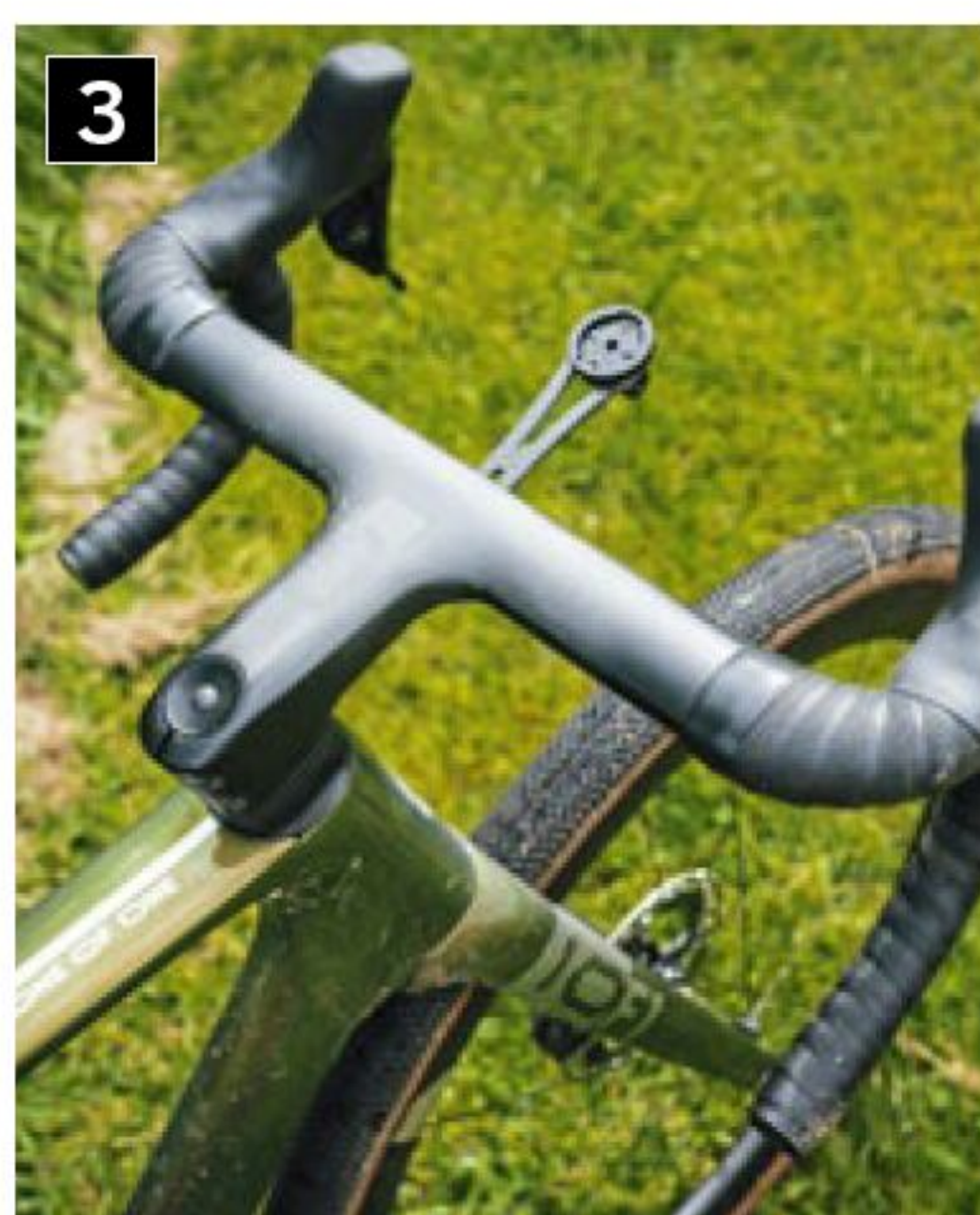
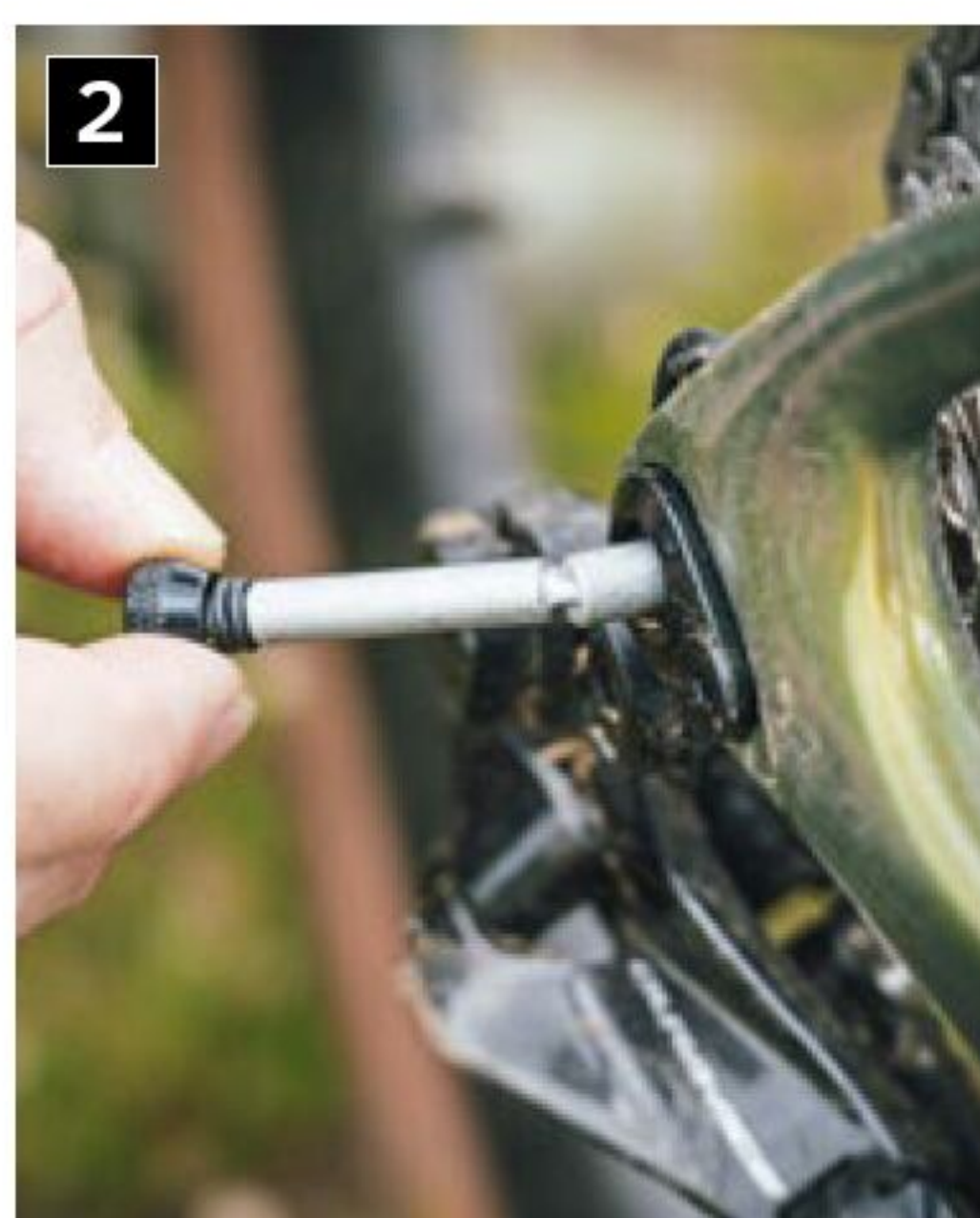


Größe: M, **Ausstattung:** Shimano Dura-Ace Di2 2×12, 50/34×11–34, 10f1 C.45 Disc SL Ceramic, Schwalbe G-One Allround 700×45c (45 mm), **Rahmen:** Carbon, **Oberrohr:** 545mm, **Sitzrohr:** 515mm, **Sitz-/Lenkwinkel:** 73,5/71,5°, **Stack/Reach:** 557/380, **max. Reifenbreite:** 46mm

9999 € / 8,0 kg



1. Wenig Platz: Das von uns getestete Vorserienmodell des Aerogravel war mit 45 Millimeter breiten Reifen hart am Limit. Der Serienrahmen soll mehr Platz bieten. **2. Cleveres Detail:** In der Achse versteckt sich ein Tool mit zwei Innensechskantschlüsseln. **3. Luxus pur:** Ob Schaltgruppe, Laufräder oder Cockpit, an dem Bike dominieren leichte Teile und viel Carbon.



10F1

Aerogravel

Ein voll auf den Rennmodus getrimmtes Gravelbike schickt die junge Marke 10f1 aus dem österreichischen Mondsee bei Salzburg an den Start. Manche Testfahrer sprachen schlichtweg von einem Rennrad mit Gravelbike-Reifen.

Davon zeugen etwa die Geometrie, die wenigen Anschraubpunkte und nicht zuletzt die elektronische Shimano Dura-Ace Di2. Eine Schaltgruppe, die vorzugsweise an den Rennrädern der Profi-Teams zu sehen ist. Auch sonst ist die Ausstattung mit Carbon-Laufrädern, Keramiklagern oder vollintegriertem Carbon-Cockpit vom Feinsten.

Fakt ist: Kaum ein Testbike in fünf Jahren GRAVELBIKE war leichter als das Aero-Gravelbike aus Österreich, kaum eins war teurer – und kaum eins war schneller. Das 10f1 schoss im Testcamp förmlich über die vielfältigen Untergründe im Wendland. Es besticht mit rasanter Beschleunigung

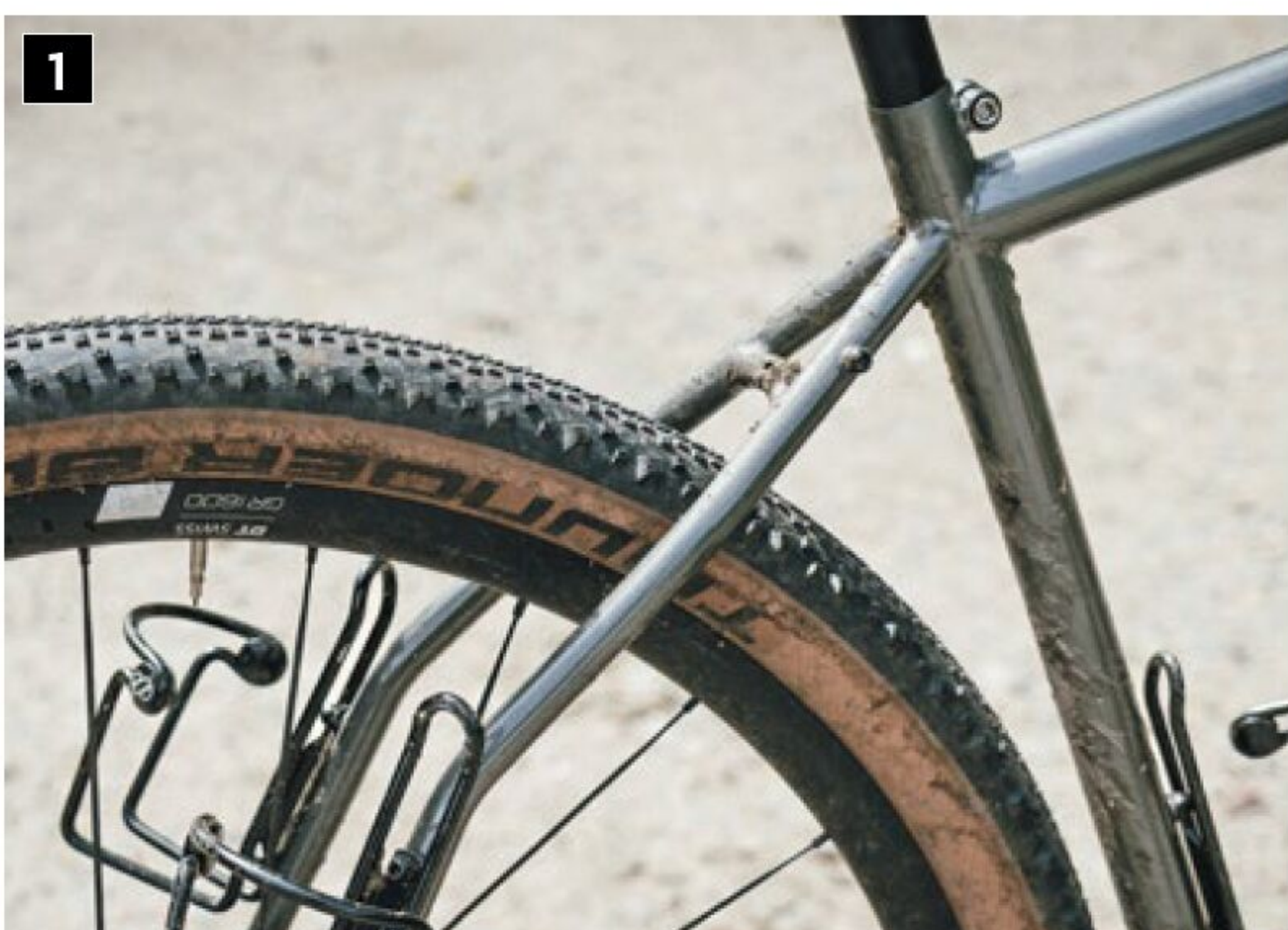
und glänzt mit exaktem Handling. Dabei bietet es allerdings eher geringen Komfort.

Dass es sich hier um ein reinrassiges Race-Gravelbike handelt, hat das Aerogravel beim The Rift in Island bewiesen (siehe Reportage S. 116). Auf Bikepacking-Einsätze steht es eher nicht so. Besonderheit: Neben individueller Lackierung ist im Kaufpreis auch ein Bikefitting enthalten, auf dessen Erkenntnissen dann das Rad aufgebaut wird. Manco bei den Testfahrten war die sehr geringe Reifenfreiheit. Auf Nachfrage erklärte der Hersteller, dass es sich um einen Vorserienrahmen handle. Der Serienrahmen soll pro Seite um 7–8 mm mehr Platz bieten. **Das geht: Leichter, schneller, teurer – wer das nötige Kleingeld parat hat, bekommt mit dem 10f1 Aerogravel ein Rad der Superlativ. Bikefitting und Wunschlackierung inklusive.**

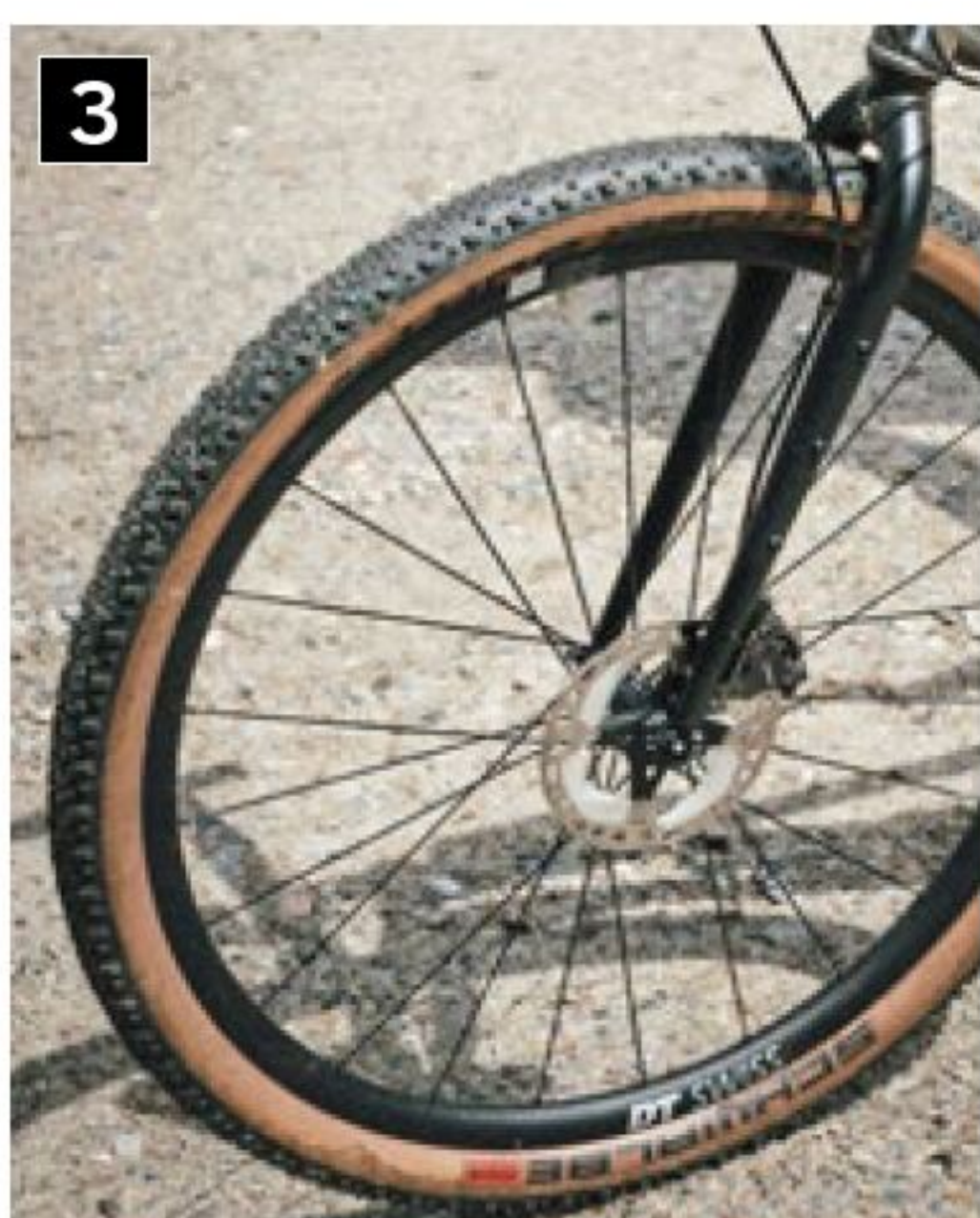
ONLINE
KONFIGURATOR

Größe: M, **Ausstattung:** Shimano GRX 1x12, 40T x 11-42, DT Swiss GR 1600 Spline 25, Schwalbe Thunder Burt 57x622 (57 mm), **Rahmen:** Stahl, **Oberrohr:** 570 mm, **Sitzrohr:** 510 mm, **Sitz-/Lenkwinkel:** 73,5/70°, **Stack/Reach:** 613/389, max. **Reifenbreite:** 57 mm (breiter bei 650B)

3070 € / 11,5 kg



1. Knick drin: Die auffällig geformten Sitzstreben sorgen für mehr Komfort und halten etwaiges Gepäck von den Beinen fern. **2. Alles dran:** Zahllose Montagepunkte bieten Platz für Flaschenhalter, Gepäckträger und mehr. **3. Viel drin:** Am Testrad waren 57 mm breite MTB-Reifen montiert. Mit kleineren 650B-Laufrädern sind sogar bis zu 70 mm breite Reifen möglich.



8BAR

Tflsberg Steel V3

Vom Singlespeed-Crosser zum wahren Monster-Gravelbike hat sich das 8Bar Tflsberg in zehn Jahren und drei Generationen entwickelt. Unser Testrad macht durch die Kombination des robusten, aber doch schicken Stahlrahmens mit 57 Millimeter breiten MTB-Reifen schon optisch mächtig Eindruck.

Zusätzlich gespickt mit zahllosen Montageoptionen für Racks, Flaschenhalter und Co., beweist das Bike aus Berlin, dass es bereit für ausufernde Abenteuer ist. Dabei verhindern die speziell geformten Sitzstreben, dass sich das Gepäck mit den Beinen ins Gehege kommt. Ganz nebenbei sorgt die Form dank Extraflex für mehr Komfort.

Überraschend: Sitzt man erst im Sattel, fährt sich das 11,5 kg schwere Bike weit weniger träge als beim ersten Anblick vermutet. Klar, um einen Gravel-Racer handelt es sich nicht. Trotzdem kommt das Tflsberg

auch auf Asphalt ordentlich voran. Seine Stärken spielt es aber aus, wenn es ins Gelände geht. Und zwar gerne auch ruppiger. Auf grobem Geläuf und auch in weichem Sand fühlt sich das Bike mit seinen griffigen, breiten Reifen spürbar wohl.

Die Sitzposition mit dem etwas tiefen und vor allem recht breiten Lenker wirkt auf den ersten Metern vielleicht ungewohnt, fühlt sich aber schnell gut an. Zumal Ausstattungs-details wie Bereifung oder Lenkerbreite im Online-Shop vor dem Kauf angepasst werden können. Insgesamt liegt der klassisch runde Lenker weniger bequem in der Hand. Dafür sorgen die voluminösen Reifen für extra viel Fahrkomfort.

Das geht: Bock auf die Bikepacking-Tour rund um die Welt? Das 8Bar Tflsberg Steel V3 ist bereit. Mit breiten Reifen, sattem Fahrkomfort und viel Platz für Gepäck macht es so ziemlich alles mit.



GRIX.2

Erlebe das ultimative Gravel Feeling mit dem GRIX.2. Dein perfekter Partner für Bike-Packing-Abenteuer und sportliches Fahren auf jedem Untergrund.

Gruppen:

Shimano GRX
SRAM Force XPLR
SRAM Rival XPLR

Laufräder:

DT Swiss G1800 Spline 25
DT Swiss GRC1400 Spline 42
Zeitjäger Comp 40 G

GRIX UNLIMITED

ab 3.599€

storck-bikes.com



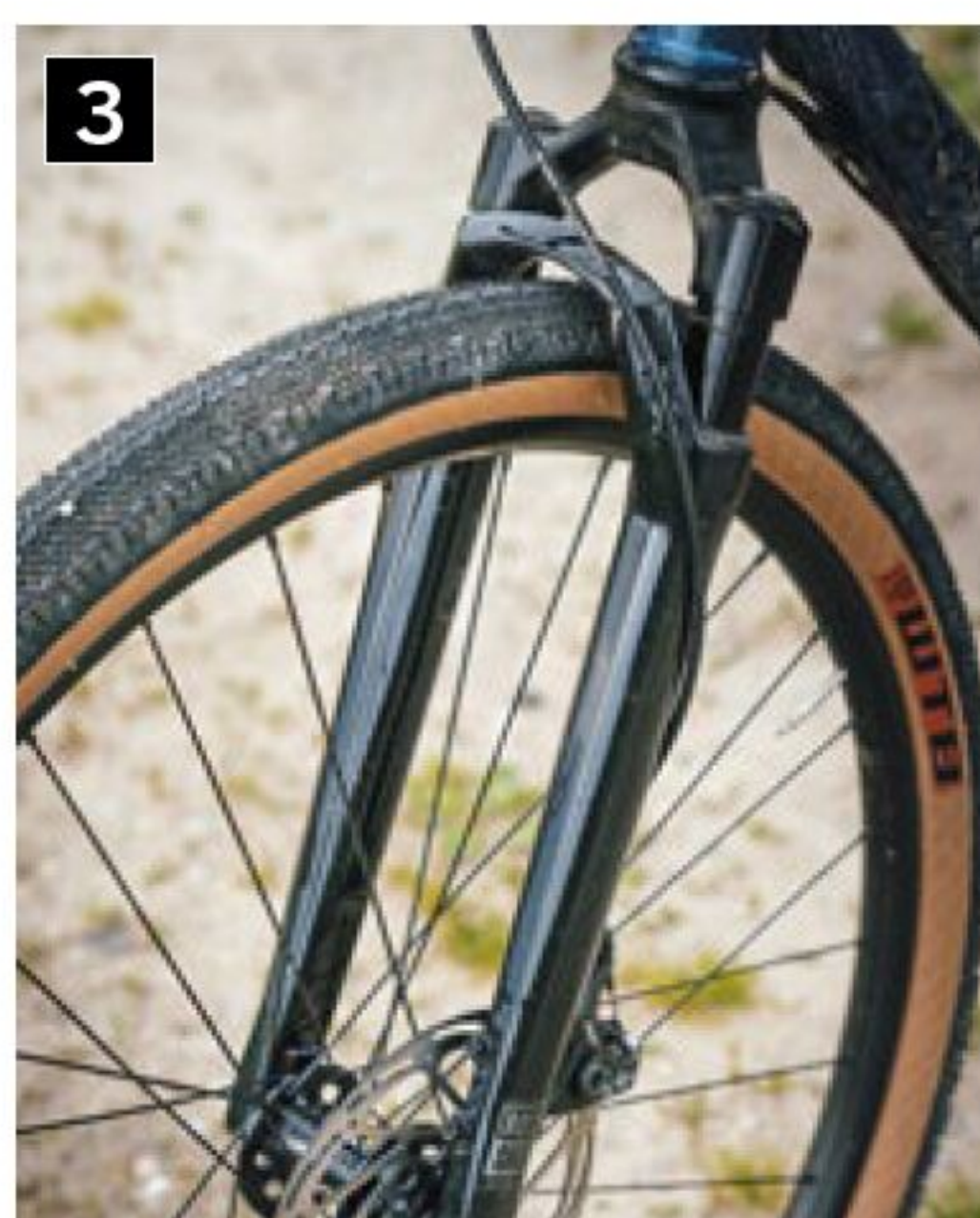


Größe: M, **Ausstattung:** Sram Apex 1x11, 36T x 11-42, WTB ST i23, WTB Venture 700x50c (50 mm), Federgabel RockShox Rudy XPLR (40 mm), **Rahmen:** Stahl, **Oberrohr:** 558 mm, **Sitzrohr:** 480 mm, **Sitz-/Lenkwinkel:** 73,4/70,9°, **Stack/Reach:** 605/376, **max. Reifenbreite:** 50 mm

2900 € / 12,4 kg



1. Kurz gebaut: Der breite Lenker sitzt an einem sehr kurzen Vorbau. Die Züge laufen außen am Stahlrahmen entlang. **2. Schwach gebremst:** Mechanische Scheibenbremsen finden sich speziell in dieser Preisklasse nur noch selten. Bei Pannen unterwegs bieten sie aber Vorteile. **3. Gut gefedert:** Die Federgabel bietet im Zusammenspiel mit den Reifen viel Komfort.



BOMBTRACK

Beyond SUS

Kult aus Köln: Die Marke Bombtrack Bikes hat sich unter Gravelbike-Fans längst einen Namen gemacht. Früh brachten die Kölner auch ein Bike mit Dropbar und Federgabel. In der ersten Ausgabe von GRAVELBIKE konnten wir das mittlerweile nicht mehr erhältliche Hook ADV testen.

Doch dafür bietet Bombtrack jetzt das Abenteuer-Modell Beyond mit 40-mm-Federgabel vorn und dem Namenszusatz SUS für Suspension an. Die Gabel sitzt in einem Stahlrahmen mit sehr komfortabel-aufrechter Sitzgeometrie und richtig viel Platz. Einerseits zur Montage von Bikepacking-Zubehör und Co., andererseits für dicke Reifen. 50 mm breite Pneu sind serienmäßig verbaut, ins Heck sollten aber locker auch 54er passen.

Sitzposition, Federgabel und breite Reifen sorgen für satten Komfort. Selbst in anspruchsvollem Gelände

lässt sich das Beyond SUS nie aus der Ruhe bringen. Speziell hier spielt das Bike seine Vorzüge aus und besticht mit nahezu grenzenlosem Fahrspaß. Auch voll beladen mit der Bikepacking-Ausrüstung unterwegs können wir uns dieses Gravelbike bestens vorstellen.

In schnellen Rollerpassagen leidet das Beyond allerdings etwas unter seinem recht hohen Gewicht. Zudem wirkt die Ausstattung eher unterdurchschnittlich, etwa mit Blick auf die 11-fach-Schaltgruppe oder die mechanischen Scheibenbremsen, die inzwischen eher selten ab Werk verbaut werden. Andererseits: Bei Defekt beim Bikepacking-Abenteuer ließe sich die mechanische Bremse deutlich leichter reparieren. **Das geht: Komfort auf rauem Terrain. Bombtrack präsentiert ein starkes, aber auch recht schweres Rad für anspruchsvolles Gelände und lange Bikepacking-Trips.**

ONLINE
KONFIGURATOR

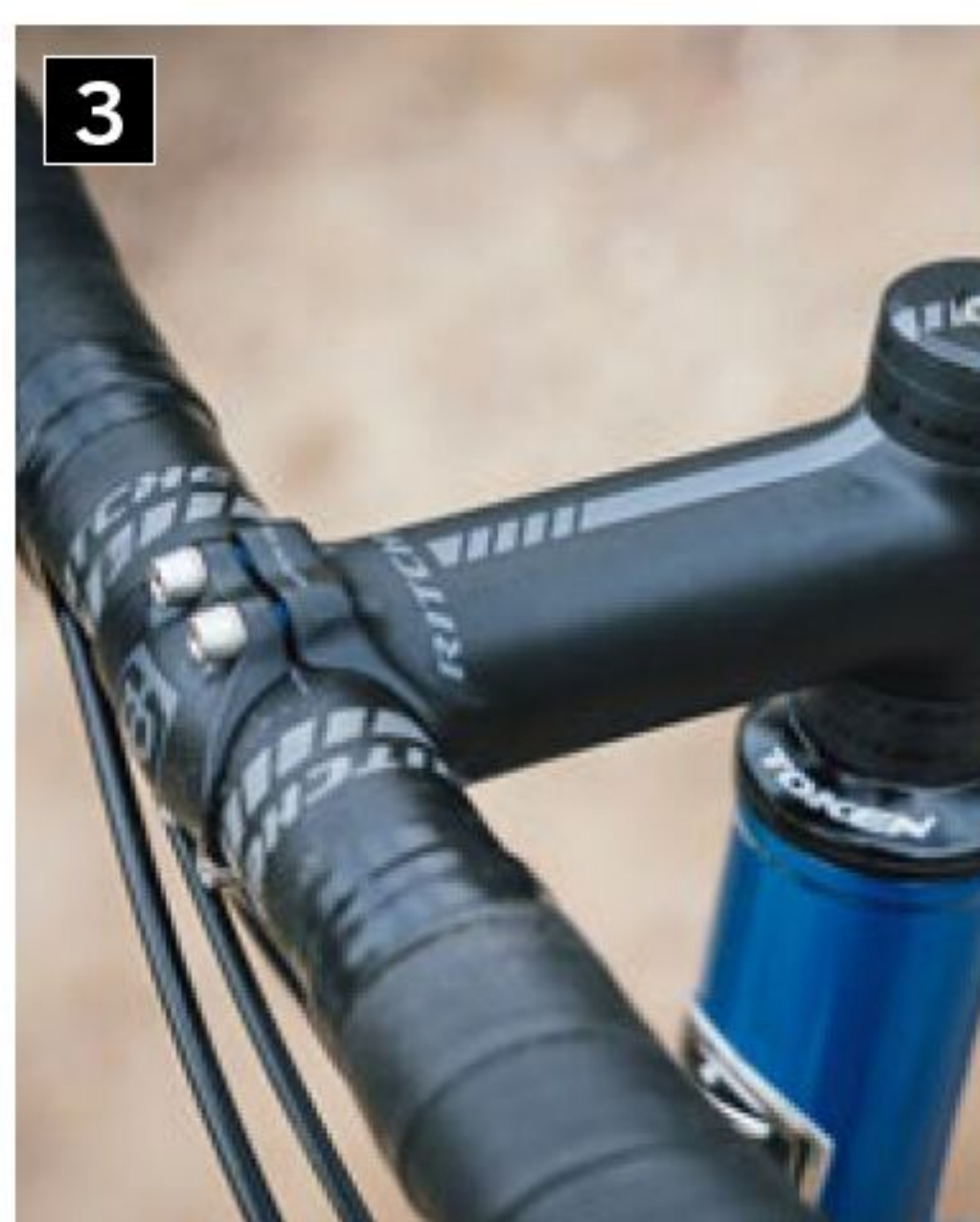
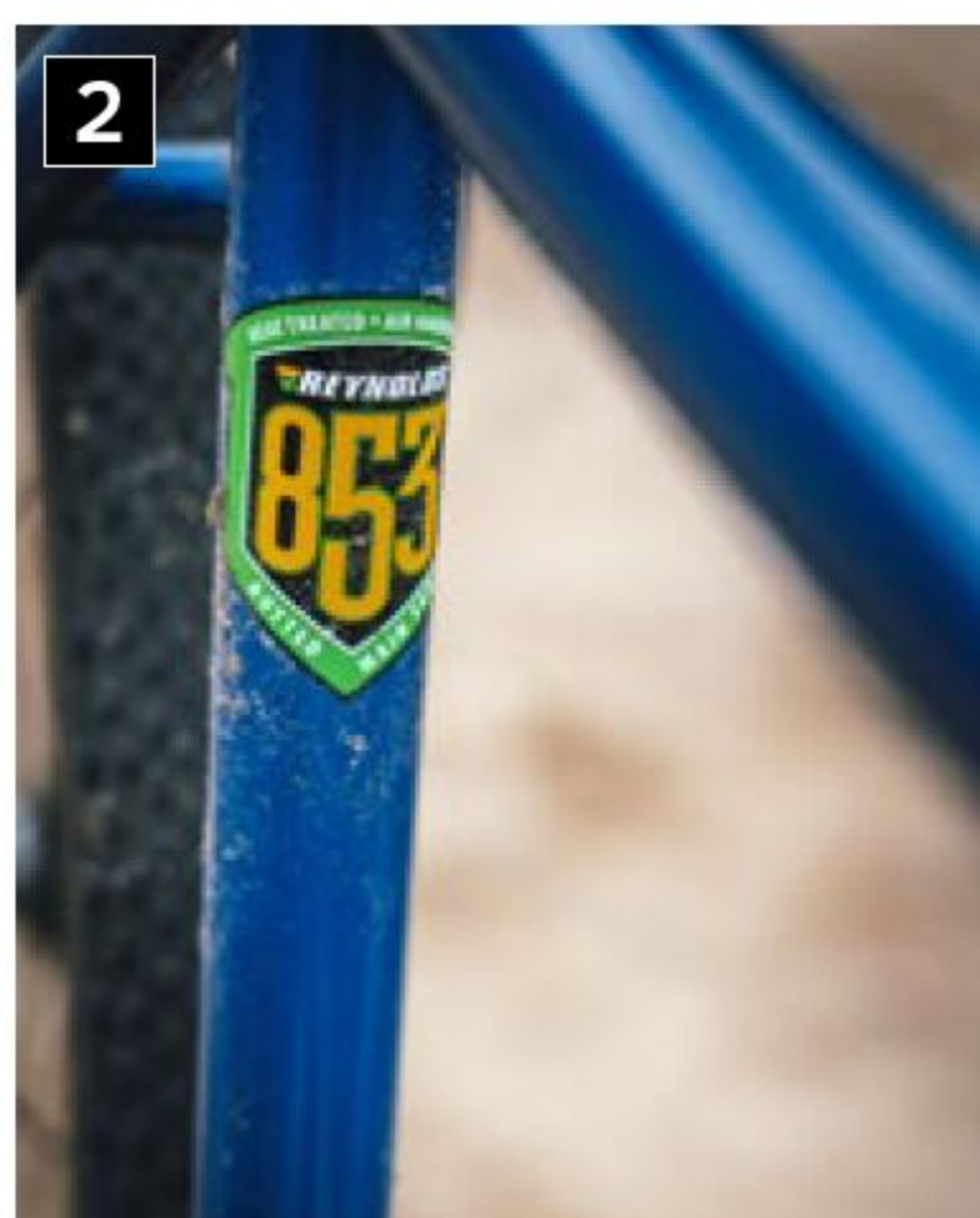


Größe: 53, **Ausstattung:** Shimano GRX 2×11, 46/30×11–34, Aerycs GCX Terra 40, Continental Terra Speed 700×40c (40 mm), **Rahmen:** Stahl, **Oberrohr:** 559 mm, **Sitzrohr:** 530 mm, **Sitz-/Lenkwinkel:** 74/71°, **Stack/Reach:** 585/408, **max. Reifenbreite:** 45 mm

5438 € / 10,2 kg



1. Modern: Die leichten Carbon-Laufräder von Aerycs aus Hamburg bilden einen attraktiven Kontrast zu dem graziösen Diamantrahmen. **2. Zeitlos:** Der blau funkelnde Lack macht das Gravelbike aus Stahl zu einem echten Hingucker. **3. Klassisch:** Der Vorbau am Testrad war ziemlich lang. Züge und Leitungen verlaufen wartungsfreundlich außen entlang des Unterrohrs.



BÖTTCHER

Evolution Gravel

Klassik trifft Moderne: Das Zusammenspiel des eleganten, in traditioneller Diamant-Form gehaltenen Stahlrahmens mit den hohen Carbon-Felgen bietet etwas fürs Auge. Speziell in Kombination mit dem metallicblauen Lack, einer von vielen aufpreispflichtigen Wunschfarben, die Böttcher für das Evolution Gravel im Online-Konfigurator anbietet.

Doch nicht nur Online ist Böttcher präsent. Über 270 Fachhändler in Deutschland führen die Marke, die seit mehr als 100 Jahren in Schleswig-Holstein Fahrräder produziert. Das Evolution Gravel ist dabei in diversen Varianten erhältlich, etwa mit Schaltungen von Campagnolo, Pinion oder Rohloff. Oder auch voll ausgestattet mit Licht, Gepäckträger und Schutzblech.

Im Praxiseinsatz erinnert das Stahl-Gravelbike auch von der Sitzposition her an die gute, alte Rennradzeit. Durch das recht lange Ober-

rohr gepaart mit dem 120-mm-Vorbau sitzt man gestreckt im Sattel. Im Kontrast dazu steht der 460 mm breite, leicht nach hinten gezogene Lenker mit deutlich ausgestelltem Unterlenker. Auch Vorbaulänge und Lenkerbreite lassen sich übrigens im Konfigurator anpassen.

Auch dank leichter Laufräder und schneller Reifen prescht das schicke Bike nur so über Asphalt und Waldautobahnen. Dabei überzeugt es mit souverän ausgeglichenem Handling. Mit etwas griffigeren Reifen wäre es ein Rad für alle Fälle. In Matsch und Sand kommen die wenig profilierten 40-mm-Reifen allerdings an ihre Grenzen. Platz für breitere Pneu gibt's auf jeden Fall.

Das geht: Schick, unverwüstlich und mit gehobener Ausstattung. Das Evolution Gravel von Böttcher präsentiert sich als vielseitiger Hingucker mit vielen Konfigurationsoptionen für Individualisten.

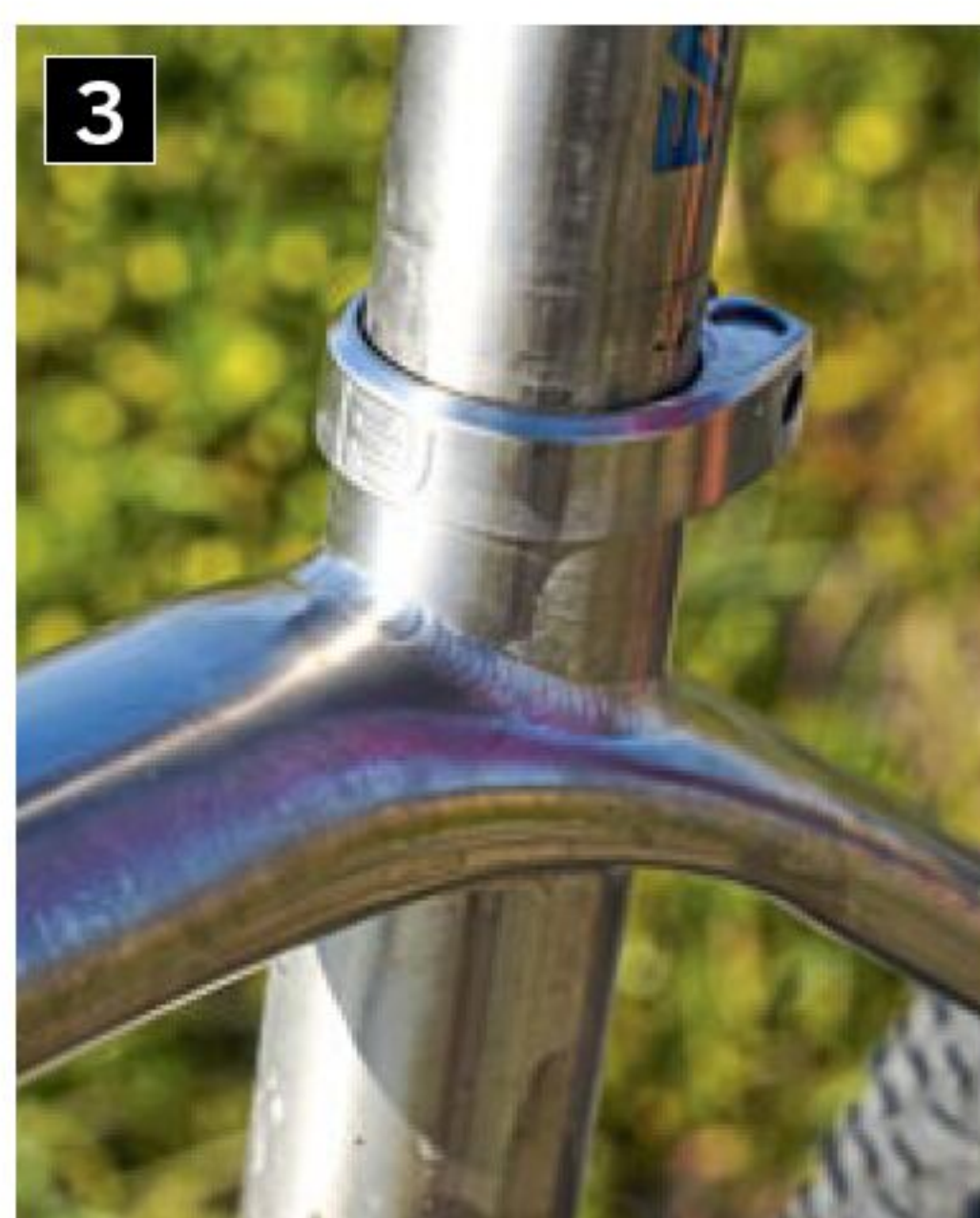


Größe: 50, **Ausstattung:** Campagnolo Ekar 1x13, 38T x 10-44, Schmolke Carbon, Schwalbe G-One R 700 x 45c (45 mm), **Rahmen:** Titan, **Oberrohr:** 560 mm, **Sitzrohr:** 500 mm, **Sitz-/Lenkwinkel:** 75/69°, **Stack/Reach:** 587/384, **max. Reifenbreite:** 50 mm, **2x möglich:** per Schelle

8877 € / 9,0 kg



1. Leicht: Mit niedrigem Gewicht und breiter Übersetzung brilliert Campagnolos edle Ekar-Schaltgruppe. Nur der Hebel hakte manchmal. **2. Schick:** Mit seiner eleganten Formsprache verzaubert der Titanrahmen die Augen, keine Züge oder Leitungen stören das Bild. **3. Formschön:** Hübsche Nähte und viel Titan an Stütze und Klemme runden den optischen Auftritt ab.



FALKENJAGD

Aristos R Trail Gravel

Mit dem neuen Aristos R Trail Gravel kombiniert Falkenjagd seinen geländegängigen Aristos Trail-Rahmen mit dem schnellen Aristos R. Mit einer ausgewogenen Geometrie und unzähligen Montagepunkten ist so ein Rad entstanden, das sich nicht nur schnell über Schotter bewegen lässt, sondern das auch die Reisefans unter den Gravelbikerinnen und -bikern anspricht.

Der Hinterbau ist für die Aufnahme eines Gepäckträgers vorbereitet. Auch die Carbon-Gabel bietet zahlreiche Montagepunkte, dazu lässt sich der Radstand per Wechselchip am Ausfallende um 5 mm variieren. Gabel wie Rahmen sind dabei für üppige 50 mm Reifenbreite ausgelegt, auch 650b-Laufräder lassen sich montieren. Die Carbon-Lenker/Vorbauereinheit liegt vortrefflich in der Hand und bietet viele Griffvariationen. Der Laufradsatz aus Schmolke TLO Carbon-Felgen mit DT Swiss-

Naben wurde speziell fürs Testrad konzipiert. In Kombination mit den Schwalbe G-One R-Pneus verleihen die Laufräder dem Gravelbike Stil, Laufruhe und Antrittsschnelligkeit.

Apropos Schnelligkeit: Das Titan-Bike liegt bei schneller Fahrt sicher in der Spur, doch auch enge Kurven machen ihm Spaß. Dabei überzeugt der schicke Rahmen mit seinen praktisch unverwüstlichen Eigenschaften. Steinschläge oder Kratzer können Titan nicht schrecken. Campagnolos leichte Schaltgruppe wappnet das Rad mit 13 Gängen und breiter Übersetzung für alle Eventualitäten. Allerdings hakte der untere Schalthebel teils beim Herunterschalten und kommt breiten Lenkeraschen mitunter in die Quere.

Das geht: Mit dem Aristos R Trail Gravel präsentiert Falkenjagd ein exklusives Gravelbike mit viel Fahrspaß. Der robuste Rahmen bietet viele Montageoptionen.



Größe: M, **Ausstattung:** Sram Force AXS/Eagle XO 1x12, 40T x 10–52, DT Swiss G1800, Maxxis Rambler Silk Shield (45 mm), **Federgabel:** RockShox Rudy Ult. (40 mm), **Rahmen:** Carbon, **Oberrohr:** 564 mm, **Sitzrohr:** 500 mm, **Sitz-/Lenkwinkel:** 74/69,5°, **Stack/Reach:** 581/400, **max. Reifenbreite:** 45 mm

6000 € / 10,0 kg

1



1. Gespickt: Zahlreiche Montagepunkte am Oberrohr kompensieren die fehlenden Ösen an der Federgabel. **2. Gefeierte:** Die Modellvariante Asket CF 30 feiert den 30. Geburtstag der Marke aus der Oberpfalz. **3. Gefedert:** Die RockShox Rudy Ultimate kommt mit 40 mm Federweg, auch die Vario-Stütze aus gleichem Haus bietet in „Active Ride“-Position spürbaren Komfort.

2



3



GHOST

Asket CF 30

Mit Federgabel und Vario-Sattelstütze ausgerüstet, gibt das Ghost Asket CF 30 selbstbewusst zu verstehen: Mich hält so schnell nichts auf. Und erwartungsgemäß nimmt die RockShox-Federgabel auch üblen Holperpisten ihren Schrecken. Wer die Grenzen des Rades häufiger ausreizen möchte, könnte sich bestenfalls etwas gröber profilierte, breitere Reifen wünschen, doch bei 45 mm ist bereits Schluss – zumindest im Hinterbau.

Komfort bietet der erste Carbon-Graveller von Ghost also reichlich, nicht nur dank Federgabel. Der Rahmen kommt mit charakteristischem Knick in den Sitzstreben, der nicht nur optisch auffallen, sondern auch besser flexen soll. Nur ein etwas voluminöserer Oberlenker stünde dem Asket gut zu Gesicht. Bikepacker freuen sich über jede Menge Montagepunkte am Rahmen, die Federgabel kommt typischerweise ohne.

Vom reinen Renneinsatz vielleicht abgesehen, qualifiziert sich das Bike so für nahezu alle Spielarten des Gravelns. Das Fahrverhalten ist ausgewogen, Rahmen und Fahrwerk vermitteln auch auf schnellen Abfahrten ordentlich Sicherheit – selbst bei schnellen Richtungswechseln und auf unruhigem Untergrund.

Bergauf marschiert das Bike mit großem Eifer. Die gut rollenden Reifen tragen ihren Teil ebenso dazu bei wie die nicht zu schweren Laufräder von DT Swiss und die kletterfreudige Übersetzung des Sram Force/Eagle XO-Antriebs mit großem 52er-Ritzel.

Wer keine 6000 Euro für ein Gravelbike ausgeben möchte, bekommt das Asket mit starrer Gabel und Shimano GRX bereits ab 2999 Euro.

Das geht: Das Asket CF 30 gibt den vielseitigen und verlässlichen Begleiter in nahezu allen Situationen des Gravel-Alltags – mit einer ordentlichen Prise Komfort on top.

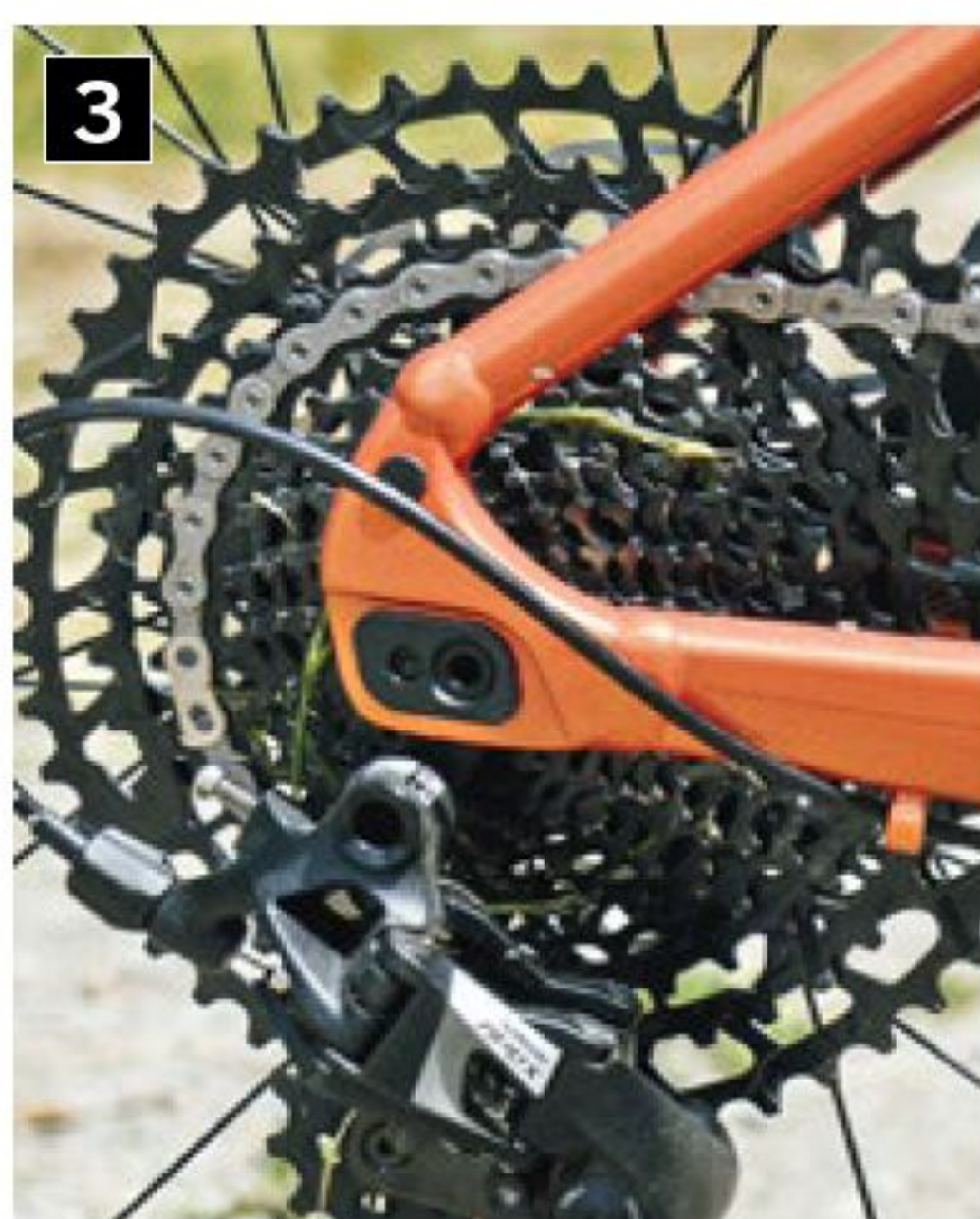


Größe: M, **Ausstattung:** Sram Apex 1x12, 40T x 11-50, Giant P-X2, Giant Crosscut Grip 700 x 45c (45 mm), Federgabel RockShox Rudy XPLR, Variostütze, **Rahmen:** Alu, **Oberrohr:** 560 mm, **Sitzrohr:** 470 mm, **Sitz-/Lenkwinkel:** 73,5/71,5°, **Stack/Reach:** 576/389, max. **Reifenbreite:** 53 mm

2999 € / 11,2 kg



1. Handlebar: Der Hebel zum Absenken der Vario-Stütze stört mitunter beim Griff in den Unterlenker. **2. Absenkbar:** Im abgesenkten Modus erlaubt die Sattelstütze dem Fahrer mehr Bewegungsfreiheit in technischen Passagen. **3. Verwandelbar:** Über den Flip-Chip am Ausfallende lässt sich der Radstand und damit auch das Handling des Bikes verändern.



GIANT Revolt X 1

Nach Carbon kommt Alu: Vor einem Jahr konnten wir das Revolt X Advanced Pro testen. Jetzt schickt Giant das günstigere Aluminium-Modell Revolt X 1 ins Rennen.

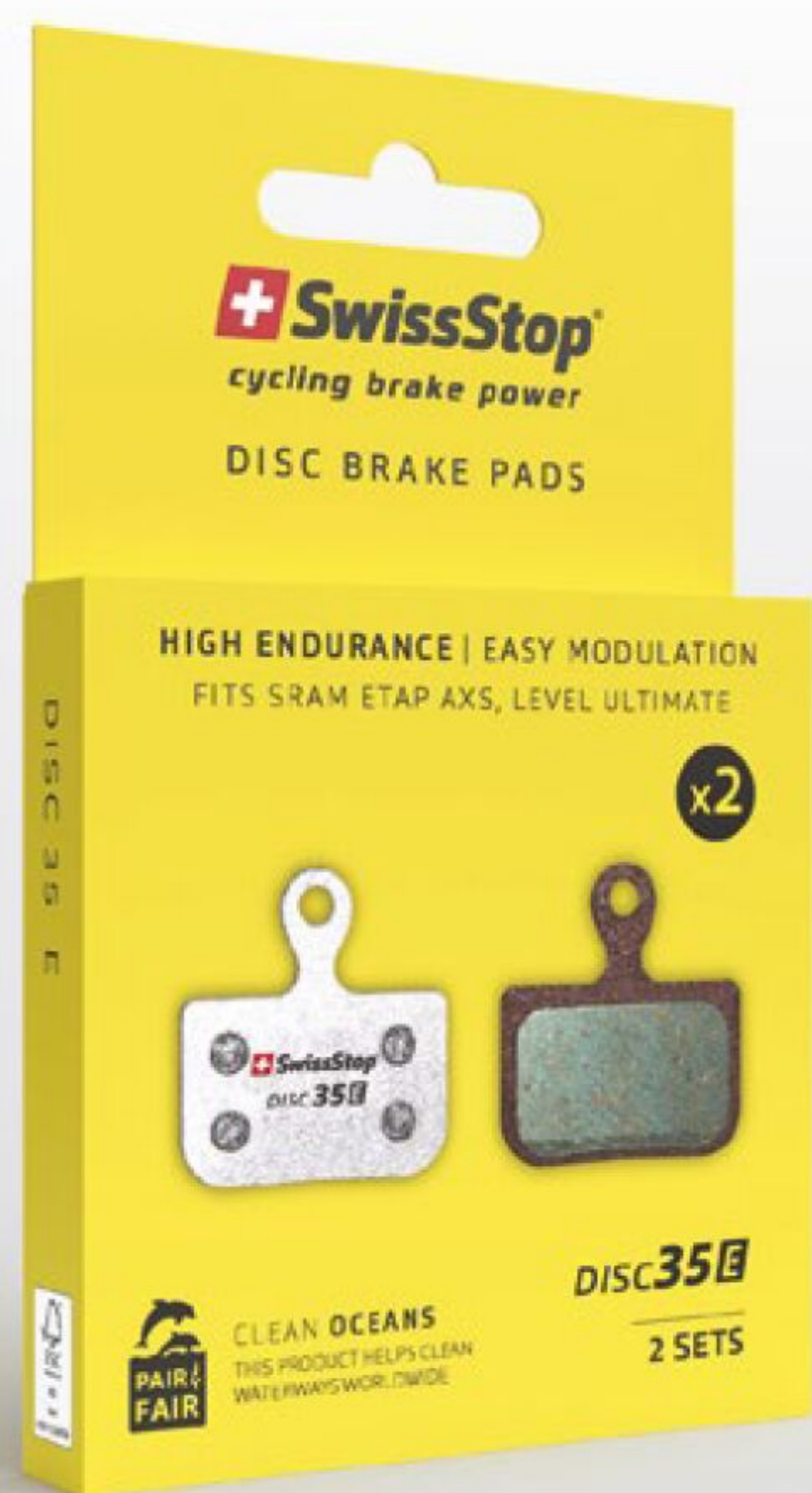
Der Preisunterschied von satten 3000 Euro geht sowohl auf das Rahmenmaterial als auch die Ausstattung zurück. So gibt's am X 1 statt Elektronik nur die mechanische Sram Apex-Schaltgruppe mit 1x12 Gängen, dazu Alu-Laufräder statt Modellen aus Kohlefaser. Federgabel und absenkbare Sattelstütze hingegen bleiben an Bord. Auch die per Flip-Chip verstellbare Position der Hinterradachse hat Giant nicht eingespart. Insgesamt bringt das Revolt X 1 so gut anderthalb Kilo mehr auf die Waage. Viel Spaß auf und vor allem abseits der Straße macht es aber trotzdem.

So nehmen die 45 mm breiten, griffigen Reifen und die Federgabel mit 40 mm Federweg holprigem Un-

tergrund den Schrecken. Geht es mal etwas flotter und steiler bergab, sorgt die vom Lenker aus absenkbare Sattelstütze für mehr Bewegungsfreiheit und damit auch mehr Kontrolle. Allerdings monierten manche Testfahrer, dass der Hebel zur Bedienung der Stütze mitunter beim Umgreifen in den Unterlenker stört.

Auch aufgrund der eher entspannten Sitzposition zeigt sich das Revolt X 1 als angenehmes, vielseitiges Bike. Praktisch: Optional gibt's einen Gepäckträger. Zudem liefert Giant als einer der wenigen Hersteller in der Branche seine Gravelbikes generell im fertigen Tubeless-Set-up aus. Nur die Dichtmilch sollte noch eingefüllt werden.

Das geht: Mit dem Revolt X 1 bietet Giant ein vielseitiges Abenteuer-Gravelbike mit viel Komfort und zum fairen Preis. Auf den Einsatz in Gravel-Rennen steht das Bike indes eher nicht.



SwissStop PAIR & FAIR PROJEKT

TWO **PAIR** OF PADS & ENVIRONMENTALLY **FAIR** PACKAGING

NEUE VERPACKUNG KOMPLETT AUS RECYCELTEM PAPIER
SECHS DER MEISTVERWENDETEN BELÄGE ERHÄLTlich



DIESES PROJEKT UNTERSTÜTZT
IN EINER PARTNERSCHAFT MIT
EVERWAVE DIE REINIGUNG DER
FLÜSSE VON PLASTIKABFALL

SwissStop
cycling brake power

www.SwissStop.ch

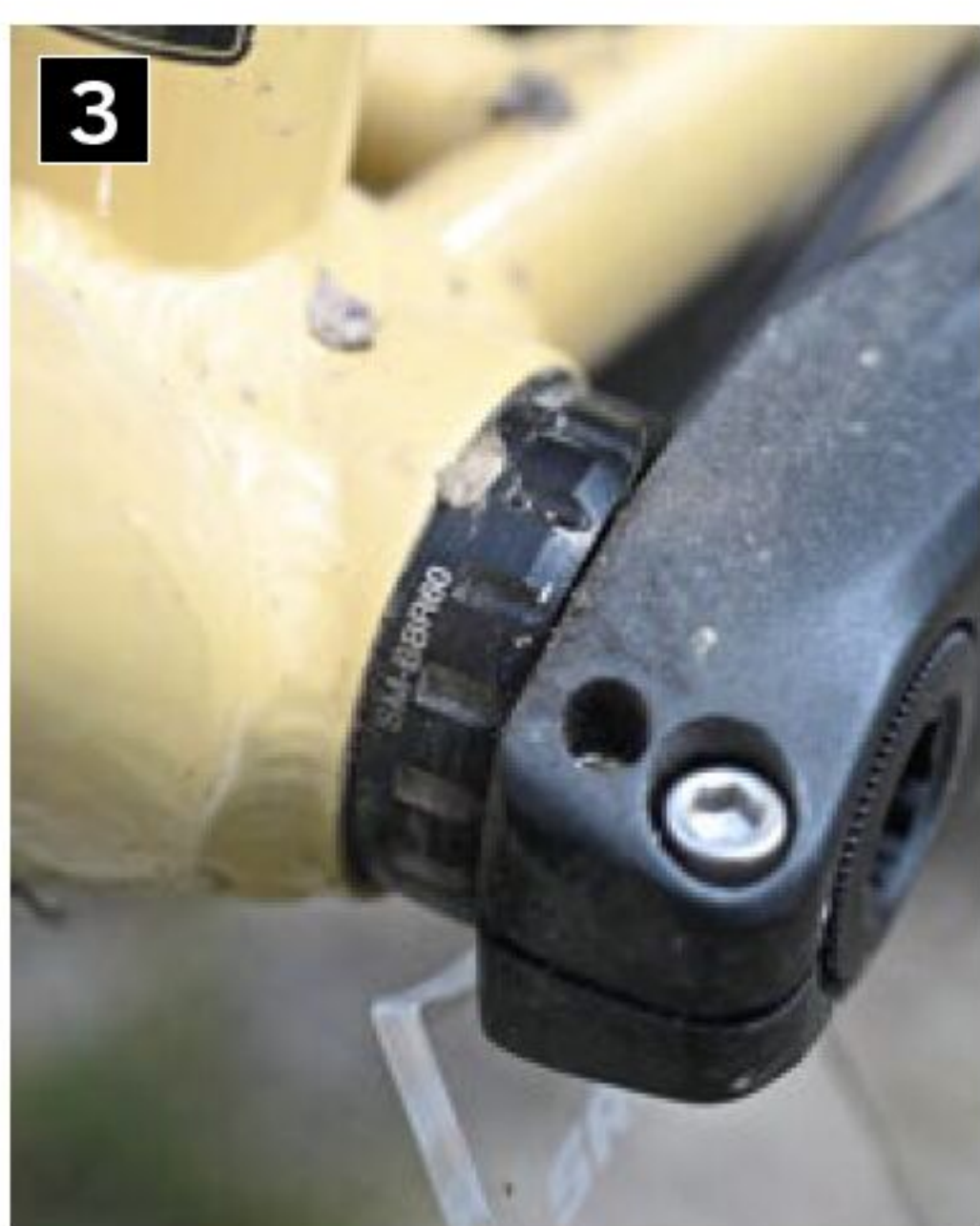


Größe: M, **Ausstattung:** Shimano GRX 1×11, 40T×11–42, Miche Graff*, Schwalbe G-One Allround 700×40c, **Rahmen:** Alu, **Oberrohr:** 576mm, **Sitzrohr:** 475mm, **Sitz-/Lenkwinkel:** 74°/70°, **Stack/Reach:** 580/410, **max. Reifenbreite:** 45mm, **2x möglich:** ja

1999 € / 9,6 kg



1. Angefasst: Bewährt und im Gravel-Alltag eine sichere Bank – Schalt-/Bremshebel aus Shimanos GRX-11-fach-Generation. **2. Geschaltet:** Das mechanische RD-RX812-Schaltwerk verwaltet die 11–42er-Kassette jederzeit verlässlich. **3. Geschraubt:** Das wartungsfreundliche BSA-Innenlager ist im Bedarfsfall problemlos selbst zu wechseln.



INTEC GX2

Superlative und Hightech-Ausstattung? Damit kann und möchte das Intec GX2 gar nicht aufwarten. Das Alu-Gravelbike, das der Thüringer Großhändler Ra-Co vertreibt, setzt auf andere Qualitäten. Einen robusten Alu-Rahmen etwa und vernünftige Ausstattung für jeden Tag. Das alles zum erschwinglichen Kurs. Ein bisschen extrovertiert darf es dann aber doch sein, denn das GX2 kann nach Kundenwunsch lackiert werden, auch die Komponenten sind zum Teil wählbar.

Und nur weil Vernunft Teil des Konzepts ist, enttäuscht das Intec keineswegs als Langweiler. Im Gegenteil. Trotz langen Kettenstreben und stabilem Geradeauslauf geht das Bike gut ums Eck. Die am Testrad verbauten Miche-Laufräder beschleunigten lebendig, inzwischen verbaut Ra-Co aber etwas schwere Fulcrum Rapid Red 900. Vielseitig und universell passen Schwalbes

G-One Allround in 40er-Breite perfekt zum verbindlichen, alltagstauglichen Charakter des GX2. Ob Asphalt, Schotter oder Waldweg – erst wenn der Matsch tiefer steht, kommen die Pellen an ihre Grenze. Auch die Übersetzung der bewährten 1×11-GRX passt gut dazu – solange die Routenwahl nicht ins Extreme abdriftet. Wobei sich das Bike auch durchaus für Bikepacking-Abenteuer begeistern lässt. Montagepunkte für Gepäck und Schutzbleche sind selbstverständlich, das wartungsfreundlich geschraubte BSA-Lager lässt sich problemlos selbst tauschen, nur teilweise innen verlegte Züge präsentieren sich zugänglich und stellen Hobbyschrauber nicht vor unlösbare Herausforderungen. **Das geht: Komplette frei von Allüren, präsentiert sich das Intec GX2 als verlässlicher Allrounder mit durchaus sportlicher Note und Hang zur Individualität.**

FIND COMFORT ANYWHERE



Etherlight **XT**
INSULATED



Die Ether Light XT Insulated Isomatte – extra dick, leise und leicht wie immer. Mit unserer Air Sprung Cell Technologie und der doppelten Isolierung sorgt die Matte auch bei kühlen Temperaturen zuverlässig für erholsamen Schlaf.



SEAT@SUMMIT

www.seatosummit.eu



Erfahre hier mehr.

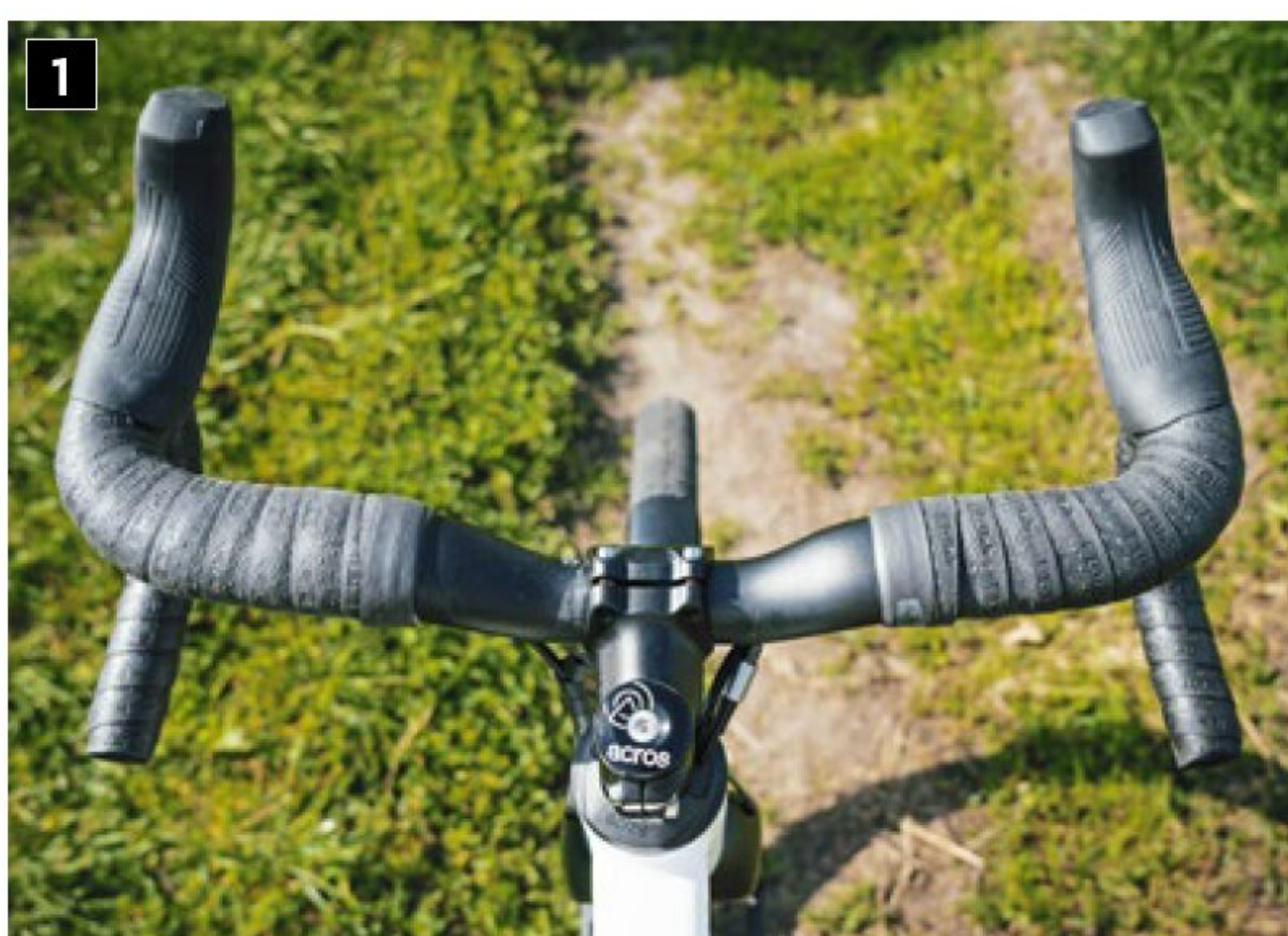
20/05 AUS 575

ONLINE
KONFIGURATOR

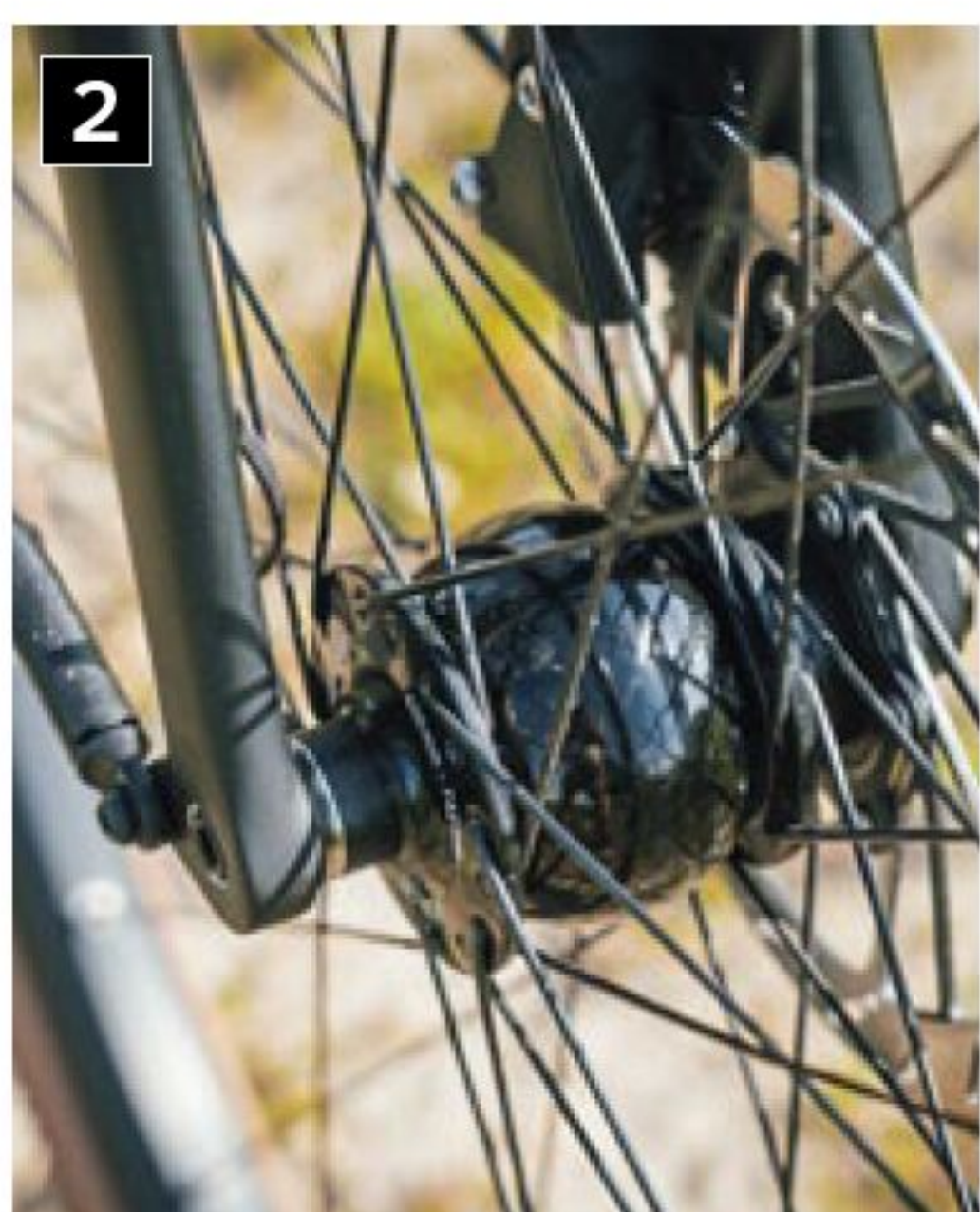


Größe: M, **Ausstattung:** Sram Apex 1x12, 40T x 11-50, Sun Ringle Düroc 30, Schwalbe G-One Allround 700 x 45c (45 mm), **Rahmen:** Alu, **Vollausstattung:**, **Oberrohr:** 560 mm, **Sitzrohr:** 480 mm, **Sitz-/Lenkwinkel:** 74/70°, **Stack/Reach:** 595/389, **max. Reifenbreite:** 50 mm, **2x möglich:** ja

3500 € / 12,7 kg



1. Mit Schwung: Der im Konfigurator wählbare, ergonomische Lenker von SQuab kam bei den Testfahrern gut an. **2. Mit Strom:** Über den Nabendynamo von SON wird die Lichtanlage an dem voll ausgestatteten Gravelbike befeuert. **3. Mit Spaß:** Der Sram-Apex-Antrieb mit einem Kettenblatt vorn und GX-Eagle-Schaltwerk hinten bringt das Bike locker über jeden Anstieg.



MAXX

Roadmaxx Tour

Flotte Geometrie, schicke Optik, geringes Gewicht: Ein solches Gravelbike bietet die Basis für das perfekte Alltags- und Tourenfahrrad.

So wie das Roadmaxx Tour von Maxx aus dem bayerischen Rosenheim. Nabendynamo, Scheinwerfer und Rückstrahler, Gepäckträger, ja sogar Seitenständer und Klingel hat das Aluminium-Gravelbike standardmäßig an Bord.

In der Praxis gefällt das voll ausgestattete Fahrrad mit seiner entspannten Sitzgeometrie und dem souveränen Fahrverhalten. Trotz seines schon durch das Zubehörpaket hohen Gesamtgewichts offenbart das Roadmaxx Tour dabei eine sportliche Seite. So macht auch die Fahrt über flotte Offroad-Passagen oder einfache Trails durchaus Spaß.

Für Haftung und Dämpfung sorgen dabei die 45 mm breiten Reifen. Der Rahmen selbst würde sogar bis 50 mm schlucken, in Kombination

mit den Schutzblechen sind 45 mm aber das höchste der Gefühle. Allzumatschige oder sandige Wege mögen die wenig profilierten Pneus allerdings nicht.

Sonderlob gab's von der Test-Crew für den ergonomischen Sattel und den bequemen Lenker von SQuab. Genau wie die Lackierung und die restliche Ausstattung lässt sich alles im Online-Konfigurator individualisieren. Von der Zughüllenfarbe bis zum Einsatz einer Federgabel ist nahezu alles verhandelbar.

Übrigens: Wer auf Licht, Gepäckträger und Co. verzichten kann, bekommt das „nackte“ Roadmaxx Sport für rund 400 Euro weniger.

Das geht: Das voll ausgestattete Roadmaxx Tour bringt seine Passagiere schnell zur Arbeit und ist doch immer für ein kleines Abenteuer am Feierabend bereit. Der Online-Konfigurator garantiert dabei höchste Individualisierung.

ONLINE
KONFIGURATOR



Größe: 54, **Ausstattung:** Shimano GRX 1x12, 38T x 10-51, DT Swiss G540 DB, Continental Terra Speed 700 x 45c (45 mm), **Rahmen:** Carbon, **Oberrohr:** 553 mm, **Sitzrohr:** 520 mm, **Sitz-/Lenkwinkel:** 73,5/71,5°, **Stack/Reach:** 572/384, **max. Reifenbreite:** 45, **2x möglich:** ja

2999 € / 10,1 kg



1. Voll integriert: Züge und Leitungen sucht das Auge am Poison Tellur vergeblich. **2. Voll individuell:** Von der Lackierung des Rahmens bis zur Farbe der Speichennippel kann der Kunde sich im Konfigurator austoben. **3. Voll schnell:** Die 45 mm breiten Reifen von Conti bieten viel Speed und sorgen für Komfort. Bei Matsch kommen sie an ihre Grenzen.



POISON Tellur

Von der Farbe des Rahmens über die Breite der Reifen bis zur Auswahl der Speichennippel: Bis ins kleinste Detail dürfen Poison-Kunden das Rad ihrer Träume im Online-Konfigurator oder direkt im Shop planen. Das gilt auch für die neue Version des Tellur, dem Carbon-Gravelbike der Marke aus der Eifel.

Der Blick aufs Preisschild zeigt, dass Poison dabei scharf kalkuliert hat. 2999 Euro für ein Vollcarbon-Gravelbike mit komplett integrierter Zugführung und Shimanos GRX-Schaltgruppe im 1x12-Set-up sind eine eindrucksvolle Ansage. Klar: Leichte Carbon-Laufräder sind für diesen Preis nicht drin. Dafür werden die stabilen Alu-Felgen vor Ort von Hand aufgebaut.

Im Einsatz beweist sich das Bike mit seinem cleanen Look als durchaus flotter Begleiter. Speziell auf Asphalt und gepflegtem Schotter spielen der steife Rahmen und die

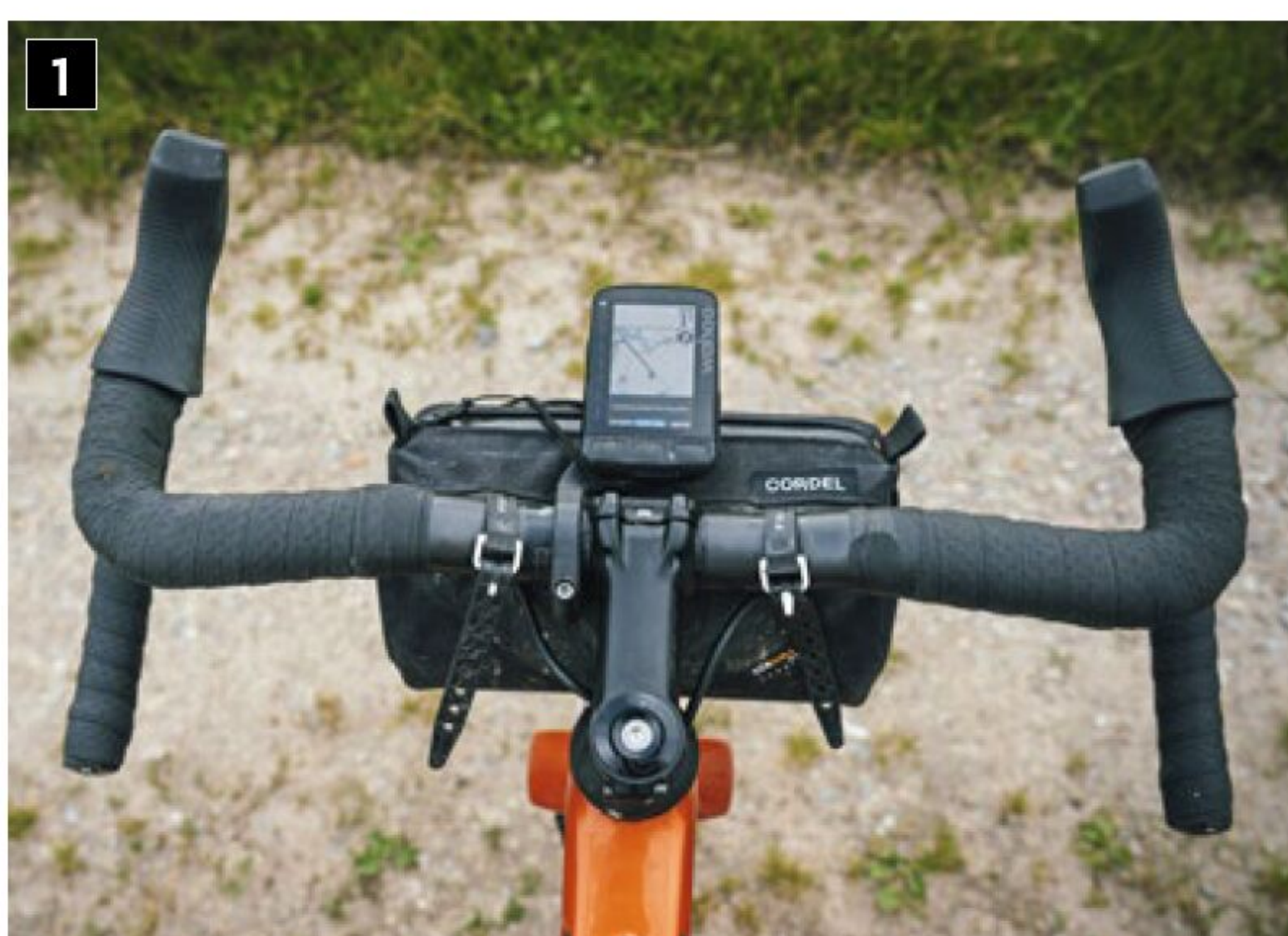
schnellen Reifen ihre Vorteile aus. Die Sitzposition ist dabei schön ausgewogen mit Tendenz zur eher aufrechten Haltung. Für Komfort sorgen vor allem die breiten 45-mm-Reifen.

Nur beim Beschleunigen aus langsamen Kurven bremsst das für ein Carbon-Gravelbike recht hohe Gesamtgewicht ein wenig. Hier würden speziell leichtere Laufräder für einen „giftigeren“ Charakter sorgen. Ist das Tellur aber erst mal auf Speed gebracht, lässt es sich kaum abhängen und besticht durch sein angenehmes Handling. Dank vieler Montageoptionen an Rahmen und Gabel empfiehlt sich das Bike auch für den Bikepacking-Einsatz oder das Upgrade zum flotten Alltags-Graveller. **Das geht: Das neue Poison Tellur punktet mit modernem Look und angenehmem Handling. Für ein Carbon-Gravelbike ist es recht schwer, aber auch günstig. Top sind die Optionen im Konfigurator.**

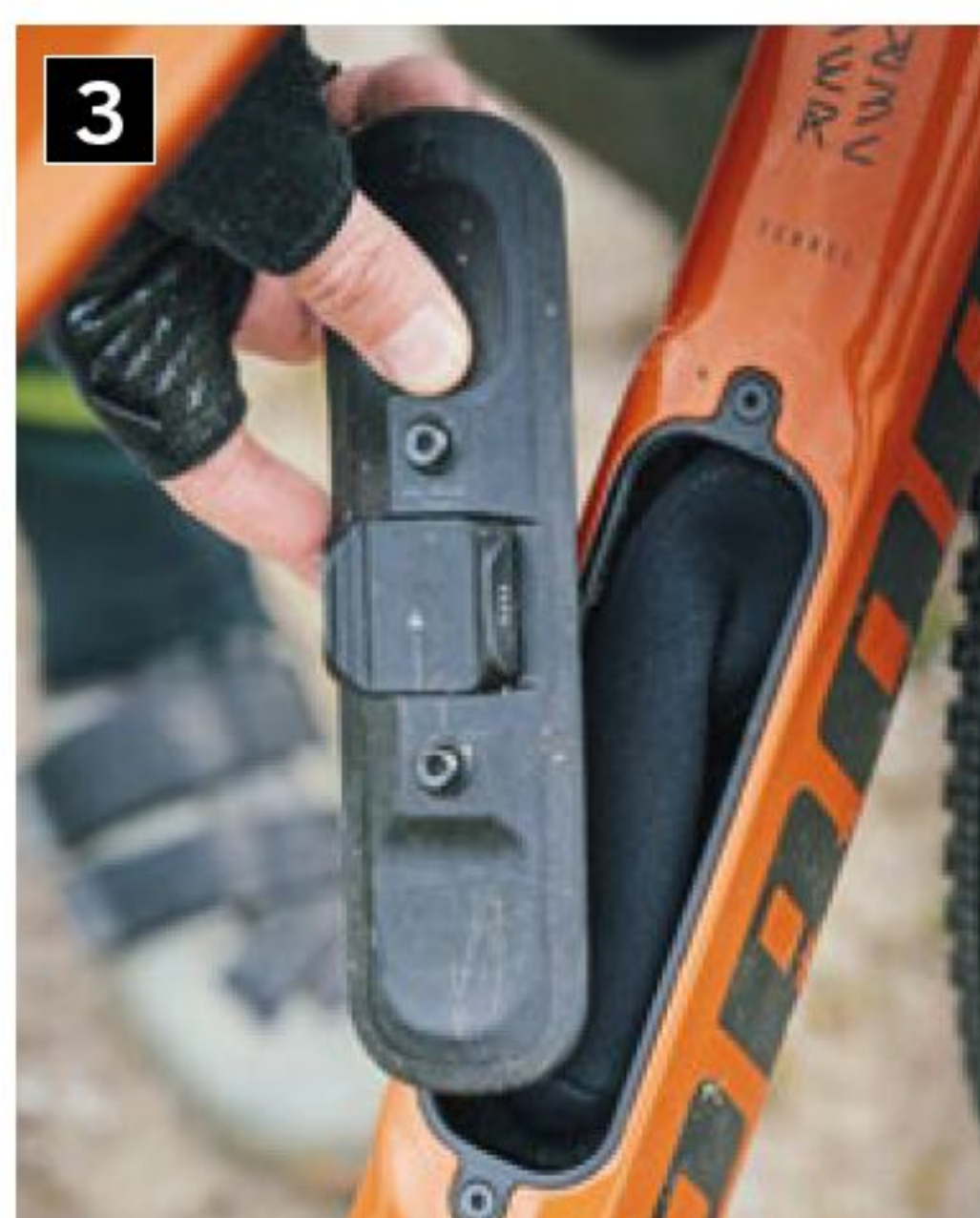
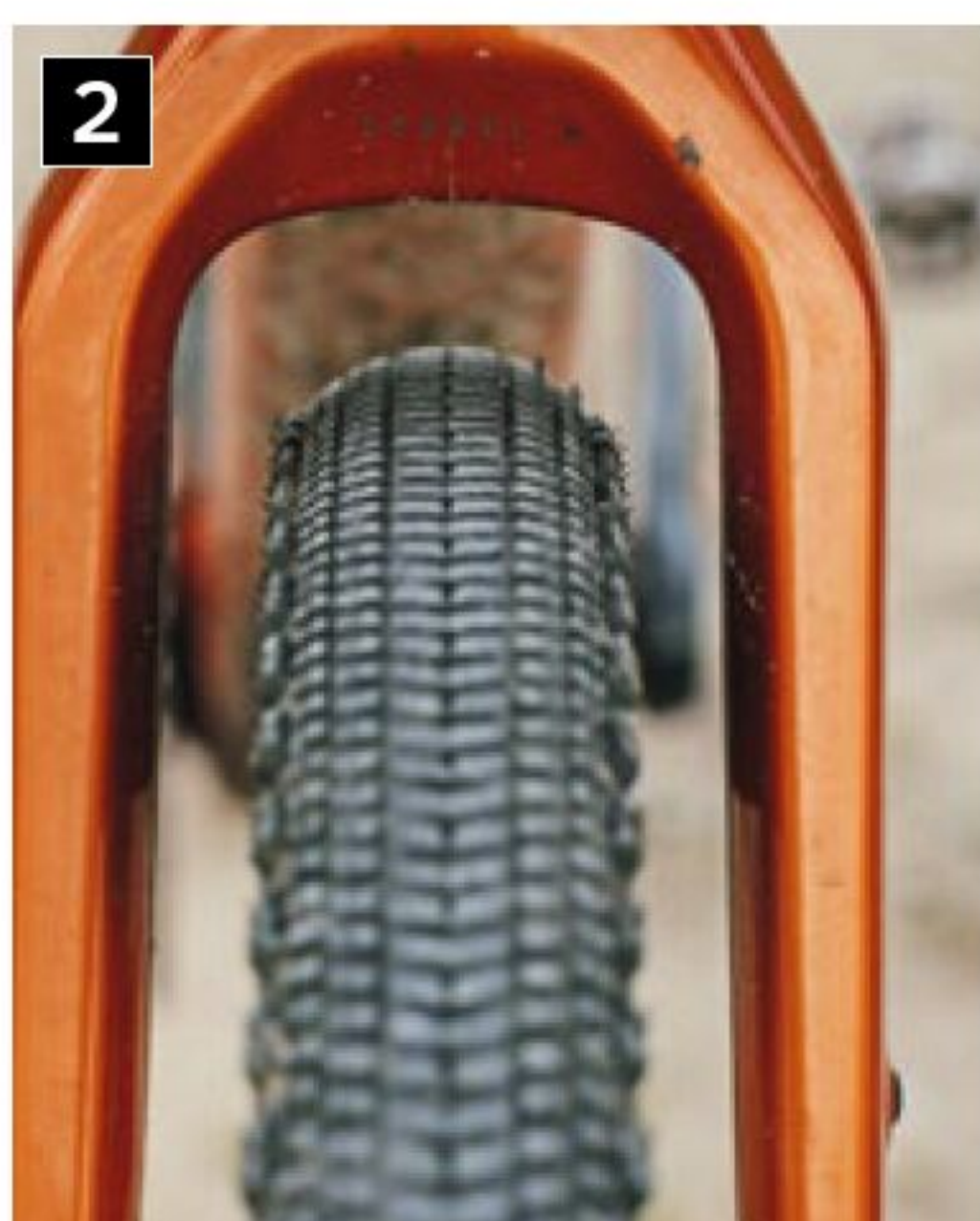
ONLINE
KONFIGURATOR

Größe: M, **Ausstattung:** Sram Force XPLR AXS 1x12, 40T x 10-44, DT Swiss G1800, Schwalbe G-One Overland 700x50c (50 mm), **Rahmen:** Carbon, **Oberrohr:** 564 mm, **Sitzrohr:** 510 mm, **Sitz-/Lenkwinkel:** 73,5/70°, **Stack/Reach:** 568/396, **max. Reifenbreite:** 50 mm, **2x möglich:** ja

3719 € / 9,2 kg



1. Viel Platz: Der breite Lenker liegt gut in der Hand und vermittelt stets volle Kontrolle über das flinke Gravelbike. **2. Viel Luft:** Ab Werk spendiert Propain dem Terrel CF 50 mm breite Reifen mit ordentlich Grip. Ein bisschen breiter würde es wohl sogar noch gehen. **3. Viel Raum:** Das clever ins Unterrohr integrierte Staufach nimmt Riegel, Mini-Tool und mehr auf.



PROPAIN

Terrel CF

Aus Spaß am Schmerz? So haben wir auf Anhieb den Markennamen Propain interpretiert. Die deutsche Marke vom Bodensee ist vor allem MTB-Fans ein Begriff. Doch mit dem Terrel CF will man jetzt auch bei den Gravelbikes angreifen. Und so viel vorweg: Spaß hatten wir mit dem ersten Gravelbike von Propain auf jeden Fall. Schmerzen eher weniger, wenn wir von diesem wohligen Brennen in den Oberschenkeln absehen.

Denn das Carbon-Bike mag die flotte Art der Fortbewegung auf Schotter. Das stellt es schon mit seiner sportlich gestreckten Sitzposition klar. Doch das Terrel flitzt nicht nur über den Schotter. Dank breiten Reifen mit gutem Grip und ordentlich Komfort räuberte es im Testcamp im Wendland flott auch über anspruchsvolleres Terrain. Dabei überzeugt es mit einem gelungenen Mix aus Fahrfreude und Kontrolle. Spannend sind Detaillösungen wie

die tief angesetzten Sitzstreben für mehr Dämpfung, der massive Rahmenschutz an Unterrohr und Kettenstrebe oder das clever konzipierte Staufach. Optional soll in Kürze zudem eine eigens entwickelte Rahmentasche erhältlich sein.

Der Aufbau des Bikes mit Carbon-Rahmen, Srams elektronischer Schaltgruppe Force XPLR AXS und Anbauteilen von Zipp kann sich speziell zu dem Preis sehen lassen. Nur die schweren Alu-Laufräder passen nicht so recht ins Gesamtgefüge. Allerdings lassen sie sich im Online-Shop des Direktversenders einfach tauschen. So gibt's etwa für 450 Euro Aufpreis Carbon-Laufräder von Newmen. Damit läge das Gesamtgewicht dann auch unter 9 kg.

Das geht: Propains erstes Gravelbike präsentiert sich als vielseitiger Spaßmacher mit ausgeprägtem Hang zur flotteren Interpretation des Schotterradsports.

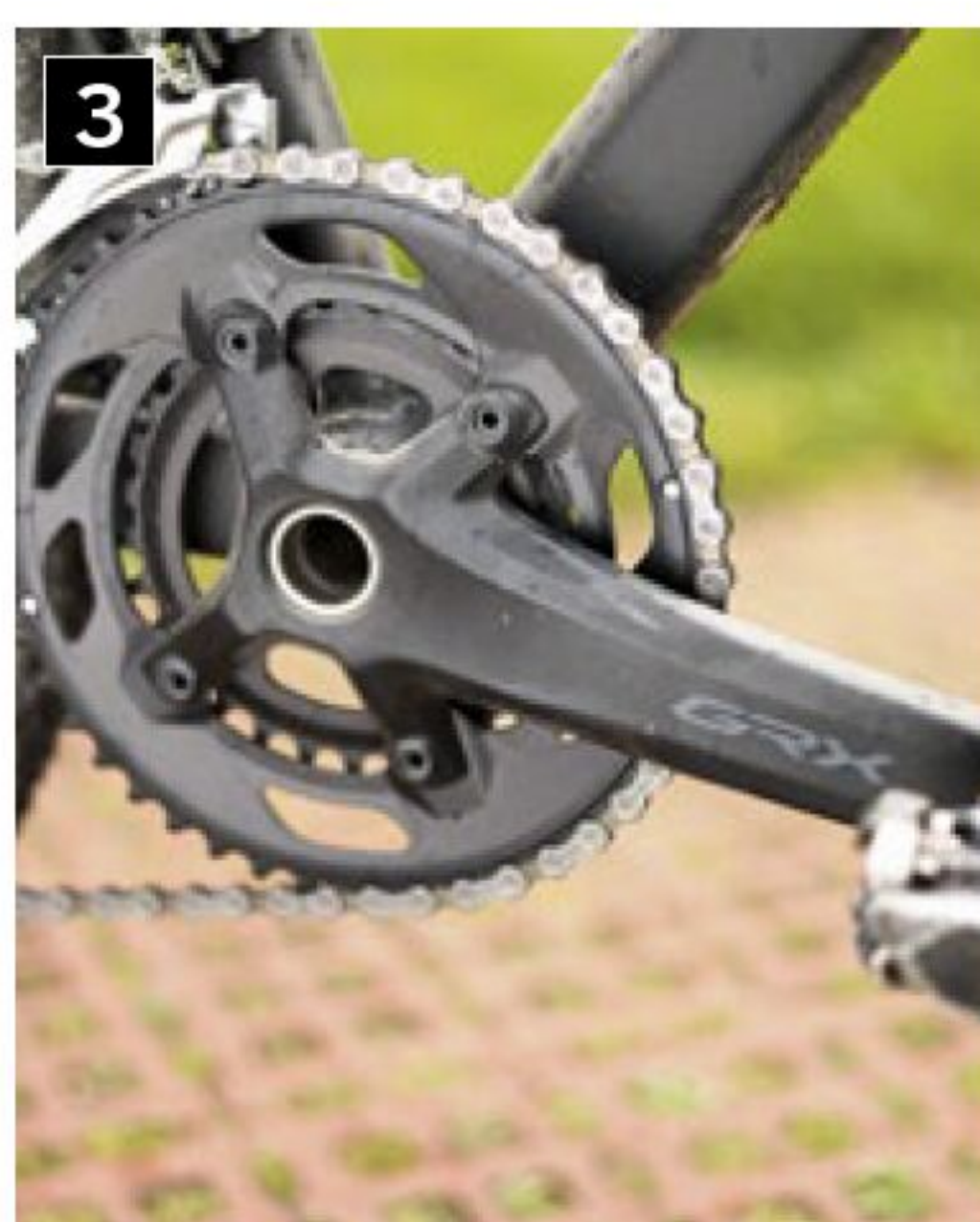
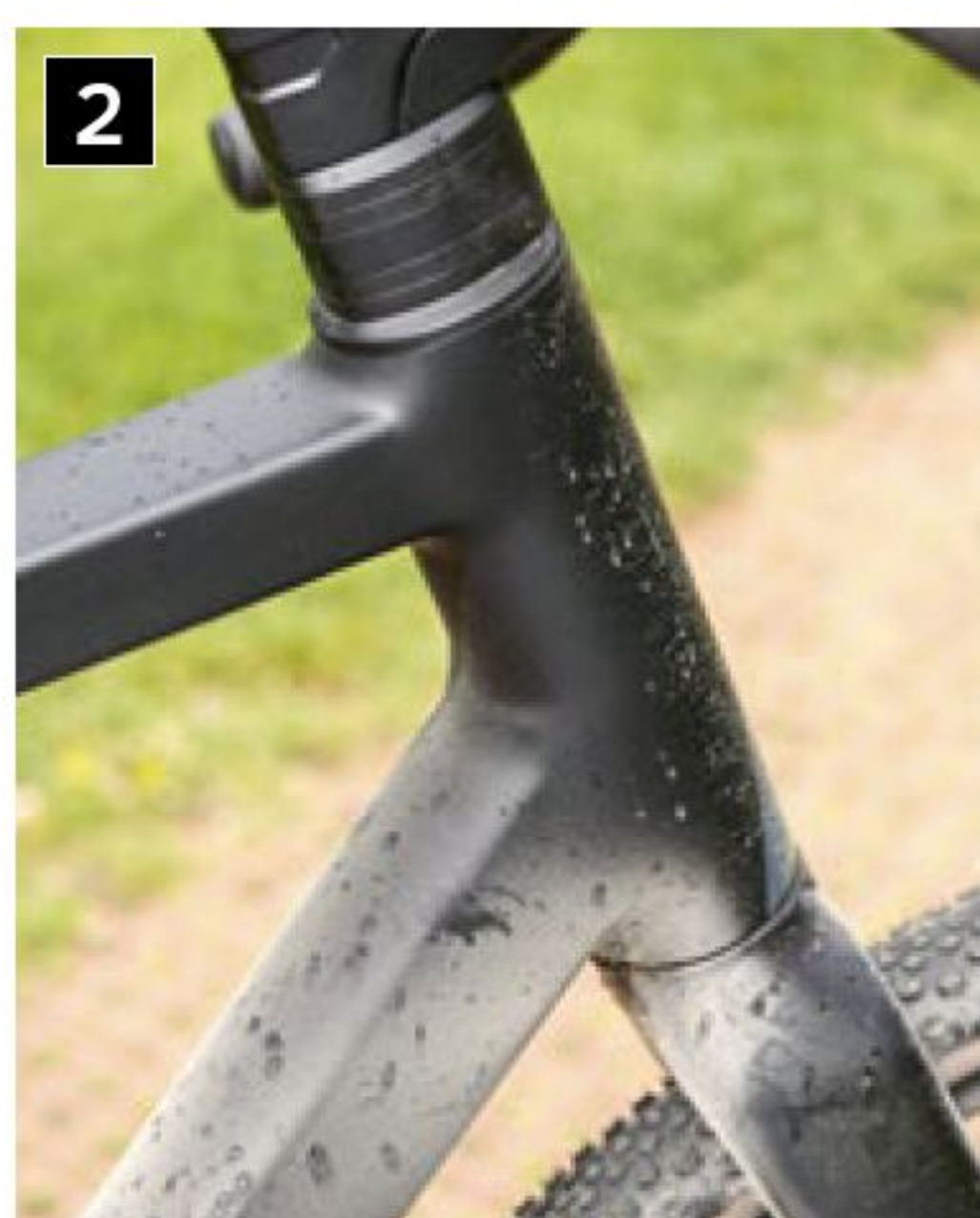


Größe: M, **Ausstattung:** Shimano GRX 2×10, 46/30T×11–34, Rose G20, Continental Terra Trail 700×40c (40 mm), **Rahmen:** Aluminium, **Oberrohr:** 558 mm, **Sitzrohr:** 520 mm, **Sitz-/Lenkwinkel:** 73,5/71,5°, **Stack/Reach:** 598/381, **max. Reifenbreite:** 40 mm

1399 € / 10,3 kg



1. Auf Kante: Der Vorbau glänzt mit moderner Linienführung, dazu gibt es elegant durchs Steuerrohr geführte Züge und Leitungen. **2. Auf Linie:** Das Steuerrohr präsentiert sich optisch aufgeräumt, Schweißnähte sind hier nicht zu sehen. **3. Auf und davon:** Eine 2-fach-Kurbel sorgt mit der 10-fach Kassette für ordentliche Bandbreite und nicht zu große Gangsprünge.



ROSE

Blend Gravel

„Let's get started“, schlägt Direktversender Rose potenziellen Gravel-Einsteigern vor und bietet mit dem Blend gleich das passende Bike an. Interessant: Es gibt auch eine Rennrad-Variante, die bis auf Antriebsgruppe und Bereifung identisch ausgestattet ist.

Die Zielgruppe verliert Rose aber auch in puncto Geometrie nicht aus den Augen. Die hohe Front mit den zusätzlichen Spacern gibt sich einsteigerfreundlich, die Sitzposition gerät aufrecht-entspannt. Und auch beim Fahrverhalten verlässt das Blend nie den Pfad der Tugend, unschöne Überraschungen oder eine nervöse Rennrad-Geo muss hier niemand fürchten. Der Rahmen selbst ist, typisch für die Preisklasse, robust, sehr steif und nicht superleicht. Optisch wirkt er dagegen wie aus einer anderen Preisklasse: Schweißnähte sind nur im Tretlagerbereich überhaupt zu erkennen, der

Rest ist picobello verschliffen und sauber lackiert. Billig wirkt hier nix.

Der angenehm zu greifende Lenker und das gut dämpfende Band sorgen für ausreichend Komfort. Wer auf breitere Reifen für noch bessere Dämpfung, mehr Grip oder Offroad-Spaß spekuliert, guckt aber in die Röhre. Mit den 40 mm breiten Conti Terra Trail-Reifen, auf denen das Blend sehr gut rollt, ist größtmäßig schon Schluss. Fettere Pellen passen nicht in den Rahmen.

Die hydraulischen GRX-Bremsen verzögern jederzeit verlässlich, der Rest der Ausstattung passt zum Rad und dessen Charakter. Die Qualität der Anbauteile passt. Nur Montagepunkte für Zusatzgepäck an Rahmen und Gabel sucht man vergeblich.

Das geht: Verbindlicher Charakter, gut in Form, das alles zum mehr als fairen Preis. Mehr Gravelbike für weniger Geld dürfte woanders kaum zu finden sein.



Einfach mal verweilen: Gerade jetzt im Herbst hat Südtirol für Besucher jede Menge zu bieten. Ob es beim Graveln hoch hinaus gehen soll oder nicht, entscheidet jeder für sich. Abwechslung und Genuss, Natur und Kultur, friedliche Stille und fröhliches Miteinander – hier kommen alle auf ihre Kosten.



Auf zum Testen nach Brixen

Von aufregenden Touren bis hin zu informativen Workshops – erlebt beim MOUNTAINBIKE Festival powered by Bosch ein vielfältiges Programm für Bike-Enthusiasten und den Bike-Nachwuchs!
Vom 19. bis 22. September richtet sich das Festival 2024 zum zweiten Mal nicht nur an Mountainbike-Liebhaber, sondern hat auch für Gravelbikerinnen und Gravelbiker jede Menge zu bieten. Brandheiße neue Bikes zum Beispiel, die ihr vor Ort auf den ausgeschilderten Strecken rund um die wunderschöne Domstadt selbst testen und erleben könnt. Alle Infos unter: www.mountainbike-festival.de



GRAVELBIKEN IN SÜDTIROL

Immer mit Aussicht

Südtirol bietet Gravel-Routen für jeden Anspruch – mal ganz entspannt durchs Tal, mal spektakulär und fordernd durch die Berge. Auf jeden Fall garantiert: grandiose Ausblicke und purer Genuss.

Jeder weiß: Südtirol ist ein Paradies für Radfahrer. Für sportlich Ambitionierte genauso wie für Genussradler. In vielen Städten ist das Fahrrad als Verkehrsmittel längst selbstverständlicher Teil der Alltagsmobilität. Bozen beispielsweise gilt als Fahrrad-Hauptstadt, fast jeder dritte Bewohner nutzt das Rad hier täglich. Projekte wie die „bikemobil Card“ als günstige Kombikarte für Bus, Bahn und Leihfahrräder erleichtern das Mieten von Zweirädern an vielen Verleihstellen.

Rennradfahrer mit Kletterambitionen genießen hier lange Runden über namhafte Pässe wie Stilfser Joch, Jaufen, Mendel – oder durch die Dolomiten. Üppig ist auch die Auswahl an Mountainbike-Strecken: Rund 1900 Kilometer an freigegebenen Touren umfasst das Angebot in Südtirol. Kein Wunder, dass inzwischen auch immer mehr Gravelbiker ihr Glück auf den schmalen Stollenreifen im schönen Südtirol suchen. Und finden. Sei es auf leichteren Mountainbike-Runden oder ganz entspannt auf dem gut ausgebauten Netz der Talradwege, das mit über 600 Kilometern keine Wünsche offenlässt. Vor allem aber weil das explizite Streckenangebot für Freunde des gepflegten Schotterns kontinuierlich wächst: „Graveln abseits der bekannten Routen“ heißt etwa die abwechslungsreiche Collec-

tion bei Komoot, die Südtirol-Tourismus für die Gravel-Community zusammengestellt hat. Eine bunte, abwechslungsreiche Auswahl an Strecken mit bislang zwölf Runden für jeden Geschmack und Anspruch.

Das Angebot erstreckt sich vom Nordwesten mit einer herrlichen Tour rund um den Reschensee und über die Haideralm bis tief in den Nordosten, wo die Panoramatur zur Waldneralm auf der Sonnenseite des Ahrntals wartet. Im Süden locken eine Tour entlang der Südtiroler Weinstraße zum Kalterer See oder die Runde durch den Naturpark Trudner Horn. Dazwischen warten so klangvolle Namen wie Seiser Alm, Kronplatz oder die spektakuläre Rundtour Plätzwiese mit Blick auf die Drei Zinnen auf Gravelbikerinnen und -biker. Viele weitere Touren finden sich in direkter Umgebung von Meran und Bozen für alle, die neben viel Natur auch Kultur erleben wollen. Dass kulinarische Genüsse in Südtirol nie zu kurz kommen, ist eh klar.

Für alle Kurzentschlossenen gibt's im Herbst noch ein besonderes Schmankerl: das MOUNTAINBIKE Festival, das im September in Brixen schon zum zwölften Mal stattfindet. Hier kommen nicht nur MTB-Fans auf ihre Kosten, auch Gravel-Freunde können hier auf ausgeschilderten Runden neue Bikes testen und erleben.



Schotterspaß ohne Ende: Tourentipps im schönen Südtirol

Ihr seid noch auf der Suche nach Inspiration? Wir hätten da was für euch.

Von Meran nach Bozen

Willkommen auf dem Tschöggglberg, dem Hochplateau zwischen Meran und Bozen. Hier ist auch die Heimat der berühmten Haflinger Pferde.

Entlang der Südtiroler Weinstraße

Die Tour führt vorbei an den herrlich gelegenen Montiggler Seen und am Kalterer See durch Wälder, Weinberge, Apfelwiesen und malerische Weinbauorte. Seen sehen und genießen!

Trudner Horn-Umrundung

Feinster Schotter auf ehemaligen Bahnstrecken, über das Glenner Viadukt und durch Tunnel durch den Naturpark. Dazu gibt's immer wieder herrliche Ausblicke weit über das Etschtal.

Rundtour Plätzwiese

Graveln vor atemberaubender Kulisse – im Schatten der berühmten Drei Zinnen. Mit empfehlenswerter Einkehrmöglichkeit in der Dürrensteinhütte.

Biken auf der Seiser Alm

Rund um Europas größte Hochalm – immer mit Blick auf die Dolomiten.



Infos zu allen Touren und noch mehr Vorschläge für spektakuläre Gravel-Abenteuer findest du in der Collection von Südtirol auf Komoot.

www.suedtirol.info



HIER



DAS 1X1 DER ROUTENPLANUNG

GEHT'S

Spannende Touren
w der bekannten Wege
gesucht? Dann wird es
Zeit, dass du
eigene Routen planst.
Hier erfährst du, wie der
Einstieg funktioniert.

TEXT | STAFFAN WIDELL
FOTOS | DAN ZOUBEK

Einfach mal vom bekannten Weg abbiegen, immer der Nase nach in unbekannte Welten eintauchen, neue Orte entdecken: Ja, das Gravelbike gilt gerade dank seiner Vielseitigkeit oft als Synonym für das Abenteuer. Aber egal ob es um das Erkunden der Heimat jenseits der ausgefahrenen Pfade geht oder um den Bikepacking-Trip durch Farawayistan: Geplante Routen machen das Leben oft deutlich leichter. Sie geben dir zumindest ein Gefühl dafür, welche Herausforderungen dich erwarten.

Mit einer gut geplanten Route kannst du ungefähr abschätzen, wie lang und vor allem wie intensiv deine Zeit im Sattel wird. Besonders wenn die Zeitplanung für deine Tour eine relevante Rolle spielt, ist die Route essenziell für dein Fahrradabenteuer. Mit einer gut geplanten Strecke entdeckst du die Wunder dieser Welt, ohne deinen Körper zu überfordern. In Zeiten von Internet und GPS-Radcomputern findest du auf Online-Plattformen wie Komoot und Co. schier endlos viele Strecken, die nur darauf warten, unter die Reifen genommen zu werden. Egal ob es dabei um Runden vor der eigenen Haustür oder epische Abenteuer auf den Spuren von Tour Divide oder der Torino-Nice Rally geht.

Aber auch wenn du keine Lust auf das Nachfahren bereits bekannter Strecken hast, wenn du dein ganz eigenes Abenteuer erleben willst oder wenn du vielleicht sogar schon konkrete Ideen hast, wie deine Tour aussehen soll, wirst du früher oder später deine eigenen Routen erstellen wollen. Auf den folgenden Seiten zeigen wir, wie der Einstieg in die Welt der Tourenplanung gelingt. Wir erklären die wichtigsten Tools, verraten nützliche Tricks – und präsentieren unsere Lieblingstouren für das Gravelbike. ■

PLAN

DIE GRUNDREGELN FÜR MEHR SPASS:

- **Die Komposition der Route:** Dein Erlebnis auf dem Rad hängt entscheidend von der Route ab, die du fährst. Jede Tour ist mal mehr und mal weniger fordernd. Aber du solltest vielleicht vorab wissen, ob du gleich zu Beginn den schweren Anstieg einbauen willst oder eher entspannt in die Tour startest. Idealerweise baust du nach einem harten Abschnitt eine leichtere Erholungspassage ein.
- **Landschaft:** Schnell genug, um Strecke zu machen, langsam genug, um die Welt ringsum bewusst wahrzunehmen – das Fahrrad bietet die perfekte Reisegeschwindigkeit. Eine gute Strecke sollte durch abwechslungsreiche Landschaften führen. Denn die unterschiedlichen Erfahrungen machen das Erlebnis aus.
- **Pausen einplanen:** Ist deine Route so lang, dass du Verpflegungspausen einlegen musst? Nutze die Chance und suche schon im Vorfeld nach geeigneten Plätzen. Ganz gleich ob das ein gutes Restaurant an der Strecke oder ein schöner Aussichtspunkt für deine mitgebrachte Stulle ist. Bei echten Abenteuern solltest du zudem die Wasserversorgung mit einplanen.
- **Erkunden und improvisieren:** Auch wenn du mit viel Aufwand eine schöne Route erstellt hast, musst du ihr nicht immer sklavisch folgen. Die schönsten Momente erlebt man oft, wenn man unbekannten Wegen folgt.

„DAS PLANEN EINER ROUTE ERINNERT MICH IMMER EIN BISSCHEN AN DAS KOMPONIEREN VON MUSIK.“

Staffan Widell, Gravelbiker und Bikepacking-Fan



Die richtige Route ist ganz elementar für eine gelungene Gravelbike-Tour.

Die fünf „W“ für den richtigen Start der Tour:

W
WELCHE Art von Tour soll es werden? Ist dir mehr nach schneller Feierabendrunde, gezieltem Training oder geht es zum Bikepacking-Trip? Die Art deiner Tour ist die Basis für die Routenplanung.

W
WO soll dein Gravelbike-Abenteuer steigen? Vor der eigenen Haustür oder am Ende der Welt? Bevor du in die Routenplanung startest, solltest du dich entscheiden, in welcher Region du unterwegs sein möchtest.

W
WANN willst du dich auf den Weg machen? Die Jahreszeit und das Klima vor Ort spielen eine wesentliche Rolle. Denn bei schlechtem Wetter oder schwer beladen mit warmen Sachen wird dein Bewegungsradius kleiner.

W
WER wird mit dir unterwegs sein? Eine Faustregel lautet: Je größer die Gruppe, desto langsamer kommt ihr voran. Ganz besonders natürlich bei unterschiedlichem Niveau in Sachen Fitness und Fahrtechnik.

W
WIE lang und wie anspruchsvoll darf es insgesamt sein? Im letzten Schritt solltest du zumindest grob festlegen, wie viele Stunden beziehungsweise Kilometer pro Tag du im Sattel verbringen möchtest.

Diese Tools helfen dir bei der Planung:

KOMOOT Mit der Software lassen sich Routen mit wenigen Klicks anlegen, anpassen, exportieren oder direkt nachfahren.

TOPOGRAFISCHE KARTEN Auf ihnen lassen sich dank der Höhenlinien die Anstiege und Abfahrten gut einschätzen.

MAPY Die Anwendung bietet diverse Open-Source-Karten und detaillierte Wander-Infos, die für knifflige Stellen interessant sind.

STRAVA HEAT-MAPS Auf Basis der Daten aller User verrät diese Karte, wie beliebt einzelne Wege sind. Und ob sie sich fahren lassen.

GOOGLE MAPS Der Satelliten-Modus liefert einen guten Eindruck von der Beschaffenheit einer Region.

GOOGLE EARTH PRO Die kostenfreie Desktop-Software vermittelt mit ihrer 3-D-Ansicht ein gutes Gefühl für die Höhenunterschiede des Zielgebiets.

MEIDE TYPISCHE FEHLER:

- **Wege, die es nicht gibt:** Die Welt verändert sich ständig. So kann es immer vorkommen, dass auf der Karte oder im Satellitenbild zu erkennende Wege nicht mehr existieren. Deshalb im Zweifel lieber verschiedene Quellen abgleichen.
- **Wege, die nicht erlaubt sind:** Auch wenn eine deutliche Abkürzung oder eine tolle Aussicht winken: Manche Wege sind mit dem Rad oder generell tabu. Halte dich an die Regeln. Manchmal hilft schon abzuweichen und ein kurzes Stück zu schieben.
- **Blindes Vertrauen auf die Technik:** „Mein Navi hat gesagt, dass ich hier lang soll!“ Diese Ausrede zählt nicht. Im Extremfall kann blindes Vertrauen sogar richtig heikel werden, etwa bei Absturzgefahr.



Die Pause gehört dazu. Wer gut plant, freut sich über ein schönes Plätzchen.

Du wirst es übertreiben:

Du willst unbedingt noch diese eine schöne Schlucht oder den perfekten Camping-Spot in deine Gravelbike-Tour einbauen? Und schon hast du wieder ein paar Kilometer draufgepackt! Der vielleicht schwierigste Teil beim Planen einer neuen Route ist es, sie nicht zu lang oder zu anspruchsvoll zu gestalten. Speziell wenn du noch nicht viel Erfahrung in der Routenplanung gesammelt hast, wirst du diesen Fehler sicherlich häufiger machen. Deshalb denk immer daran: Ein paar einfache Klicks am Computer können schnell ein paar zusätzliche, harte Stunden im Sattel bedeuten. Meistens natürlich genau dann, wenn dir ohnehin gerade die Kraft ausgeht. Falls du also unsicher bist, ob du einen bestimmten Abschnitt in deine Route packen sollst, dann lass ihn im Zweifel lieber weg.

SCHRITT FÜR SCHRITT ANS ZIEL

1. DIE REGION FESTLEGEN:

Okay, eine grobe Idee, in welcher Ecke der Welt du unterwegs sein möchtest, solltest du zu Beginn deiner Planung schon haben. Bei der Auswahl einer konkreten Region und interessanter Wegpunkte helfen dir dann die bereits vorgestellten Tools. Allen voran die Desktop-Version von Google Maps. Wechsle in die Satelliten-Ansicht und zoomte etwas heraus. Dann suche nach Bereichen, die sich etwa farblich oder vom Terrain her abheben. Oft sind solche Orte geologisch besonders interessant und könnten entsprechend spannend für deine Route sein. Wechsle in den 3-D-Modus und neige die Ansicht, um dir einen Eindruck von den Höhenunterschieden zu machen. Noch besser funktioniert das mit Google Earth Pro, aber Google Maps ist auch schon sehr hilfreich. Wichtig: Du solltest den Erkunden-Bereich am unteren Rand des Google-Maps-Fensters aktiviert haben. Hier werden dir Highlights der Region angezeigt, die du vielleicht in deine Tour einbauen könntest. Abschließend kannst du mit einem ersten kurzen Blick auf Strava Heatmaps che-

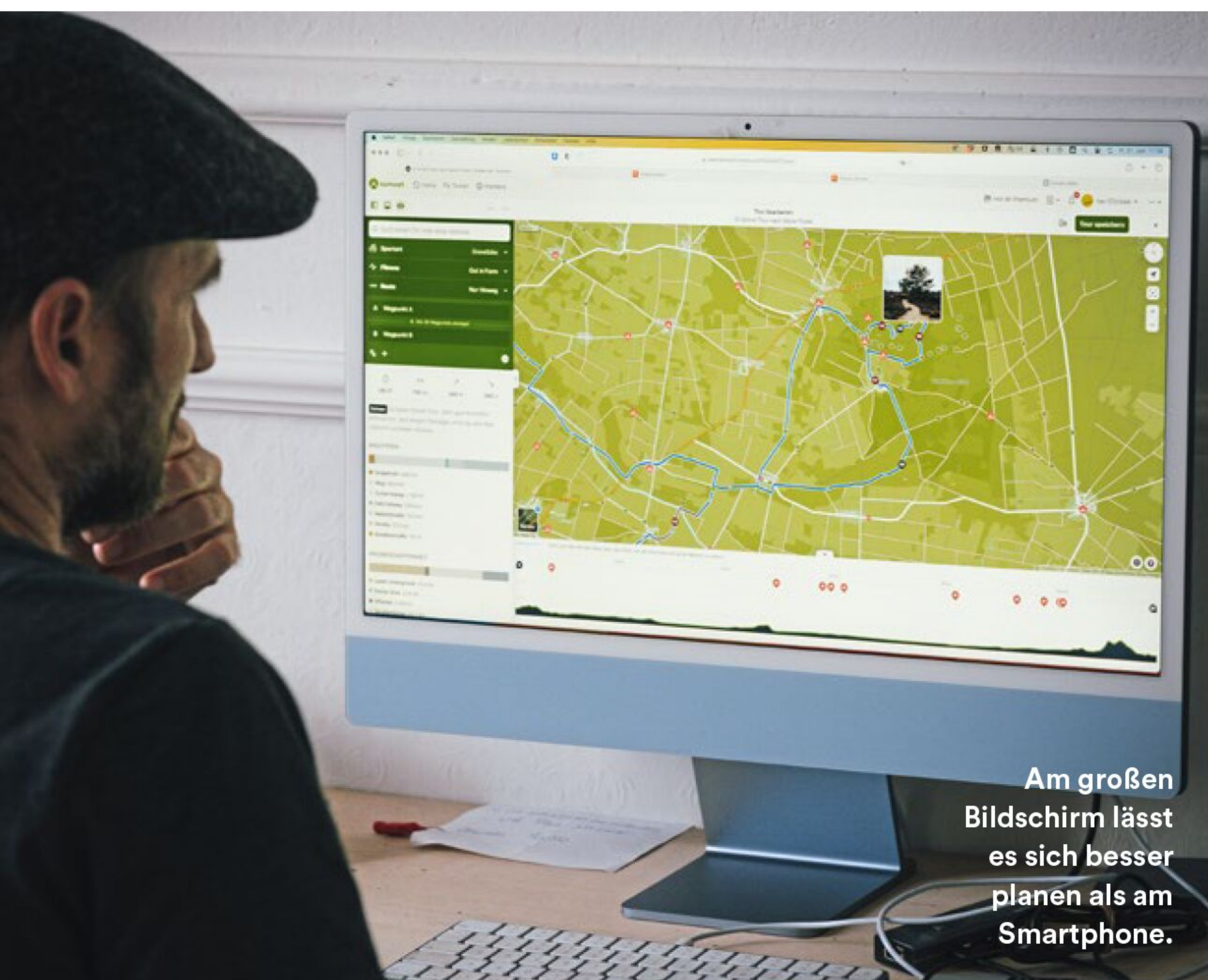
cken, wie befahren die Wege der Region deiner Wahl generell sind.

2. DIE GROBE PLANUNG:

Du hast dich für ein Gebiet entschieden? Und du hast auch schon ein paar interessante Orte gefunden? Dann kannst du mit der Planung einer Rohversion deiner Route starten. Du kannst diverse Tools dafür nutzen. Besonders einfach und intuitiv funktioniert es mit Komoot. Am besten auch hier in der Desktop-Version. Lege zunächst den Start und das Ziel deiner Route fest. Anschließend fügst du die Punkte oder auch ganze Abschnitte hinzu, die auf jeden Fall Teil deiner Route werden sollen. Ganz wichtig: Wähle die zu deiner Route passende Rad-sportart. Bei uns ist das natürlich in der Regel das Gravelbike. Wenn du es etwas technischer magst, kannst du aber auch mal in den Mountainbike-Modus wechseln und schauen, welche Wege dir die Software dann vorschlägt. Abhängig von der gewählten Sportart schlägt Komoot dir auch regionale Highlights vor, die du mit einem einfachen Klick in deine Route integrieren kannst. In der Suchleiste kannst du gezielt nach Highlights suchen, etwa nach Bahnhöfen, Tankstellen oder Restaurants.

3. GUTE WEGE ERKENNEN:

Bevor du die Route final anpasst, benötigst du noch eine elementare Information: Wie erkennst du, ob ein Weg sich auch wirklich mit dem Gravelbike fahren lässt? Klar, Autobahnen sind raus und auf mehrspurigen Straßen möchtest du wohl auch nicht mehr Zeit verbringen als unbedingt nötig. Auch Bundes- und Landstraßen lassen sich noch relativ einfach erkennen und zumindest als fahrbar einordnen. Doch darunter kann es knifflig werden. Hier kommen ein paar Tricks: Wenn die **Strava Heatmap** auch nur eine dünne Linie zeigt, wurde der Weg zumindest einmal befahren. Das sagt allerdings noch nichts über die Schwierigkeit aus. Vielleicht wurde das Rad auch nur geschoben. Je breiter die Linie, desto höher die



Am großen
Bildschirm lässt
es sich besser
planen als am
Smartphone.

„SEHEN AN- FANG UND ENDE EINES WEGES FAHR- BAR AUS, SOLL- TE DIES AUCH FÜR DEN REST DES WEGES GELTEN.“

*Tipp zur Überprüfung eines unbekannten
Weges per Google Street View*

Wahrscheinlichkeit, dass der auch Weg fahrbar ist. Prüfe den **Zweck** des Weges. Führt er zu einem Aussichtspunkt oder verbindet er zwei Dörfer? Oder geht es nur vom Bauernhof zum nächsten Feld?

Per **Google Street View** kannst du dir in vielen Fällen zumindest den Anfang und das Ende eines Weges von größeren Straßen aus anschauen. Vielleicht findest du sogar Schilder, die auf die Beschaffenheit des Weges hinweisen. Sehen Anfang und Ende fahrbar und vor allem regelmäßig befahren aus, sollte dies auch für den Rest des Weges gelten.

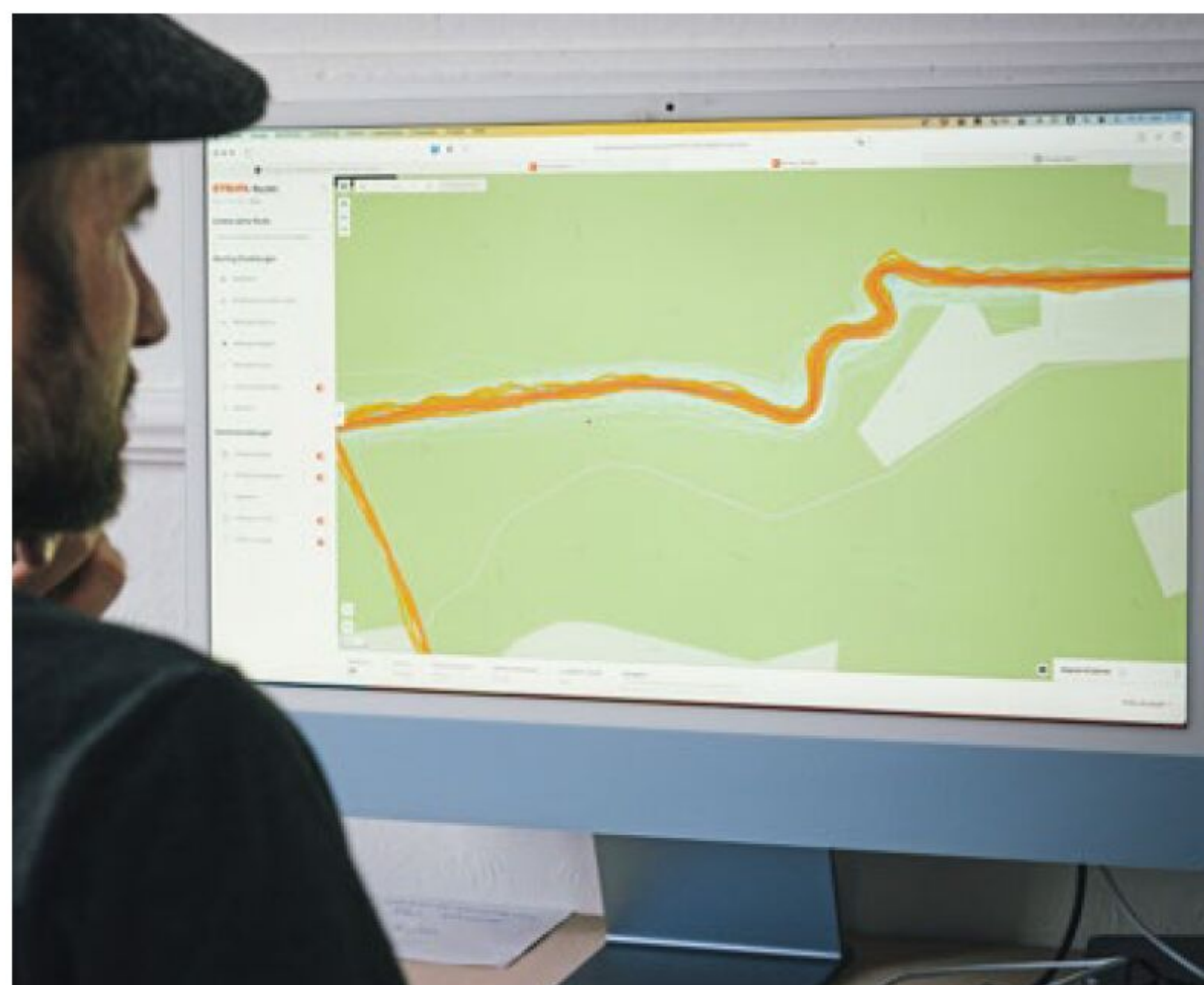
Grobe Regel: Jeder auf dem **Satellitenbild** als zweispurig erkennbare Weg ist auch fahrbar. Verläuft der Weg am Rand eines Feldes, könnte er allerdings nur saisonal nutzbar sein.

Vorsicht ist bei **Singletrails** geboten, also einspurigen Wegen. Handelt es sich nicht um ausgewiesene Trails, kann es schwierig werden, die Tauglichkeit fürs Gravelbike zu überprüfen. Hier kommen auch deine Fitness und deine Ausrüstung zum Tragen – im Wortsinn: Eine kurze Hike-a-bike-Passage fühlt sich mit dem 8-Kilo-Carbon-Racer anders an als mit einem voll beladenen Bikepacking-Rad. Hilfreich ist hier ein Blick auf die Steigungsprozente in Komoot. Ist ein Weg steiler als 15 Prozent, wirst du dein Rad wohl schieben müssen. Bei über 20 Prozent musst du vielleicht schon tragen. Und bei über 30 Prozent brauchst du eine Kletterausrüstung.

4. DIE ROUTE ANPASSEN:

Jetzt wird es spannend. Und vor allem startet die eigentliche Fleißarbeit. Denn in diesem Schritt geht es darum zu überprüfen, ob die grob geplante

Route so überhaupt funktioniert. Im Prinzip fährst du die Strecke dabei einmal virtuell per Komoot ab. Aber natürlich nicht in Echtzeit und nur aus der Vogelperspektive. Vorher solltest du dir mindestens Google Maps und Strava Heatmaps in weiteren Fenstern öffnen. Und dann beginnt das fröhliche Hin- und Herschalten zwischen den verschiedenen Anwendungen. Vor allem wollen wir dabei herausfinden, ob die einzelnen Wege auch wirklich fahrbar sind. Dazu „fährst“ du die Route in Komoot ab. Sobald du dir bei einem Weg oder einem Abschnitt nicht sicher bist, wechselst du in die anderen Anwendungen. Hier holst du dir sozusagen eine zweite und dritte Meinung und passt dann die Route entsprechend an. Das kann fast schon in Detektivarbeit ausarten. Die Erfahrung zeigt, dass du rund 90 Prozent der Route schnell überprüft hast. Aber die restlichen zehn Prozent kosten oft Stunden.



5. DIE ROUTE EXPORTIEREN:

Hast du deine Route fertiggestellt, darfst du ihr noch einen schönen Namen geben und sie speichern. Je nachdem wie lang sie geworden ist und was genau du vorhast, kannst du (nur als Premium-Nutzer) bei Komoot auch eine Mehrtagestour aus deiner Route erstellen. Ansonsten ist die Routenplanung jetzt abgeschlossen und du kannst dich auf dein Gravelbike-Abenteuer freuen. Vorher musst du die Route aber natürlich noch auf deinen Radcomputer oder dein Smartphone bekommen. Etwa per GPX-Datei, direkt aus Komoot oder über die passende App. Mehr zu den verschiedenen Möglichkeiten zeigen wir auf der folgenden Seite.

KURZ ERKLÄRT:

Type 2 Fun

Spaß der besonderen Art wird nicht nur auf dem Gravelbike gern als „Type 2 Fun“ bezeichnet. Konkret geht es dabei um Spaß, den wir erst rückblickend als solchen begreifen. Die lange Hike-a-bike-Passage über den unfahrbaren Trail etwa oder einen brutal steilen Anstieg. Nicht zu verwechseln mit „Type 3 Fun“, bei dem man sich auch später noch fragt: „Warum zum Teufel habe ich das bloß gemacht?“

SO KOMMT DIE ROUTE AUF'S GERÄT

Per GPX-Datei:

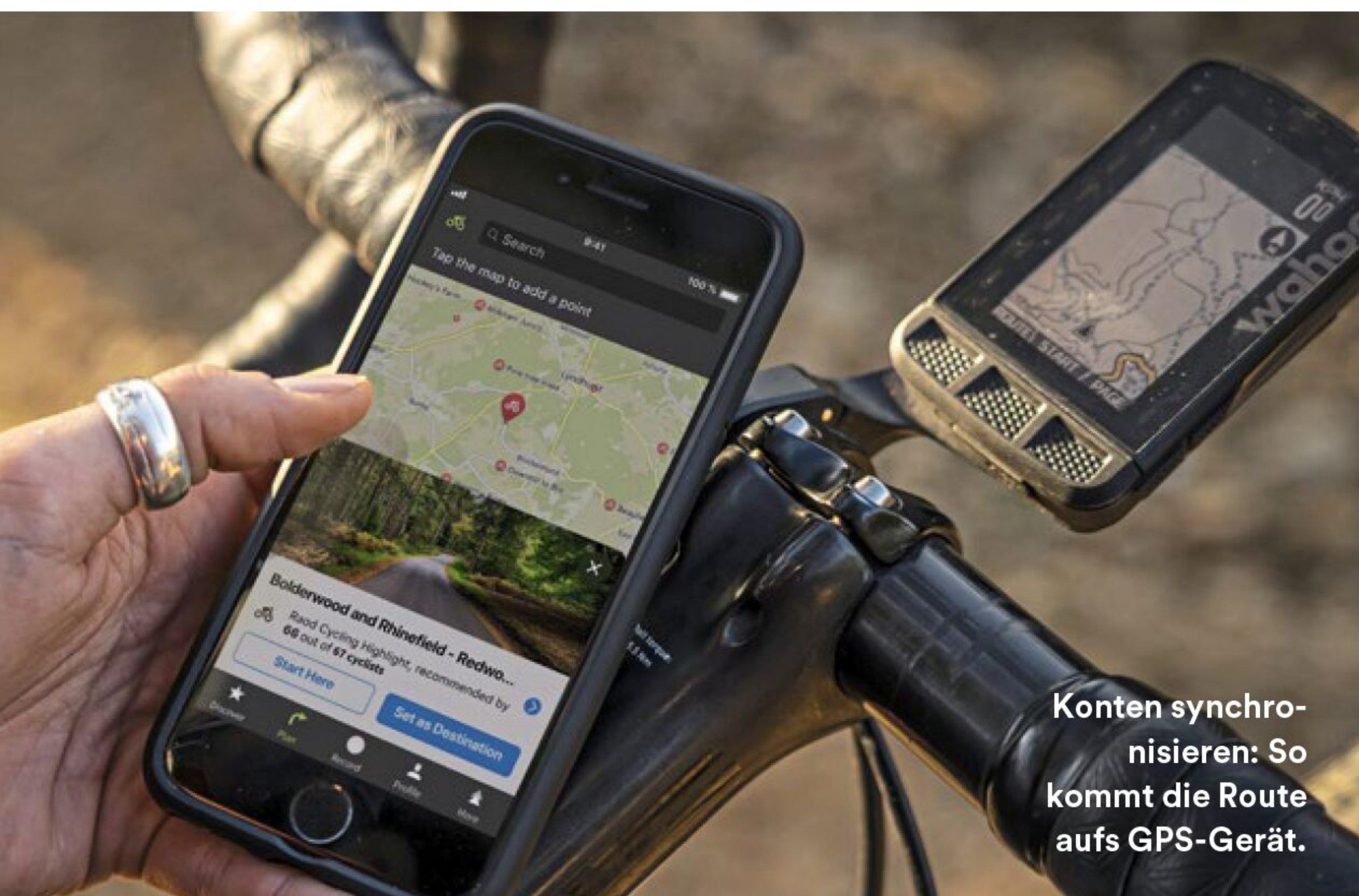
Klassischerweise werden Routen im sogenannten GPS-Exchange-Format mit der Dateiendung .gpx gespeichert. Diese GPX-Dateien können in Anwendungen wie Komoot hochgeladen oder über die zugehörige App auf den Radcomputer übertragen werden. Bei Modellen von Wahoo und Garmin können sie auch direkt per USB-Kabel in den Speicher des Geräts kopiert werden. Wichtig: Damit der Radcomputer die Route nicht anhand der Wegpunkte neu berechnet, muss gegebenenfalls eine Option wie „der Originalroute folgen“ aktiviert beziehungsweise die Option zur „Neuberechnung der Route“ abgewählt werden.

DIREKT AUS KOMOOT:

Viel einfacher geht es kaum: Wer seine Route mit Komoot geplant hat, kann sie direkt vom Desktop-Rechner oder aus der Komoot-App auf den Radcomputer übertragen. Kleine Einschränkung: Das Feature ist bislang leider nur für Produkte der Marke Garmin verfügbar.

Über die passende App:

Zu einem modernen Radcomputer gibt es in aller Regel auch eine dazugehörige App fürs Smartphone. Darüber lassen sich nicht nur diverse Einstellungen oder Bildschirmansichten vergleichsweise bequem anpassen. Auch die geplanten Routen können über die App auf den Radcomputer geladen werden. Umgekehrt lassen sich die Daten von absolvierten Touren vom Radcomputer auf die App übertragen. Idealerweise lässt sich die App auch mit Diensten wie Strava, Komoot und Co. koppeln. Dann werden Routen und Daten auf Wunsch automatisch zwischen Dienst und App übertragen.



VON DER WEBSITE:

Bei manchen Radcomputern, wie beispielsweise dem Hammerhead Karoo, gelangen die Routen über eine Website aufs Gerät. Im sogenannten Hammerhead Dashboard etwa können nach Registrierung diverse Dienste wie Strava, Ride With GPS oder Komoot verbunden werden. Nach erfolgreicher Synchronisierung können die Routen dann direkt im Radcomputer angewählt werden. Alternativ können Routen auch als GPX-Dateien in das Dashboard importiert werden.

Alternativen zu Komoot

OUTDOORACTIVE In der kostenfreien Version können Touren geplant werden. Die Pro-Version bietet weitere Features – und den Export der Daten.

STRAVA Zahlende Strava-Mitglieder können Routen erstellen und dazu auch Strava-Segmente und die praktischen Heatmaps direkt nutzen.

RIDE WITH GPS Planung und Download sind kostenfrei möglich, Premium-Kunden haben mehr Optionen bei der Planung und Verwaltung der Routen.

KOMOOT Der Routenplaner als Alternative zur Routenplanung? Ja, denn Komoot bietet jetzt auch vorgefertigte Strecken auf Basis von User-Daten an.

UNSERE LIEBLINGSRUNDEN



FELIX KRAKOW Von Bonn ins Ahrtal führt diese anspruchsvolle Strecke auf den Spuren des Gravel Fondo Rides. Inklusive Fährfahrt. 68 km, 700 Hm

ERIC GUTGLÜCK Rund um den Flughafen durch den landschaftlich schönen Mönchbruch und zurück durch den Frankfurter Stadtwald. 49 km, 100 Hm



STAFFAN WIDELL Die flache Runde führt mit viel Schotter und wenig Asphalt durch die Mecklenburger Seenplatte. 57 km, 180 Hm



DAGMAR BEHRINGER Von Wildberg aus durchs mystische Hochmoor des Hohlohsees im Nordschwarzwald. Mit ordentlich Höhenmetern! 121 km, 1900 Hm



TOM TERBECK Auf verschlungenen Pfaden über Halden und vorbei an alten Zechen im Ruhrgebiet. Überraschend grün und abwechslungsreich. 170 km, 1300 Hm



Hier gibt's die Tracks auf Komoot:
bike-x.de/gravelbike-routen
Viel Spaß beim Nachfahren.



Staffan Widell:

Wenn andere im Winter Netflix gucken, plant der Mann hinter der Marke Ass Savers lieber neue Routen. Von Freunden mal mehr und mal weniger liebevoll „Routen-Gandalf“ genannt, hat Staffan etwa Strecken für das Border Bash Aragon oder Bikepacking-Trips für bis zu 20 Personen entworfen.

CHECKLISTE FÜR MEHR FAHRSPASS :

- **Hart, aber noch fahrbar:** Ein bisschen Schmerz macht Spaß (siehe „Type 2 Fun“). Nur Schmerz muss es aber nicht sein ...
- **Abwechslungsreich:** Nein, niemand möchte immer nur harte Trails fahren. Lockere die Runde auf: mit verschiedenen Untergründen, wechselnder Vegetation und Variation der Topografie.
- **Nicht zu knapp planen:** Setze lieber auf den vorletzten Zug für den Heimweg, damit du den letzten Zug als Notnagel hast.
- **Abkürzungen einplanen:** Wenn deine Route es erlaubt, solltest du im Vorfeld ein paar sinnvolle Abkürzungen für den Fall der Fälle zumindest eingeplant haben. Fachleute sprechen hier in Anlehnung ans Computerspiel von „Cheat Codes“.



Mach mal Pause:
wichtig bei jeder
Tour, speziell in
der Gruppe.



KÖNIGLICHE

AMMERGAUER
ALPEN

PASSION



Der auf knapp 1000 Metern Höhe gelegene Plansee erinnert an einen norwegischen Fjord. Im Sommer lädt er zum Baden ein und macht auch müde Gravelbiker wieder munter.

Dichte Wälder, weite Wiesen, idyllische Seen und klare Bergbäche bilden im Naturpark Ammergauer Alpen die Traumkulisse für unvergessliche Gravel-Touren in König Ludwigs Märchenland.



Feinste Schotterwege, die durch Wiesen und Wälder führen, finden sich im Norden des Naturparks Ammergauer Alpen zuhauf – wie im Bild oben bei Altenau. Entlang der Ammer führen meist flache und breite Wege. Der Fluss entspringt im Graswangtal und verläuft Richtung Norden durch den Naturpark (rechts oben). Am Riegsee vorbei geht's durchs „Blaue Land“, das mit seinen besonderen Lichtstimmungen schon zahlreiche Künstler inspirierte – unter anderem den expressionistischen Maler Franz Marc, auf den der Name zurückgeht.



TEXT UND FOTOS | **CHRISTIAN PENNING**

Es ist noch früh am Morgen. Der Himmel über dem Naturpark Ammergauer Alpen färbt sich erst zart rosa, dann leuchtend orange. Noch kurbeln die Beine nicht ganz rund. Unsere Muskeln sind noch so kalt wie die Tautropfen an den Gräsern im Ettaler Weidmoos. Doch spätestens als die ersten Sonnenstrahlen ihren Weg über die Bergkämme finden und die Nebelschleier über dem Moor glänzen, sind alle in unserer Gruppe wach.

Zu oft werden im Social-Media-Zeitalter Bilder und Clips unter dem Hashtag #bikeadventure gepostet. Doch auf diesen Morgen passt der Begriff. Wie die bayerische Lederhosn zum Dirndl. Sumpfgäser leuchten wie Wattebäusche. Als würden sie sich in der Sonne räkeln,

winden sich die Ammer und die ihr zufließenden Bäche durch diese Urlandschaft. Ein Relikt der letzten Eiszeit vor rund 10 000 Jahren. Nur das Surren der Freiläufe und das Knirschen der Reifen auf dem Schotter sind zu hören. Der Blick führt hinauf zu den Bergketten überm Graswangtal. Lautlos segelt ein Steinadler durch die Lüfte.

„Der Naturpark Ammergauer Alpen ist eine sensible Naturlandschaft“, erklärt Flavio Bohli. Der Ranger in der 227 Quadratkilometer großen Region ist selbst begeisterter Gravelbiker. Und spontan mit uns auf Tour gekommen. Das Gravelbike ist für ihn eine ideale Möglichkeit, die vielfach noch wilde Landschaft naturverträglich zu genießen. „Du ►



Pause in Oberammergau
vor dem Passionstheater.
Die nächsten Festspiele
finden 2030 statt (rechts).
Über sanfte Wiesenhügel
ins Ammertal Richtung
Oberammergau (unten).



Zur INFO

Lage

Mit einem weitläufigen und umfangreichen Netz von Schotterwegen ist der Naturpark Ammergauer Alpen ein Paradies für Gravelbiker. Seen, Wälder und Flusslandschaften sorgen für Abwechslung. Entlang der Täler halten sich die Anstiege trotz des alpinen Ambientes in Grenzen.

Anreise

Oberammergau ist gut per Zug erreichbar. Info: [bahn.de](https://www.bahn.de); per Auto: A95 München/Garmisch – Ausfahrt Oberau – B23 Ettal – Oberammergau; oder: A96 Landsberg a. Lech – B 17 Schongau – B 472 Peiting – Bad Kohlgrub – Oberammergau

Unterkunft

In Oberammergau und Umgebung gibt es eine breite Auswahl an Hotels, Pensionen und Ferienwohnungen. Infos: ammergauer-alpen.de
Camping: campingpark-oberammergau.de, www.campingoase-reindl.de
www.naturpark-ammergauer-alpen.de/naturvertraeglich-unterwegs/camping-und-stellplaetze



tauchst ein in die Natur, gleitest fast lautlos durch die Berge und bewegst dich auf befestigten Schotterwegen.“ Von Letzteren gibt es in den Ammergauer Alpen eine Menge. Die perfekte Basis für ein vielseitiges Wegenetz, das vor 30 Jahren von den Mountainbikern entdeckt wurde. Viele der Touren finden sich ganz ähnlich im „Moser Bike Guide Nr. 2: Karwendel, Wetterstein, Werdenfels“. Der Klassiker unter den Tourenführern zählt längst zum Antiquariat. Mountainbiker suchen heute in anderen Regionen Singletrails für ihre gefederten Hightech-Boliden.

Gravelbikes dagegen scheinen wie geschaffen für die Ammergauer Alpen. Die perfekten Allrounder für die unzähligen Nebensträßchen und Schotterstrecken. Mit passender Übersetzung und pannen-sicheren Reifen sind auch knackige Anstiege oder holprige Karrenwege kein Problem. Und plötzlich sind die guten alten Moser-Touren wieder schwer angesagt. „Für mich ist das eine der schönsten Möglichkeiten, in die heimische Bergwelt einzutauchen“, meint Flavio.

Dabei ist Graveln in den Bergen kein ganz neuer Trend. In der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts war es für Bergsteiger normal, mit dem Fahrrad in die Berge zu fahren, bevor es zu Fuß auf die Gipfel ging. Der Ritt über die oft geschotterten Bergstraßen war die günstigste Möglichkeit, ans Ziel zu kommen.

Einer der Moser-Klassiker ist die Planseerunde. „Natur, Kultur ... dieser Tour fehlt es an nichts“, bringt es Flavio auf den Punkt. Ein Stück das Graswangtal hinauf, verwandelt sich die alpine Bergwelt plötzlich in eine herrschaftliche Parklandschaft. Mittendrin: Schloss Linderhof. Die königliche Villa ist das einzige Schloss, das Bayernkönig Ludwig II. vollenden konnte. Die Anlage ist auch für weniger Geschichtsinteressierte ein Hingucker. Die Bauten wirken wie aus einer anderen Welt. Auf den ersten Blick wird klar, wieso Ludwig II. der Märchenkönig genannt wird. Schade nur, dass mit der Venusgrotte eine der außergewöhnlichsten Hinterlassenschaften des Königs bis 2025 wegen Renovierungsarbeiten ge-



Die Tracks zur Story gibt's auf bike-x.de/gravelbike-routen
Mit dem Code **gravelbikemag2024** können Neukunden die passende Region freischalten.





schlossen bleibt: Die künstliche Tropfsteinhöhle mit See wurde nach Vorbild der Blauen Grotte von Capri angelegt. Ein Dank an den genial größtenwahnsinnigen König und seine Illusionsarchitektur!

Für Gravelbiker ist hinter Schloss Linderhof schnell Schluss mit Träumen. Hier heißt es kräftig in die Pedale zu treten. Ein kurzer, steiler Anstieg und einige Serpentin führen über einen Pass nahe der Ammerwald-Alm ins angrenzende Tirol. Als Belohnung wartet auf der fast zehn Kilometer langen Asphaltabfahrt ein Highspeed-Rausch. Mit Vollgas geht es durch den Wald, bis zwischen den Kiefern der Plansee glitzert. Wie ein Fjord liegt er zwischen den höchsten Gipfeln der Ammergauer Alpen im Süden und den steilen Waldhängen im Norden. Perfekt, um sich an heißen Sommertagen abzukühlen. An diesem Vormittag ist es noch frisch. Wir nehmen eine Extraschleife hinauf zum Panoramaweg über dem See. Warum die Planseerunde als Mountainbike-Klassiker galt, wird spätestens nach der Ochsenhütte bei Griesen klar. In stei-

len Kehren führt das Schotterband gut 400 Höhenmeter rauf zum Rotmoos-Sattel. Hier sind eine gute Bergübersetzung und trainierte Oberschenkel gefragt.

Zurück in Oberammergau, ist das Eis in der Gelateria an der Dorfstraße wohl verdient. Nur ein paar Schritte entfernt steht das Passionstheater. Es hat Oberammergau weltbekannt gemacht. Erstmals wurden die Spiele 1634 aufgeführt – als Gelübde nach überstandener Pest. Dank strenger Bewachung der Ortsgrenzen war Oberammergau lange Zeit von der Pest verschont geblieben. Doch im Oktober 1633 hielt es den Tagelöhner Kasper Schisler nicht länger im Ort. Er schlich an den Wachen vorbei, um im nahen Eschenlohe zur Kirchweih Frau und Kinder wieder in die Arme zu schließen. Unbemerkt kehrte er nach Oberammergau zurück, wo er kurz darauf an der Pest verstarb. Weitere 84 Oberammergauer fielen der Seuche zum Opfer. Bis die Bewohner gelobten, regelmäßig ein Passionsspiel aufzuführen, wenn sie von der Pest befreit würden. Von diesem Tag an gab's

keinen Pesttoden mehr. Heute finden die Passionsspiele alle zehn Jahre statt.

Der große Rummel ist nach den Spielen in Oberammergau immer schnell vorbei. Und so steht der Passion fürs Graveln durch beeindruckend stille Naturlandschaften nichts im Weg. Dass das Gravelbike hier der perfekte Partner für den Mix aus Asphalt, Schotter und Trails ist, bestätigt sich am Ende der Runde. Ein knackig-steiler Wiesenpfad führt in der sonst sanft welligen Voralpenlandschaft hinauf zu einer Kapelle am Riegsee. Große Gipfel gibt's hier nicht zu erklimmen. Trotzdem ist das Panorama erste Sahn. Die dunkel bewaldete Bergkette der Ammergauer wirkt, als hätte sie ein Kulissenschieber hinter Rieg- und Staffelsee geschoben. In zweiter Reihe thront das Wettersteinmassiv mit der Zugspitze. „Schöner geht's kaum“, meint Flavio. Noch ein erfrischender Sprung in den See, dann neigt sich die Tour dem Ende zu. Der Abendhimmel färbt sich in ein zartes Orange. Grillen zirpen. Unter den Reifen knirscht leise der Schotter. ■



Blaue Stunde im Blauen Land – Abendstimmung am Riegsee (links). Traditionelle Fassadenmalerei schmückt in Oberbayern so manches Haus. Lüftlmalerei nennt man das hier.



Von früh bis spät: Ein ganz normaler Tag mit dem E-Gravelbike



7:00 Uhr | 0 km | 0 Hm
Akku: 100 %
Start: Motor einschalten und los.

TURBO 4/4
Unterstützungsstufe



TOUR 2/4
Unterstützungsstufe

7:20 Uhr | 4,5 km | 280 Hm
Akku: 70 %
Kaffee-Stopp mit Blick bis in die Eifel.

7:59 Uhr | 13 km | 315 Hm
Akku: 62 %
Entspanntes Cruisen am Rheinufer.

E-GRAVELBIKE IM ALLTAG

ARBEITS- TEILUNG

Erst ohne Schweiß ins Büro, dann sportlich wieder nach Hause. Aber hält der Akku? Und macht die Sache auch wirklich Spaß? Wir haben es ausprobiert.

TEXT | FELIX KRAKOW FOTOS | MR PINKO

Morgens entspannt mit dem Fahrrad zur Arbeit. Und nach dem geschäftigen Tag eine flotte Extrarunde auf dem Weg nach Hause. So oder so ähnlich klingt eines der zentralen Versprechen sportlicher E-Bikes. Aber funktioniert das wirklich? Klappt es mit dem schweißfreien Start in den Tag? Hält der Akku? Und vor allem: Macht die Sache auch Spaß? Das wollte GRAVELBIKE-Redakteur Felix herausfinden. Im Ein-Tages-Selbstversuch.

Als Fahrzeug wählte er das Canyon Grizl:On CF 9, denn erstens war er gespannt auf die Fahrt mit Boschs neuem Performance Line SX Motor. Und zweitens preist Canyon das E-Gravelbike ganz bewusst als Rad für alle Fälle an. Das Schweizer Messer unter den Fahrrädern sozusagen. Mehr zu Bike und Motor gibt's auf Seite 86. Also dann: Die Reifen sind aufgepumpt, der Akku ist geladen und der Track geplant. Bühne frei!

Ich habe mir ein für mich ganz alltägliches Szenario für meine Testfahrt zurechtgelegt. Erst will ich die rund zehn Kilometer flach am Rhein entlang ins Büro in der Bonner Südstadt fahren. Und nach der Arbeit freue ich mich auf eine hügelige 30-Kilometer-Tour durch Ennert und Siebengebirge nach Hause. So weit, ►

ECO 1/4
Unterstützungsstufe

so normal. Nicht normal ist der Abstecher auf den Petersberg. Dort will ich zum Start in den Tag einen Kaffee mit Blick auf Rhein und Eifel genießen. Das ist ohne Motor am Bike weder zeitlich noch schweißfrei möglich. Doch in der höchsten der vier Unterstützungsstufen bringt mich mein E-Gravelbike ganz entspannt die rund fünf Kilometer und 300 Höhenmeter auf den Berg. Zwei kleine Haken: Graue Wolken nehmen mir die sonst so schöne Fernsicht. Und der 400 Wattstunden starke Akku ist schon runter auf 70 Prozent. Dabei liegen heute noch mehr als 40 Kilometer vor mir. Ob das klappt?

Locker cruisend ins Büro

Zumindest auf der Fahrt durch den Wald runter zum Rhein benötige ich schon mal keine Motorpower. Das 15,5 kg schwere Bike prescht die Schotterwege hinab. Die Federgabel und die dämpfende Sattelstütze bügeln auch heftigere Schläge aus. Am Rhein schalte ich dann zwei Unterstützungsstufen runter und cruise im Modus Tour+ auf dem Rheinradweg Richtung Büro. So benötige ich für meinen eigentlichen Weg zur Arbeit 28 Minuten – und weitere 14 Prozent Ak-

ku. Zum Vergleich: Auf meinem vollausgestatteten Alltags-Gravelbike bin ich sonst etwa fünf Minuten länger unterwegs.

Viel Spaß auf der Feierabendrunde

Wir spulen kurz ein paar Stunden vor und schon sitze ich im Gravel-Outfit wieder auf dem Bike. Hinter mir liegt selbstverständlich ein wie immer höchst produktiver Arbeitstag. Und vor mir eine schöne Tour durch Wald und Wiesen. Die ersten Kilometer rolle ich flach mit niedrigster Unterstützungsstufe durch die Stadt. Als der Spaß dann am ersten Anstieg in die Natur beginnt, schalte ich in den Sprint-Modus. So nennt Bosch die dritte Unterstützungsstufe. Besonderheit: Anstatt die Pedalkraft wie in den anderen Stufen linear zu verstärken, unterstützt der Motor im Sprint-Modus dynamisch. Sprich: Je



ECO 1/4
Unterstützungsstufe

8:25 Uhr |
18 km | 340 Hm
Akku: 56 %
Im Büro startet der Arbeitstag am Schreibtisch.



SPRINT 3/4
Unterstützungsstufe

17:15 Uhr |
23 km | 380 Hm
Akku: 54 %
Nix wie rein in die flotte Runde – Feierabend.



18:09 Uhr |
38 km | 760 Hm
Akku: 19 %
Der reine Gravel-Spaß auf dem Weg nach Hause.

schneller ich trete, desto mehr Power schießt der E-Antrieb zu. Das sorgt zum einen für ein natürliches Pedaliergefühl. Und zum anderen kann ich so allein durch meinen Tritt steuern, wie viel Leistung der Motor abliefern.

So macht die feierabendliche Gravel-Session richtig Spaß. Als ich irgendwann eine kurze Verschnaufpause einlege, merke ich: Die Fahrt ist tatsächlich nicht weniger anstrengend als ohne Motor. Ich bin nur deutlich schneller unterwegs. Sehr zum Leidwesen meines Kumpels Veit, der mich auf der Runde begleitet. Normalerweise sehe ich am Berg kein Land gegen ihn. Diesmal muss ich auf ihn warten. Okay, ein kleines bisschen fühle ich mich auch wie ein Betrüger. Aber das ist der Spaß wert.

Rotes Licht auf dem Oberrohr

Ich habe insgesamt 34 Kilometer, 650 Höhenmeter und 1:45 Stunden absolviert, als die Ladebalken auf dem Oberrohr plötzlich rot leuchten. Damit möchte mir mein Gravelbike mitteilen, dass die Akkuladung unter 30 Prozent gefallen ist. Vor mir liegen noch 14 Kilometer und etwa 250 Höhenmeter. Ich schalte die Unterstützungsstufe von Sprint auf Tour+ zurück. Bemerkte aber: Eigentlich schiebt der Motor jetzt sogar

stärker. Also schalte ich wieder hoch und entscheide: „Bis 20 Prozent fahre ich noch so weiter, dann geht's im Eco-Modus nach Hause.“

Vier Kilometer und zwei Hügel später ist es dann so weit. Ich wechsele in die niedrigste Unterstützungsstufe. Aber es warten auch nur noch zwei kleinere Anstiege, bevor es wieder runter Richtung Rhein geht. Doch ich merke auch, dass mir die schnell lieb gewonnene Leistung des Motors fehlt. Im Eco-Modus schießt er noch bis zu 60 Prozent meiner Eigenleistung zu. In den höheren Stufen waren es bis zu 340 Prozent. Ich muss zugeben, dass ich an dieser Stelle das E-Bike lieber gegen mein rund sieben Kilo leichteres Gravelbike ohne Motor tauschen würde. Vielleicht hätte ich aber auch einfach den 250 Wattstunden starken Zusatzakku an den zweiten Flaschenhalter packen sollen.

Egal, auch so bringe ich das Rad noch problemlos über die letzten Höhenmeter. Dann genieße ich die Abfahrt. Eine Viertelstunde später sitze ich mit einem Eis in der Hand am Fluss. Insgesamt 47 Kilometer und 900 Höhenmeter bin ich heute gefahren. „So könnte der Arbeitstag gerne öfter laufen“, denke ich und werfe einen Blick auf die Bosch-App. Der Akku meldet: noch elf Prozent. ■

Pro & Contra

- ⊕ Mühelos: Mit Motor geht's schweißfrei zur Arbeit – oder auf den Berg.
- ⊕ Spaßgerät: Der Sprint-Modus macht Laune und fordert doch Einsatz.
- ⊕ Mithalten: Der Motor lässt Leistungsunterschiede vergessen.
- ⊖ Reichweitenangst: Hält der Akku auch bis zum Ende durch?
- ⊖ Gewicht: Canyons Grizl:On wiegt rund 6 kg mehr als das Modell ohne Motor.
- ⊖ Preis: Das Grizl:On gibt's ab 4799 Euro, das Grizl ohne On schon ab 2499 Euro.

18:35 Uhr | 47 km | 900 Hm
Akku: 11%
Zum Abschluss gibt's ein Eis am Rhein.

ECO 1/4
Unterstützungsstufe

19:00 Uhr |
48 km | 910 Hm
Akku: 10%
Fertig. Schnell aufladen für die nächste Tour.

APP Die meisten aktuellen Motoren lassen sich mit dem Smartphone koppeln und konfigurieren.

KONTROLLEINHEIT
Meist ins Oberrohr integriert, zeigt sie den Ladestatus und ermöglicht den Wechsel der Unterstützungsstufen.

AKKU Er versteckt sich bei aktuellen Modellen meist im Unterrohr. Um die 400 Wh sind heute Standard. Externe Zusatzakkus erhöhen die Reichweite.

MOTOR Er sitzt bei aktuellen E-Gravelbikes entweder am Tretlager oder im Hinterrad.

LADEBUCHSE
Über sie erhält der Akku per Ladegerät neue Energie.

E-GRAVELBIKES UND IHRE MOTOREN

SCHOTTER XSTROM

Gravelbikes mit integriertem Rückenwind werden immer beliebter. Wir haben fünf aktuelle Modelle ausprobiert. Hier stellen wir die Bikes und ihre Motorsysteme vor.

DER MOTOR:

Bosch PLSX

Typ: Mittelmotor

Leistung*: 250/600 Watt

Drehmoment: 55 Nm

Unterstützungsstufen: 4

Gewicht:** 2/4 kg

Akku: 400 Wh

Range-Extender: 250 Wh

Bei herkömmlichen E-Bikes gilt Bosch gerade in Deutschland als Platzhirsch.

Mit dem Performance Line SX bietet das Traditionsunternehmen jetzt auch einen Motor für leichte, sportliche Fahrräder an. Prinzipiell ist der neue Motor zu Boschs breiter Zubehörpalette kompatibel, also etwa großen Akkus, diversen Displays oder dem ABS-System. Zumindest am Gravelbike werden realistischer-

weise aber vor allem minimalistische Lösungen zum Einsatz kommen, so wie der kleine System Controller. Er sitzt im Oberrohr, erlaubt das Durchschalten der vier Unterstützungsstufen und gibt Auskunft über Ladestand und aktuell gewählte Unterstützung. Bei Bedarf verwandelt Boschs Flow-App das Smartphone dann in ein E-Bike-Display. Über die App können auch die Unterstützungsstufen angepasst werden. Eine Besonderheit des SX ist der gerade fürs Gravelbike interessante Sprint-Modus: Der Motor unterstützt umso stärker, je schneller in die Pedale getreten wird. Die Kombination aus internem Akku und externem Range-Extender verspricht mit 650 Wh sehr hohe Reichweiten.

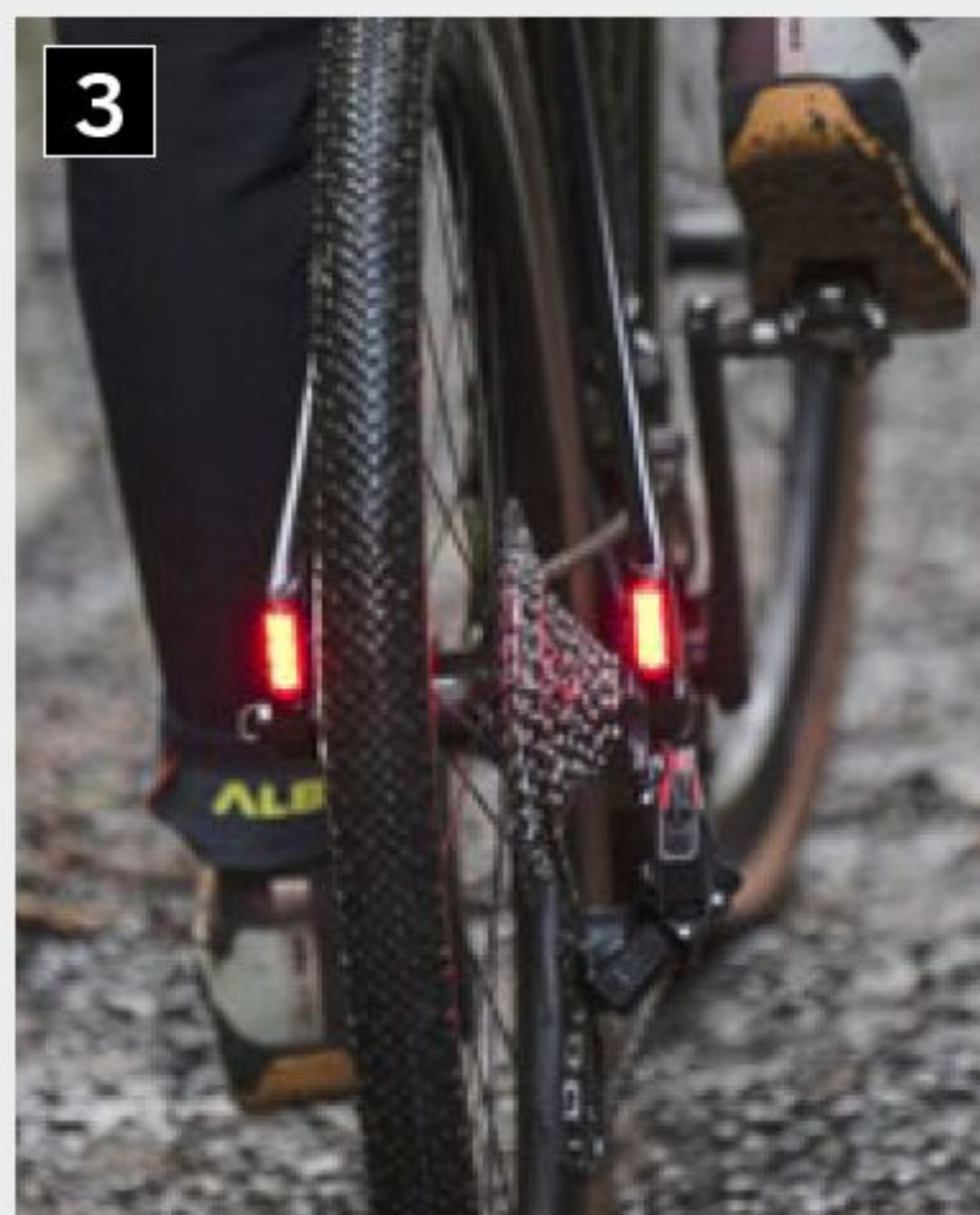


DAS RAD: CANYON

Grizl:On CF 9



1. Vielseitig: Canyon bietet das Grizl:On in diversen Ausstattungsvarianten zu Preisen zwischen 4799 und 7999 Euro an. **2. Kontrolleinheit:** Fünf mehrfarbige LEDs in der Mitte verraten den Ladestand, das äußere Licht die Unterstützungsstufe. **3. Hingucker:** Das Grizl:On strotzt nur so vor smarten Details wie dem im Hinterbau integrierten Doppelrücklicht.



Preis: 6999 Euro

Gewicht: 15,5 kg

Ausstattung: Sram Force XPLR AXS 1x12, RockShox Rudy Ultimate, DT Swiss HGC1800, Schwalbe G-One Bite (45 mm)

Rahmen: Carbon

Akku: 400 Wh

Ab 4799 Euro bietet Canyon das rund um den Bosch SX neu entwickelte Grizl:On. Nicht nur für den Alltags-Check ab Seite 82 haben wir das E-Gravelbike in der leichtesten verfügbaren Variante CF 9 mit Carbon-Laufrädern und der elektronischen Schaltgruppe Sram Force XPLR AXS ausgiebig getestet. Eine Federgabel ist bei allen Grizl:On-Modellen an Bord, genau wie das Lichtsystem. Besonders spannend: das doppelte Rücklicht, das auf beiden Seiten in den Übergang von Sitzstreben zu Kettenstreben integriert ist. So ist es von allen Seiten sichtbar und kann nicht mit vom Hinterrad aufgewirbeltem Matsch zugesetzt werden. Auch würde auf Bikepacking-Tour die Satteltasche nicht vor dem Rücklicht sitzen.

Im Einsatz überzeugt der je nach Unterstützungsstufe sanft bis sehr kraftvoll anschiebende Motor. Besonders der von Canyon speziell angepasste Sprint-Modus passt zum Gravel-Anspruch. So lässt sich schon durch den eigenen Einsatz am Pedal die Unterstützung des Motors und somit auch die Reichweite des Akkus beeinflussen. Je höher die Trittfrequenz, desto stärker der Motor-Support. So fühlt sich die Tour auf dem Grizl:On sehr dynamisch und natürlich an. Ganz ohne zusätzliche Motorpower indes wirkt das doch etwas schwere Rad ein wenig träge. Die Sitzposition fällt recht entspannt und aufrecht aus, dazu sorgen Federgabel und VCLS-Sattelstütze für satten Komfort. **Das geht:** Das vielseitige Canyon Grizl:On punktet mit starkem Auftritt, hohem Komfort und vielen durchdachten Detaillösungen.

Mehr Bikes mit Bosch-Motor:

Cannondale Synapse Neo Allroad

Cube Nuroad Hybrid C:62

KTM Macina Gravelator SX

Lapierre E-Crosshill 5.4

DER MOTOR:

Fazua Ride 60

Typ: Mittelmotor

Leistung*: 250 / 450 Watt

Drehmoment: 60 Nm

Unterstützungsstufen: 3

Gewicht:** 2 / 4,2 kg

Akku: 430 Wh

Range-Extender: 210 Wh

Als Vorreiter der Light E-Bike-Systeme hat sich Fazua früh auf sehr kompakte Mittelmotoren für Rennräder und Co. spezialisiert. Im Gegensatz zu seinem Vorgänger lässt sich der im Jahr 2022 vorgestellte Ride 60 zwar nicht mehr komplett aus dem Fahrrad entnehmen. Dafür bietet er mehr Akku-Kapazität und mehr Power. Fahrradherstellern bietet das heute zur Porsche-Gruppe gehörend-

de Unternehmen zwei Akku-Optionen an: Bei der einen ist der Akku fest im Rahmen verbaut. Bei der zweiten lässt er sich bei Bedarf für den Ladevorgang oder etwa zum Schutz vor Kälte oder Hitze entnehmen. Das ins Oberrohr integrierte LED-Hub zeigt den Ladestatus und verfügt über einen USB-C-Port, über den sich etwa Radcomputer oder Smartphone laden lassen. Per Smartphone-App lassen sich auch die drei Unterstützungsstufen individuell anpassen. Zur Steuerung gibt es wahlweise einen Ring zur Montage am Oberlenker oder kleine Druckschalter, die etwa innen am Unterlenker platziert werden können. Ein Range-Extender soll Ende des Jahres auf den Markt kommen.

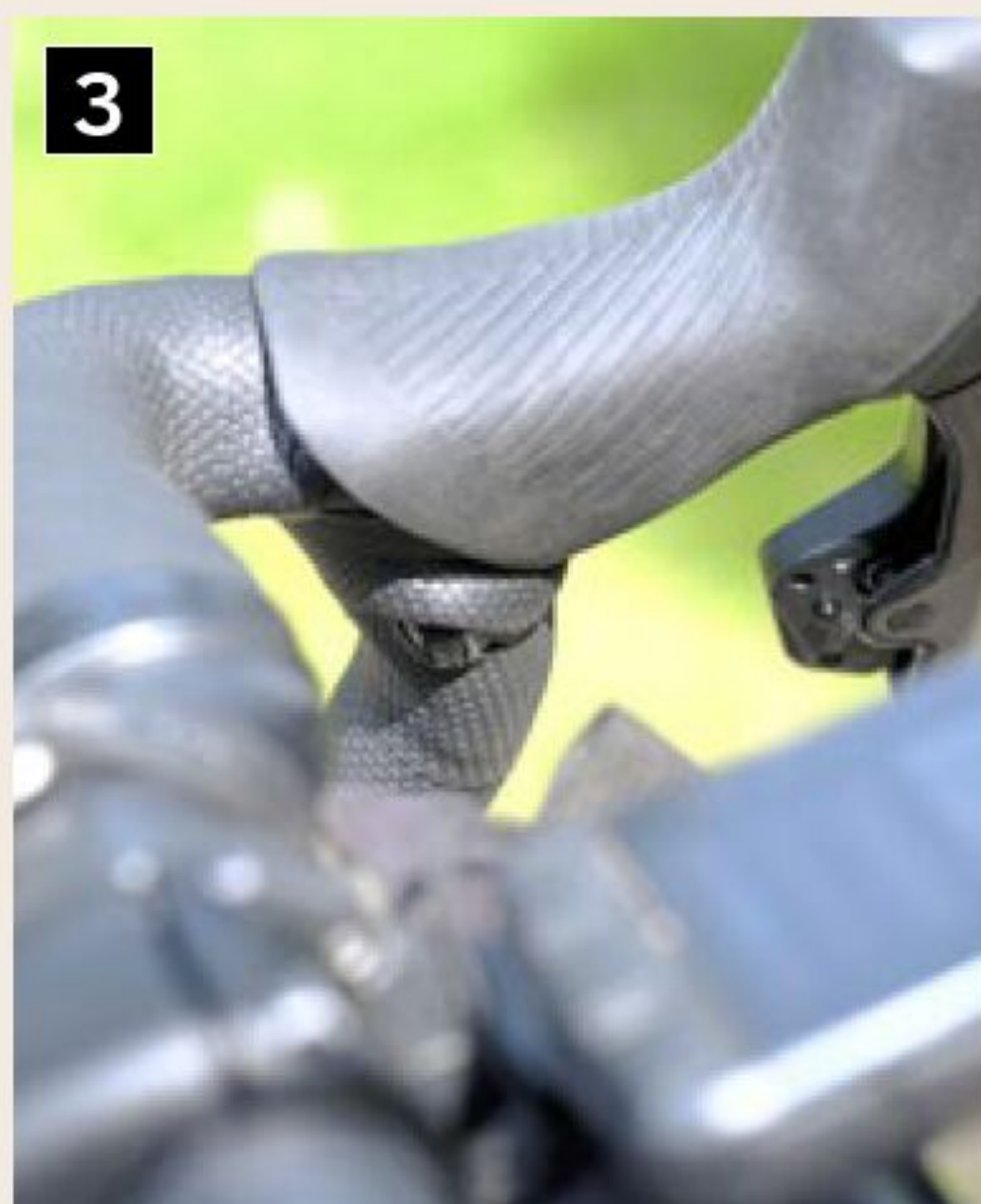
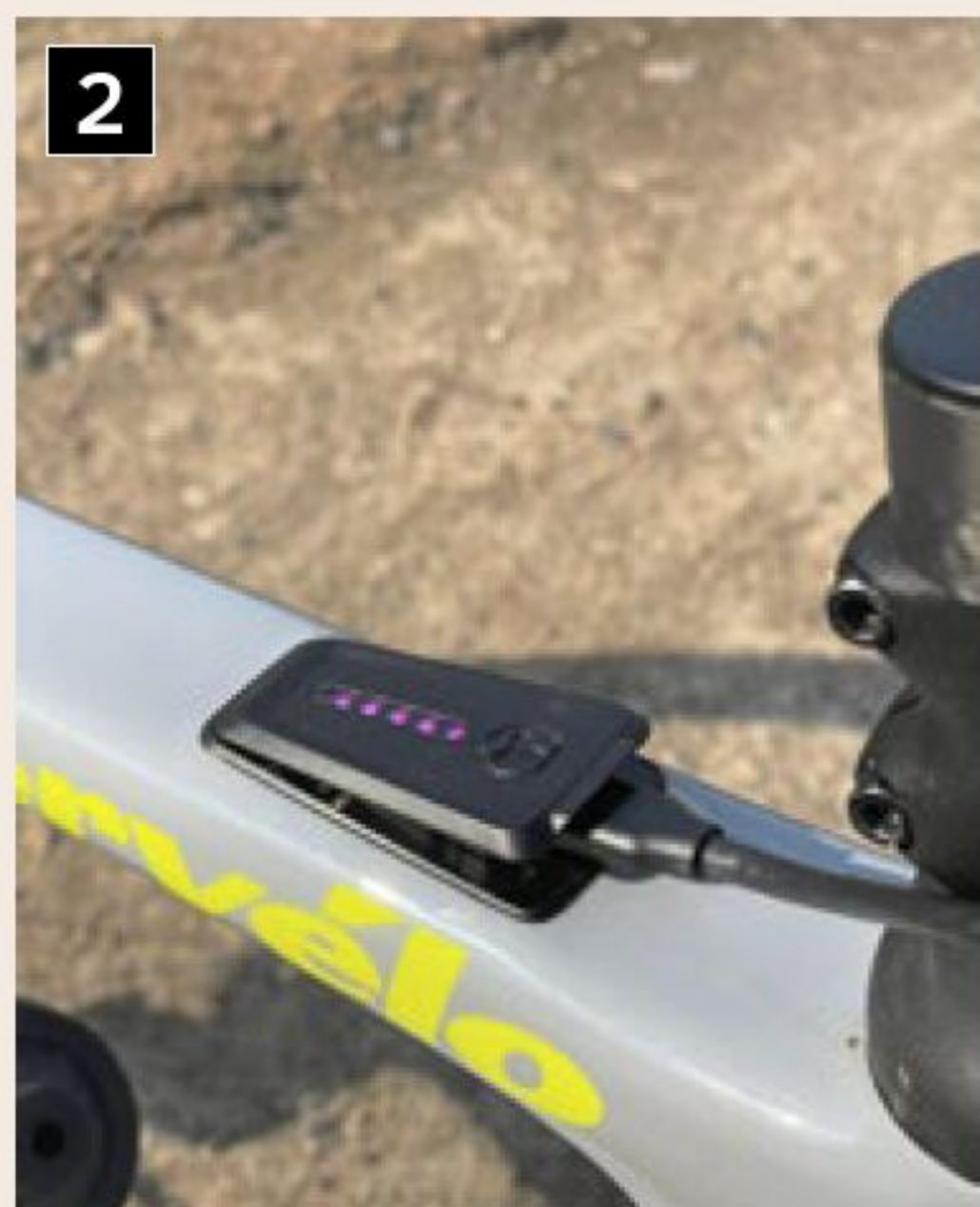


DAS RAD: CERVÉLO

Rouvida Force XPLR



1. Ein Rahmen, zwei Räder: Cervélo bietet das Rouvida als E-Gravelbike wie auch als E-Rennrad an. Das günstigste Modell kostet 6499 Euro, das teuerste 11999 Euro. **2. Ladestation:** Unter dem LED-Display versteckt sich ein USB-C-Anschluss. **3. Unsichtbar:** Die beiden Schalter zur Steuerung des Motors sitzen perfekt versteckt an der Innenseite des Lenkers.



Preis: 9999 Euro

Gewicht: 13,5 kg

Ausstattung: Sram Force XPLR AXS 1x12, RockShox Reverb XPLR AXS, Reserve 40/44, WTB Vulpine (40 mm)

Rahmen: Carbon

Akku: 430 Wh

Das erste E-Bike aus dem Haus Cervélo gibt's wahlweise als Rennrad oder Gravelbike. Wir konnten das Topmodell mit Carbon-Laufrädern, Vario-Sattelstütze und der elektronischen Sram Force XPLR AXS-Schaltgruppe testen. Den Einstieg in die Rouvida-Welt markiert das 6499-Euro-Modell mit Alu-Laufrädern und Shimanos mechanischer GRX-Schaltgruppe.

Bei einer 70-Kilometer-Tour in der Gruppe hielt das Bike jederzeit unauffällig mit und schob sich an dem einen oder anderen Anstieg dezent an die Spitze. In der Ebene und an leichten Anstiegen rollt es durchaus auch ohne Motorpower mit. Überwiegend im mittleren Unterstützungsmodus unterwegs, schob der Motor effizient, aber unauffällig an. Tatsächlich lässt sich schnell vergessen, dass man auf

einem E-Bike sitzt. Der große Akku stand nach der 3-Stunden-Tour mit mehr als 600 Höhenmetern bei etwa 50 Prozent. Im stärksten Modus indes preschte das Rad auch steile Rampen hinauf. Dann war auch der leise Motor zu hören, aber nie allzu auffällig laut. Im starken Rocket-Modus schiebt der Motor bei der Beschleunigung aus langsamen Kurven teils etwas übers Hinterrad. Die angenehm ausgewogene Sitzposition erinnert an das Cervélo Áspéro. Auch im Handling zeigt sich das Rouvida souverän. Komplette lässt sich das Mehrgewicht aber natürlich nicht ausblenden. Ganz so behände wie ein gut halb so schweres Rad bewegt es sich naturgemäß nicht, etwa wenn man mal kurz über ein kleines Hindernis springen will.

Das geht: Cervélo gelingt mit dem Rouvida eine starke Elektro-Premiere. Das schicke Gravelbike gibt sich sehr sportlich und macht viel Spaß.

Mehr Bikes mit Fazua-Motor:

Ghost Path Asket

Pinarello Nyro Gravel

Santa Cruz Skitch

DER MOTOR:

Mahle X20

Typ: Heckmotor

Leistung: 250 Watt

Drehmoment: 55 Nm

Unterstützungsstufen: 4

Gewicht:** 1,4 kg / 3,2 kg

Akku: 236 / 350 Wh

Range-Extender: 172 Wh

In die Hinterradnabe integrierte Heckmotoren zählten fast schon zu einer aussterbenden Art. Bis Mahle beziehungsweise die damals noch unter dem Namen Ebikemotion firmierende Marke mit dieser Technologie ein besonders leichtes und effizientes Motorsystem etablierte. Der Mahle X35 und der neue X20 trugen entscheidend zur Elektrifizierung von Rennrädern und vor allem

von Gravelbikes bei. Aushängeschild ist die besonders natürlich wirkende Unterstützung des Motors. So sollen sich Fahrerinnen oder Fahrer noch selbst sportlich fühlen, ohne dass der E-Antrieb den Großteil der Arbeit übernimmt. Wenn es wirklich nötig wird, schiebt der Motor aber auch stärker an. Vorteil des Konzepts: hohe Reichweiten trotz der recht kleinen Akkus. Zudem lassen sich mit dem X20 besonders leichte E-Gravelbikes bauen. Neben der Kontrolleinheit im Oberrohr bietet Mahle optional ein Display und diverse Steuerungslösungen an. Praktisch fürs Gravelbike sind die E-Shifter zur individuellen Montage am Lenker. Per Range Extender lässt sich die Reichweite deutlich vergrößern.

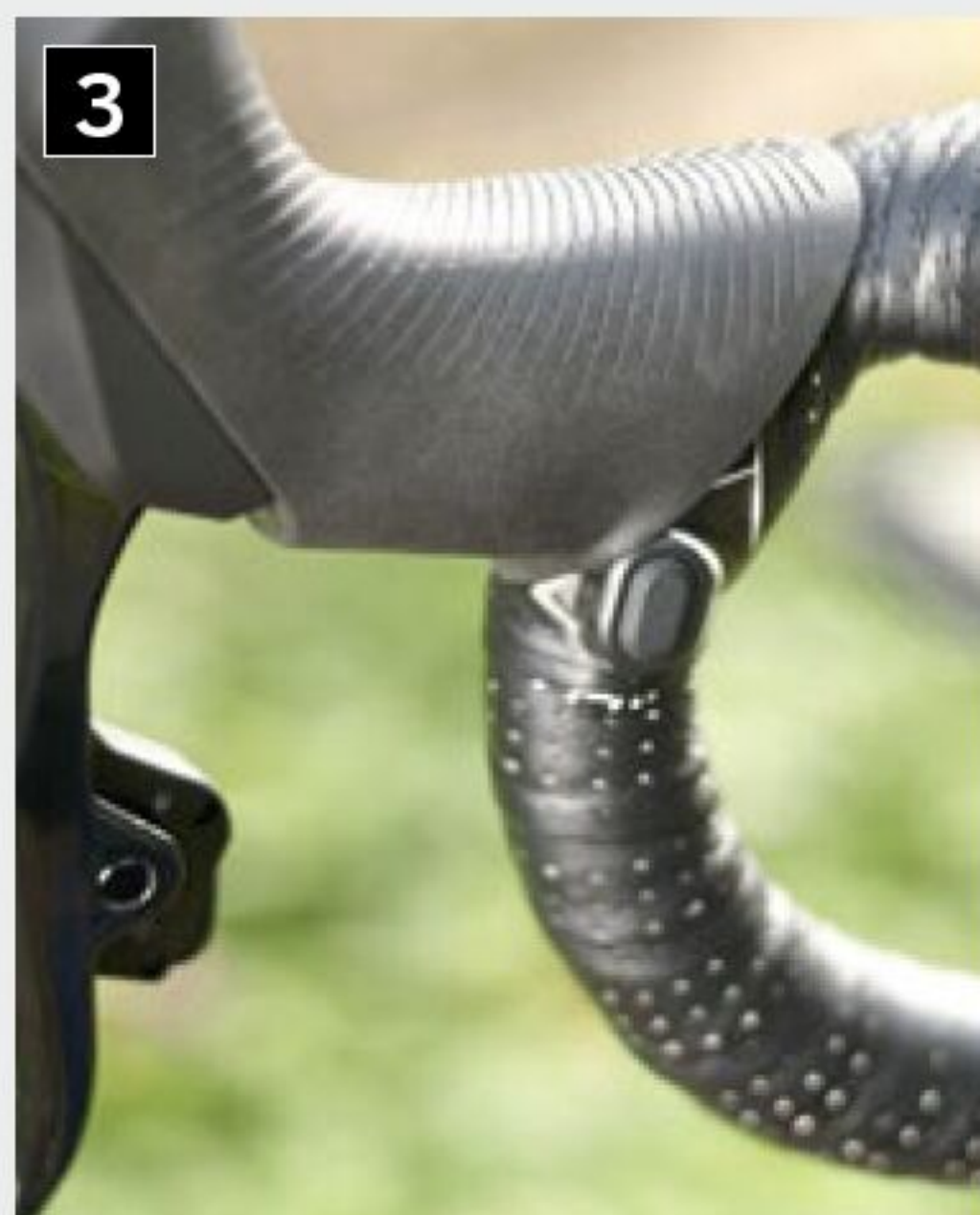


DAS RAD: STORCK

E:Grix Pro Force XPLR



1. Zwei Modelle: Storck bietet das E-Gravelbike in zwei Versionen an. Die günstigere Variante mit Sram Rival XPLR AXS gibt's ab 5899 Euro. **2. Zwei Displays:** Die Kontrolleinheit informiert über Ladestand und Unterstützungsstufe. Dazu gibt's einen Radcomputer am Lenker. **3. Zwei Schalter:** Über die Knöpfe unter den Schalthebeln wird der Motor gesteuert.



Preis: 6399 Euro

Gewicht: 11,9 kg

Ausstattung: Sram Force XPLR AXS 1x12, Storck Zeitjäger Comp X25, Continental Terra Speed G (40 mm)

Rahmen: Carbon

Akku: 242 Wh

Echte Ansage: Mit einem Gesamtgewicht von 11,9 kg ist das E-Gravelbike von Storck leichter als manche Räder ohne Motor in dieser GRAVELBIKE-Ausgabe. Möglich macht's die Kombination: Carbon-Rahmen, hochwertige Ausstattung plus sehr leichtes Motorsystem von Mahle. Dabei gehen die Gewichtseinsparungen ein wenig auf Kosten der Akku-Kapazität. Im Vergleich liegen die 242 Wh hinter der Konkurrenz. Allerdings holt das dynamische Unterstützungskonzept auch viel Reichweite aus jeder Wattstunde.

In den Alpen haben wir mit Mahle-Systemen bereits tagesfüllende Touren mit rund 2000 Höhenmetern absolviert, dann allerdings vorwiegend bei niedrigster Unterstützungsstufe. Auch optisch ist das E:Grix mit seinem schlanken Rahmen sehr nah am Grix.2,

Storcks Gravelbike ohne Motor. Im Einsatz zeigt sich das racig ausgelegte E-Gravelbike mit kurzem Hinterbau agil. Es liebt verwinkelte Strecken, wirkt aber auch in der schnellen Abfahrt nie unruhig. Nur selten spürt man das im Vergleich zum herkömmlichen Gravelbike schwerere Hinterrad. Das leichte Bike beschleunigt schnell über die 25er-Schwelle, ab der es vom Motor keine Unterstützung mehr gibt. Da der Motor seine Kraft insgesamt sehr natürlich zuschießt, vergisst man ihn leicht. Umgekehrt fällt bei schneller Fahrt jenseits der 25 km/h kaum auf, dass er nicht mehr unterstützend eingreift. Wird er etwa am Berg gebraucht, kann der Motor bei Bedarf ordentlich schieben, speziell im stärksten Modus.

Das geht: Storck zeigt mit dem E:Grix ein top ausgestattetes E-Gravelbike mit Race-Genen, das sich auch zum Bikepacking gut eignet.

Mehr Bikes mit Mahle-Motor:

Orbea Gain Gravel, Ridley E-Grifn Gravel, 3T Ultra Boost, HoheAcht Lumo Ripio

DER MOTOR:

Shimano EP8

Typ: Mittelmotor

Leistung: 250 Watt

Drehmoment: 85 Nm

Unterstützungsstufen: 3

Gewicht*: 2,7/5,6 kg

Akku: 500/630 Wh

Range-Extender: 250 Wh

Volle Power: Der erstmals im Jahr 2020 vorgestellte EP8 von Shimano erinnert ein wenig an die alte Schule der sportlichen E-Bike-Motoren. Mit sehr hohem Drehmoment, großem Akku, recht voluminösen Abmessungen – und auch etwas höherem Gewicht. Das Shimano-System kommt vor allem bei leichten E-Mountainbikes zum Einsatz. Mit dem Giant Revolt E+ und dem Rose Back-

road+ gibt es aktuell aber auch zwei E-Gravelbikes namhafter Hersteller, die auf den Shimano-Antrieb setzen. Ein besonderer Pluspunkt ist dabei das nahtlose Zusammenspiel mit Shimanos elektronischen Di2-Schaltgruppen. So lassen sich etwa die Unterstützungsstufen durch die Di2-Hebel wechseln. Per ANT+-Schnittstelle lassen sich zudem compatible Radcomputer koppeln. Per App können außerdem Updates aufgespielt, Fahrdaten angezeigt und die Unterstützungsstufen angepasst werden. Weiteres Highlight des EP8 ist der Smart Assist-Modus. Hier passt sich der Motor automatisch dem Fahrstil an, ohne dass die einzelnen Unterstützungsstufen gewechselt werden müssen.



DAS RAD: GIANT

Revolt E+



1. Dauerbrenner: Giant bietet das Revolt E+ in nur einer Konfiguration an. Bei Redaktionsschluss gab es das Modell mit ordentlich Rabatt. **2. Gut integriert:** Das Display im Oberrohr ist simpel, aber intuitiv gehalten. **3. Clever kombiniert:** Dank der Kombination mit der elektronischen GRX Di2 kann der Shimano-Motor über die Schalthebel gesteuert werden.



Preis: 4999 Euro

Gewicht: 18,8 kg

Ausstattung: Shimano GRX Di2 1 x 11, Giant eX2, Maxxis Receptor (40 mm)

Rahmen: Aluminium

Akku: 500 Wh

Am Ende ist alles eine Frage der Perspektive: Für ein E-Bike generell ist das Giant Revolt E+ mit einem Gewicht unter 19 kg leicht. Für ein sportliches E-Gravelbike hingegen ist es mit mehr als 18 kg klar auf der schweren Seite. Ein Grund für das hohe Gewicht ist das vergleichsweise schwere Antriebssystem. Zudem setzt Giant bei dem im Jahr 2021 vorgestellten Bike auf einen Rahmen und Laufräder aus Aluminium statt auf das leichtere und teurere Carbon. Dadurch ist das Rad auch relativ günstig. Bei Redaktionsschluss bot Giant das Modell im Online-Shop gar zum Sonderpreis von 3499 Euro an.

Im Einsatz macht das Revolt E+ auf jeden Fall Spaß. Dafür sorgt schon der bereits in der niedrigen Unterstützungsstufe ausgesprochen kraftvolle Motor. Bei unseren Testfahrten meis-

terte das E-Gravelbike selbst gemeine Anstiege an der Halde Haniel in Bottrop ohne Probleme. Dabei fällt die Sitzposition sehr aufrecht und komfortbetont aus. Für Komfort steht auch die speziell geformte D-Fuse-Sattelstütze. Kombiniert mit hohem Gewicht und langer Kettenstrebe offenbart das Rad so einen insgesamt eher gutmütigen und unaufgeregten Charakter. Auf plötzliche, zackige Lenkmanöver steht es indes weniger.

Im Zusammenspiel der Komfortwerte und des Handlings mit dem starken Antrieb und dem großen 500-Wh-Akku empfiehlt sich das Giant Revolt E+ so für lange, eher entspannte Touren oder auch den alltäglichen Einsatz im Pendler-Betrieb.

Das geht: Als recht schweres Rad mit viel Power zum günstigen Preis mag das Giant Revolt E+ flotte Touren mit eher geringem technischem Anspruch. Ideal auch für die flotte Fahrt zur Arbeit und zurück. Fahrspaß und Komfort gibt's auf jeden Fall.

Kommt auch mit Shimano-Motor: Rose Backroad+

DER MOTOR:

TQ-HPR50

Typ: Mittelmotor

Leistung: 300 Watt

Drehmoment: 50 Nm

Unterstützungstufen: 3

Gewicht*: 1,8/3,9 kg

Akku: 250/360/580 Wh

Range-Extender: 160 Wh

Seine für einen Mittelmotor ausgesprochen kompakte Bauform und seine sehr harmonische Unterstützung zeichnen den Motor von TQ-Systems aus Oberbayern aus. Der Akku ist dabei fest ins Unterrohr des Fahrrads integriert und kann nur zu Reparaturzwecken in der Werkstatt ausgebaut werden. Verfügbar sind Akkus mit 250, 360 oder 580 Wh. Bei allen aktuell mit dem TQ-Motor er-

hältlichen E-Gravelbikes haben sich die Hersteller für eine der beiden kleineren Akku-Varianten entschieden. Inklusive des optional erhältlichen 900 Gramm schweren Range-Extenders im Trinkflaschen-Format sind so insgesamt 520 Wattstunden drin. Gesteuert wird das TQ-Antriebssystem per im Oberrohr eingelassenem Controller. Das kleine, monochrome Display zeigt die notwendigen Funktionen an, hält aber auch Informationen wie Trittfrequenz und Tretleistung bereit. Die Kopplung mit Bluetooth oder ANT+ ermöglicht unter anderem die Anbindung an Radcomputer von Garmin, Wahoo, Sigma und Co. Per Smartphone-App lassen sich zudem die Unterstützungstufen anpassen.

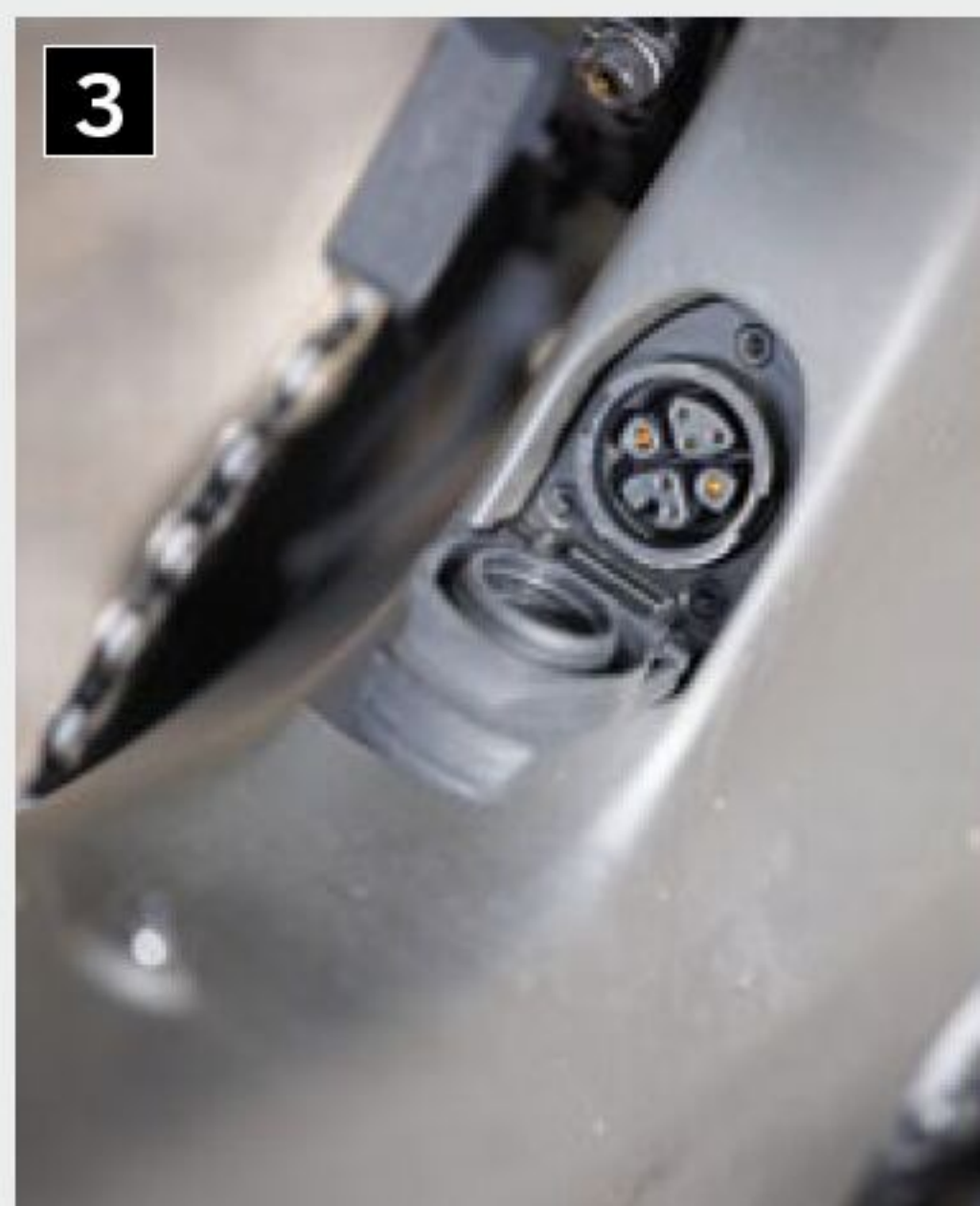


DAS RAD: BERGAMONT

E-Grandurance Elite



1. Ausgebaut: Bergamont bietet vier Varianten seines E-Gravelbikes zu Preisen zwischen 4699 und 5999 Euro. **2. Eingebaut:** Das Display im Oberrohr zeigt die wichtigsten Daten, verlangt aber etwas Eingewöhnung. **3. Zugebaut:** Die Ladebuchse ist schön ins Tretlager integriert, lässt sich in Kombination mit einem Flaschenhalter aber nicht nutzen.



Preis: 5799 Euro

Gewicht: 14,5 kg

Ausstattung: Shimano GRX 820 1x12, Syncros RP 2.0 Alu-Laufräder, Schwalbe G-One Bite Evo (45 mm), Vario-Sattelstütze (100 mm)

Rahmen: Carbon

Akku: 360 Wh

Systemwechsel: Wurde die vorige Generation des E-Grandurance noch von einem Fazua-Motor angetrieben, setzen die Hanseaten nun auf den HPR50 von TQ-Systems. Doch das ist nicht die einzige Veränderung. So besteht der Rahmen des neuen Bergamont jetzt aus Carbon statt Aluminium. Zudem verlaufen Schaltzüge und Bremsleitungen komplett in den Rahmen integriert. Auch hat das Rad mit jetzt 14,5 kg um fast ein Kilo abgespeckt.

Auf der Gravel-Tour überzeugt der Motor mit einer sehr natürlich wirkenden, sanften Unterstützung. Ganz nach dem Motto „So viel Unterstützung wie nötig, so wenig wie möglich“. Damit ermöglicht der 360-Wh-Akku durchaus auch längere Einsätze. Zudem arbeitet er sehr leise und

erzeugt auch ausgeschaltet oder jenseits der Unterstützungsschallmauer von 25 km/h keinen spürbaren Widerstand beim Treten. Das Gravelbike selbst zeigte im Test einen im positiven Sinn unaufgeregten Charakter. Die Sitzposition fällt recht aufrecht und nicht übertrieben sportlich aus. Top: Die Vario-Sattelstütze lässt sich über den linken Schalthebel absenken. Ein wenig gewöhnungsbedürftig ist die Bedienung über das Display auf dem Oberrohr mit seinen nicht ganz eindeutigen Symbolen. Kleiner Schönheitsfehler: Die im Tretlager integrierte Ladebuchse lässt sich bei am Sitzrohr montiertem klassischem Flaschenhalter nicht mehr erreichen. Keine Probleme hingegen gab es beim Einsatz eines magnetischen Fidlock-Flaschenhalters.

Das geht: Harmonischer Motor, gute Ausstattung, prima Handling. Mit dem E-Grandurance Elite bietet Bergamont ein starkes Gesamtpaket.

Mehr Gravelbikes mit TQ-Motor: Rotwild R.R275 X, Scott Solace Gravel eRide, Stevens E-Getaway

NERD-TALK:

PROFESSIONALISIERUNG DER GRAVEL-SZENE

Im Renn- fieber

Gravel-Rennen werden immer größer und beliebter. Und immer mehr Profis wechseln vom MTB- oder Straßenrad aufs Gravelbike. Wir haben mit dreien gesprochen, die schon lange bei Gravel-Events am Start stehen: Wie haben sich die Rennen verändert? Und wie bewerten sie diese Entwicklung?

INTERVIEW: FELIX BÖHLKEN



Die Gesprächspartner:



Sebastian Breuer

Nach DM und EM-Titeln im MTB-Marathon ist Seb aufs Gravelbike umgestiegen, hat unter anderem Badlands und Unbound XL gewonnen und ist bei Langdistanz-Events wie Atlas Mountain Race und Silk Road mitgefahren. *Instagram: seb_breuer*

Dr. Marion Dziwnik

Nach der Red-Hook-Crit-Serie ist Marion über das Transcontinental zum Ultra-Cycling gekommen und aufs Gravelbike umgestiegen. Unter anderem hat sie beim Badlands und The Traka gewonnen. 2024 fuhr sie das Atlas Mountain Race und Léman Gravel. *Instagram: supermajon*



Carolin Schiff

Nachdem sie ihre Karriere in einem Straßen-Team beendet hatte, ist Caro über das Bohemian Border Bash zu Gravel-Events gekommen. Seither hat sie unter anderem Unbound, The Traka und bei der DM gewonnen. *Instagram: carolinschiff*

Ihr fahrt bei Langdistanz-Rennen stunden- oder tagelang Hunderte Kilometer mit Tausenden von Höhenmetern – warum tut man sich das eigentlich an?

Caro: Mir macht das einfach Spaß! Mein erstes Gravel-Event war 2021 das Bohemian Border Bash, da bin ich nur zum Spaß mitgefahren und habe gemerkt, dass mir lange Rennen liegen. Je länger, umso besser. Mir gefällt bei diesen Events auch der Erlebnis-Charakter. Ich komme durch diese Gravel-Rennen in Länder und Gegenden, in die ich sonst nie reisen würde.

Seb: Mir macht das auch Spaß. Grenzen austesten, der mentale Aspekt – das fordert mich und das macht mir Freude. Auch das Unvorbereitete bei den langen Rennen reizt mich, die fremden Länder. Man weiß nicht, was einen erwartet, das ist eine Challenge.

Marion: Genau, das macht es für mich auch aus. Man kommt in Gegenden und sieht Dinge, die man sonst einfach nicht sehen würde. Ich nehme die Landschaft während so einem Rennen aber auch ganz anders wahr. Für mich sind diese Langdistanz-Rennen wirklich eine Art der bewusstseinsweiternden Erfahrung. Ich

bin als Mathematikerin ein sehr rationaler Typ, aber bei so einem langen Rennen komme ich in emotionale Bereiche, die ich sonst gar nicht kenne.

Caro, du bist früher Straßenrennen gefahren, wie kamst du zum Graveln?

Caro: Ich war bei einem kleineren Frauenteam auf der Straße, hatte dann beim Amstel Gold Race einen schweren Sturz, das Team hat sich aufgelöst, ich war 35 und hätte keinen vernünftigen Vertrag mehr bekommen. Beim Wintertraining war ich schon immer im Gelände unterwegs, während Corona bin ich dann auch im Sommer im Gelände gefahren, hab mit Bikepacking angefangen, bin dann beim Bohemian Border Bash mitgefahren. Eigentlich wollte ich das aber nur als Hobby machen. Danach hat mich dann aber Canyon gefragt, ob ich mir nicht vorstellen kann, für sie bei Gravel-Rennen zu starten.

Und wie wirkte die Gravel-Rennszene anfangs auf dich?

Caro: Bei Gravel-Events bekommt man so viel geboten, auch drumherum. Mir gefällt dieser Erlebnischarakter. Und man kommt

dabei in Gegenden, die man noch nie gesehen hat. Ich plane meine Rennen teilweise auch so, dass ich an Orte komme, wo ich zuvor noch nie war.

Seb, du warst bereits Deutscher Meister und Europameister auf dem MTB – wie kamst du aufs Gravelbike?

Seb: Ich hatte einen Drang, mehr Abenteuer zu erleben, mehr ins echte Gelände zu kommen, das hast du bei MTB-Rennen oder auf der Straße nicht.

Marion, du bist aus der Fixed-Crit-Szene gekommen, da war der „Kulturschock“ nicht so groß, oder?

Marion: Gar nicht. Viele Leute sind zum Graveln gewechselt, als die Red-Hook-Serie im Jahr 2019 nicht stattgefunden hat. Ich finde, die Gravel-Szene ist der Fixed-Szene sehr ähnlich. Beide Welten sind sehr offen und inklusiv. Wenn man zu einem Rennen in eine fremde Stadt kommt, sind die Locals da und zeigen einem alles.

Wie habt ihr die Gravel-Rennszene erlebt, im Vergleich zu euren vorigen Erfahrungen? Entstehen hier große Freundschaften oder sind die Ren- ►

nen doch auch eher so ein Einzelkämpfer-Ding?

Seb: Im Rennen gibt's Konkurrenz, klar, aber vor und nach dem Rennen ist die Atmosphäre schon sehr angenehm. Ich habe den Eindruck, in der Gravel-Szene gönnen sich die Leute auch Erfolge. Und sie sind toleranter: Wenn du bei einem MTB-Rennen mit den falschen Socken dastehst, wirst du gleich komisch angeschaut ...

Caro: Klar gibt es Konkurrenz im Rennen, aber ich würde auch sagen, dass ich in der Gravel-Szene viele Leute gut kenne und mich freue, sie zu sehen. Das war auf der Straße nicht so, da war die Stimmung insgesamt angespannter. Man hat auch vom Drumherum kaum etwas mitbekommen. Man ist angereist, Rennen gefahren und wieder weiter. Bei Gravel-Events kann ich die Atmosphäre ringsum genießen. Generell werden wir Frauen in der Gravel-Szene auch viel stärker wertgeschätzt. Auf der Straße hatte ich oft das Gefühl, wir sind nur Beiwerk, bei Gravel-Events heißt es: Toll, dass ihr da seid! Das motiviert natürlich. Und macht viel mehr Spaß.

Marion: Bei den Red-Hook-Rennen musste man wirklich Bock haben, draufzuhalten, es gab zum Teil schon fiese Stürze. Im Vergleich dazu nehme ich die Gravel-Rennen sehr entspannt wahr, muss ich sagen.

Ihr seid alle drei schon ein paar Jahre dabei. Spürt ihr eine Veränderung bei den Gravel-Rennen?

Caro: Absolut. Als ich dieses Jahr im Frühjahr in Girona beim Traka war, da habe ich vor dem Start schon gespürt, dass sich die Mädels gegenseitig mehr beäugt haben als im Jahr zuvor, und viele hatten auch eine viel bessere Form. Das war letztes Jahr noch nicht so. Aber mich hat das motiviert, ich habe mir gedacht: Da will ich jetzt trotzdem mithalten.

Seb: Der Sport hat sich in den letzten drei Jahren extrem entwickelt. Rennen wie Unbound sind mittlerweile total professionell, da gibt es schon am Start Positionskämpfe. Die Mehrtagesrennen sind da anders, da ist man immer noch auf sich gestellt.

Marion: Als ich 2021 das erste Mal Badlands gefahren bin, zur Coronazeit, war das Reisen gar nicht so einfach. Jetzt ste-

hen bei Rennen in Europa viel mehr Leute aus Amerika am Start, das hebt das Niveau natürlich auch spürbar. Man muss ehrlich sagen, dass ich da heute vermutlich nicht mehr gewinnen könnte. Aber ich finde es gut, dass jetzt viel mehr sehr gute Fahrerinnen am Start sind. Wir waren anfangs ja gar nicht so viele Frauen, die gut waren, da hat man sich dann schon mehr unter Beobachtung gefühlt und musste abliefern. Mir ging das zumindest so.

Es gibt mittlerweile oft professionelle Unterstützung statt Self-Support, es stehen immer mehr Profis am Start. Verliert das Graveln durch diese Professionalisierung auch seinen Charme?

Seb: Dass jetzt auch immer mehr Profis am Start stehen, reizt mich eher, gegen die auch zu bestehen ... Aber ich bin ja der Beweis, dass es nach wie vor auch ohne großes Team im Hintergrund geht.

Caro: Immer mehr Leute, die Straße fahren, sehen im Gravel-Sport auch eine Option. In den USA gibt es schon gute Preisgelder, bei Serien wie Gravel Earth noch nicht. Aber das wird sich ändern, und dann werden da immer mehr Profis mitfahren. Aber es gibt ja auch noch andere Events.

Marion: Bei einigen Rennen ist das sehr gut organisiert, da gibt es Punkte mit sehr gutem Support für alle, und an anderen Stellen ist dann auch kein individueller Support erlaubt. Das finde ich wichtig, denn ein individueller Support von einem profimäßigen Team benachteiligt andere.

Viele sind mittlerweile auch stark von Sponsoren abhängig, um so was machen zu können. Steigt der Druck?

Seb: Meine Sponsoren drängen mich nicht. Die lassen mir jede Freiheit. Druck mache ich mir nur selbst. Darum bin ich letztes Jahr auch bei zu vielen Events mitgefahren – einfach, weil ich alles mitnehmen wollte. Das war zu viel, darum fahre ich dieses Jahr bei weniger Rennen mit. Ich sage mir: Ich habe Zeit, ich muss nicht alles jetzt sofort mitmachen. Aber man merkt schon, dass Druck da ist. Bei The Traka waren viele am Start, weil sie das ihren Sponsoren liefern müssen. Viele haben auch prämiensbasierte Verträge. Und alle

sind auf Insta – und da schaut jeder, wie die anderen abgeliefert haben.

Caro: Ich würde sagen, dass die meisten nicht bei einem Gravel-Event starten, um damit Geld zu verdienen. Klar nutzt man die Möglichkeit, dass man Unterstützung bekommt. Ich habe bei Canyon eine tolle Unterstützung, aber keinen Druck von denen. Anfang der Saison habe ich mir selbst Druck gemacht, um vorn dabei zu sein. Aber ich sehe schon auch den Spaß, und viele machen das nach wie vor genau dafür, das ist mein Eindruck.

Marion: Meinen Sponsoren ist, glaube ich, wichtiger, dass ich in der Szene präsent und schon lange dabei bin. Ich poste auch nicht dauernd was, das meinen Sponsoren hilft, weil ich gar nicht die Zeit dafür habe. Auch die anderen Leute, die ich kenne, werden nicht für Ergebnisse unterstützt. Es kann ja auch interessant sein, wenn man eine coole Person ist, die was zu erzählen hat und gute Geschichten liefert.

Ist Graveln 2024 noch so locker wie vor drei Jahren? Seb, du bist ja wegen der Freiheit zum Graveln gewechselt?

Seb: Ich finde, beim Graveln geht es nach wie vor auch um Erlebnisse und Inspiration. Das habe ich für mich gemerkt, als ich letztes Jahr alles fahren wollte: Man lässt viele Erfahrungen und Begegnungen liegen, wenn man nur auf die Ergebnisse schaut. Im Triathlon oder auf der Straße bist du raus, wenn du nicht deine Leistung bringst. Beim Graveln geht es auch anders. Heute sage ich: Ich will was vom Land und den Leuten gesehen haben. Was bringt es mir, wenn ich später irgendwann ein Video aus Girona sehe und dann merke: Krass, da war ich ja auch dabei, aber das habe ich alles gar nicht gesehen.

Marion: Ich finde es immer noch toll, wie sich das Graveln entwickelt hat und wie vielseitig es ist. Da ist vom Overnighter bis hin zu den UCI-Rennen alles drin. So eine Vielfalt hat man sonst nicht, finde ich.

Caro: Absolut. Auch abseits der Wettkämpfe geht so viel: Bikepacking macht einfach Spaß. Oder wenn wir mit Freunden eine Gravel-Tour fahren, das ist immer lustig und immer viel spannender als beispielsweise auf der Straße. ■

MOUNTAINBIKE unter Strom!

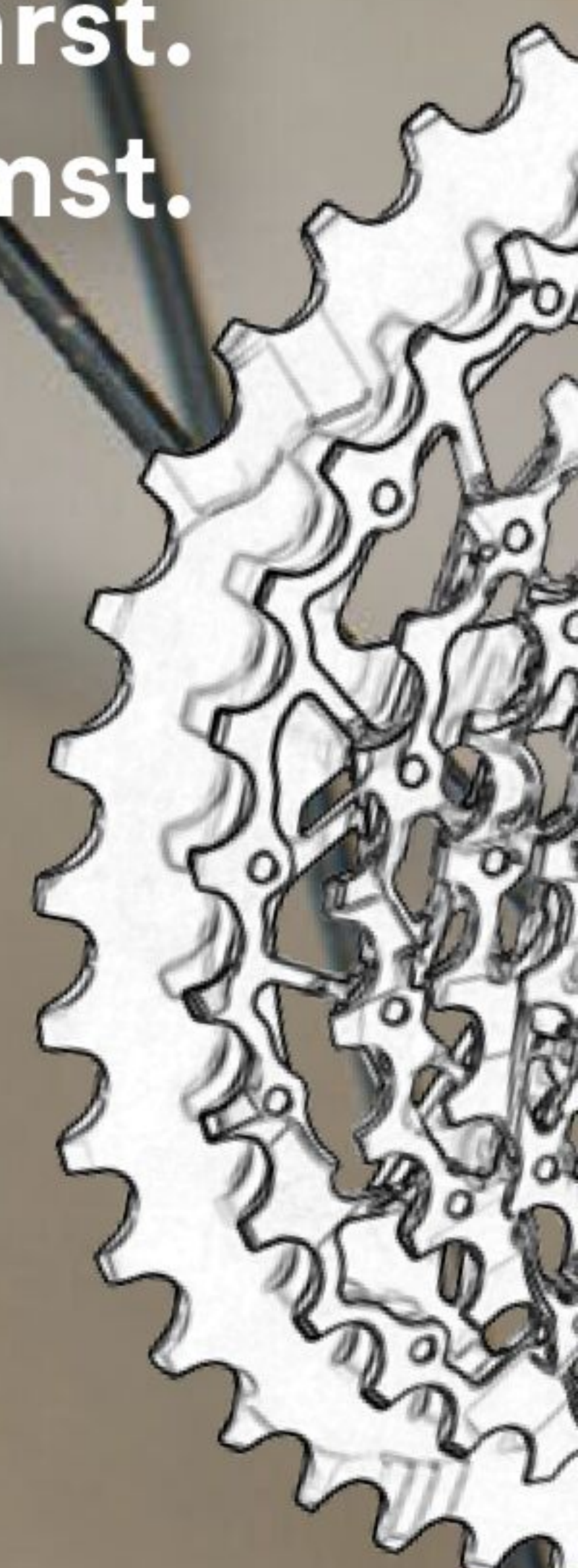


Jetzt bestellen unter: bike-x.de/mountainbike-sonderheft

GRAVEL-SCHALTGRUPPEN
IM ÜBERBLICK

GELÄNDE- GÄNGE

Welche Schaltgruppe
brauche ich? Die Ant-
wort ist nicht ganz
einfach, blickt man
auf das stetig wach-
sende Angebot. Wir
zeigen alle aktuellen
Gravel-Gruppen und
erklären, mit welcher
du am besten fährst.
Und bremst.

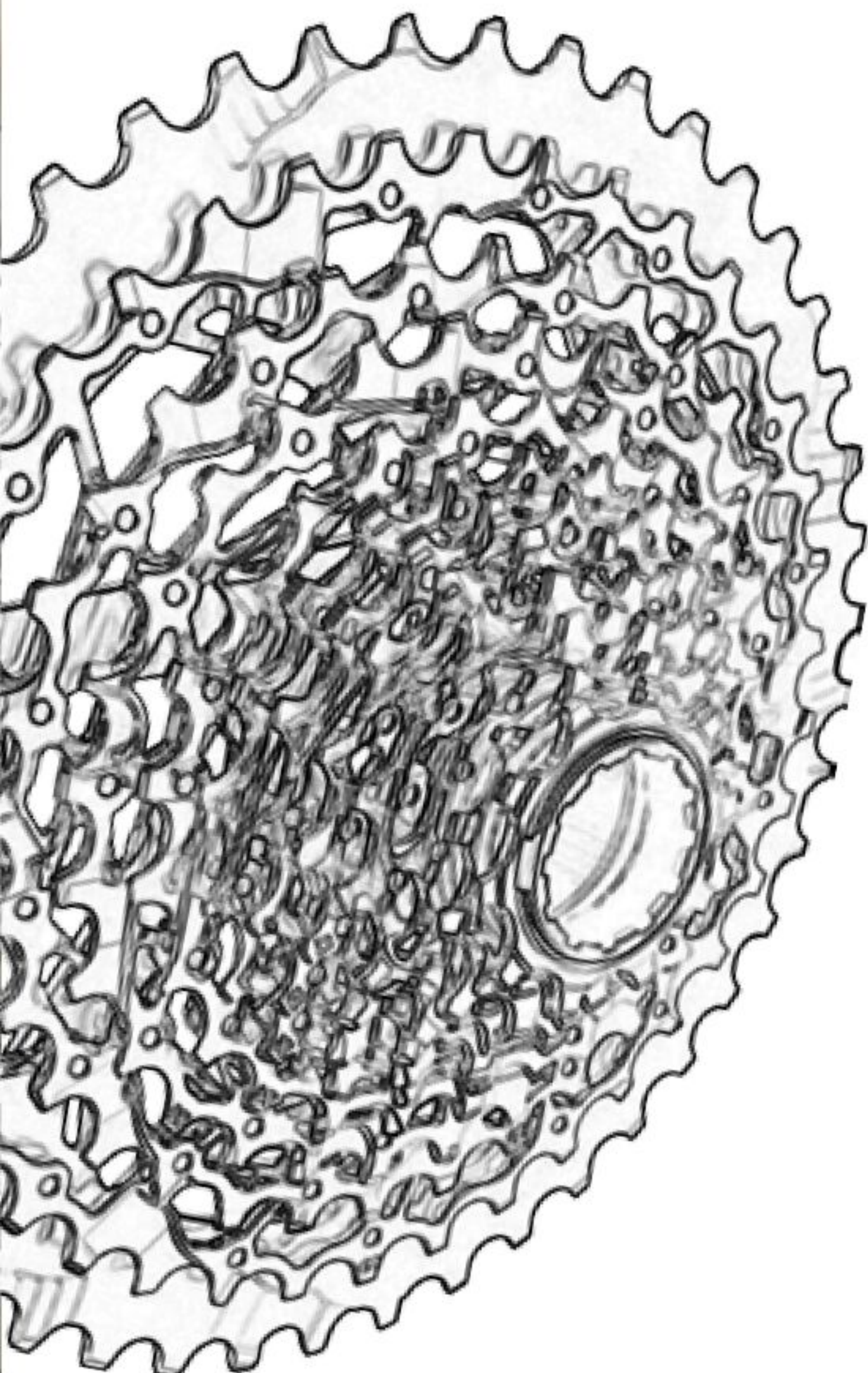


WAS IST EINE GRAVEL-SCHALTUNG?

Gravel-Schaltgruppen sind speziell für die vielfältigen Anforderungen auf dem Gravelbike entwickelt. Auf den ersten Blick sehen sie wegen ihrer Brems-/Schaltgriffe für Rennlenker (Drop-Bar) ihren Rennrad-Pendants sehr ähnlich, doch in einigen wesentlichen Details unterscheiden sie sich deutlich davon. Denn Gravel-Schaltgruppen kombinieren die Effizienz von Rennrad-Schaltungen mit der Robustheit von Mountainbike-Gruppen. Sie bieten also das Beste aus beiden Welten.

Gravel-Gruppen nutzen oft Technologien, die ursprünglich für den Mountainbike-Einsatz entwickelt wurden, um auch unter harten Bedingungen, bei Schmutz und Nässe zuverlässig zu funktionieren. Dazu gehören etwa speziell gekuppelte Schaltwerke, welche die Kette stets unter Spannung halten und so verhindern, dass sie schlägt oder abspringt. Auch die 1 x-Schaltung, also ein Antrieb mit nur einem Kettenblatt, stammt aus dem MTB-Sport. Heute ist sie bei Gravelbikes weit verbreitet, da sie Komplexität und Gewicht reduziert. 1 x-Schaltungen sorgen für einfache Bedienung und zuverlässige Funktion und gelten fast schon als Markenzeichen von Gravelbikes. Dennoch gibt es auch 2 x-Systeme, die eine feinere Abstufung der Gänge erlauben. Sie eignen sich besonders für lange Touren und häufig wechselndes Gelände.

Shimano / Yorit Kluitman



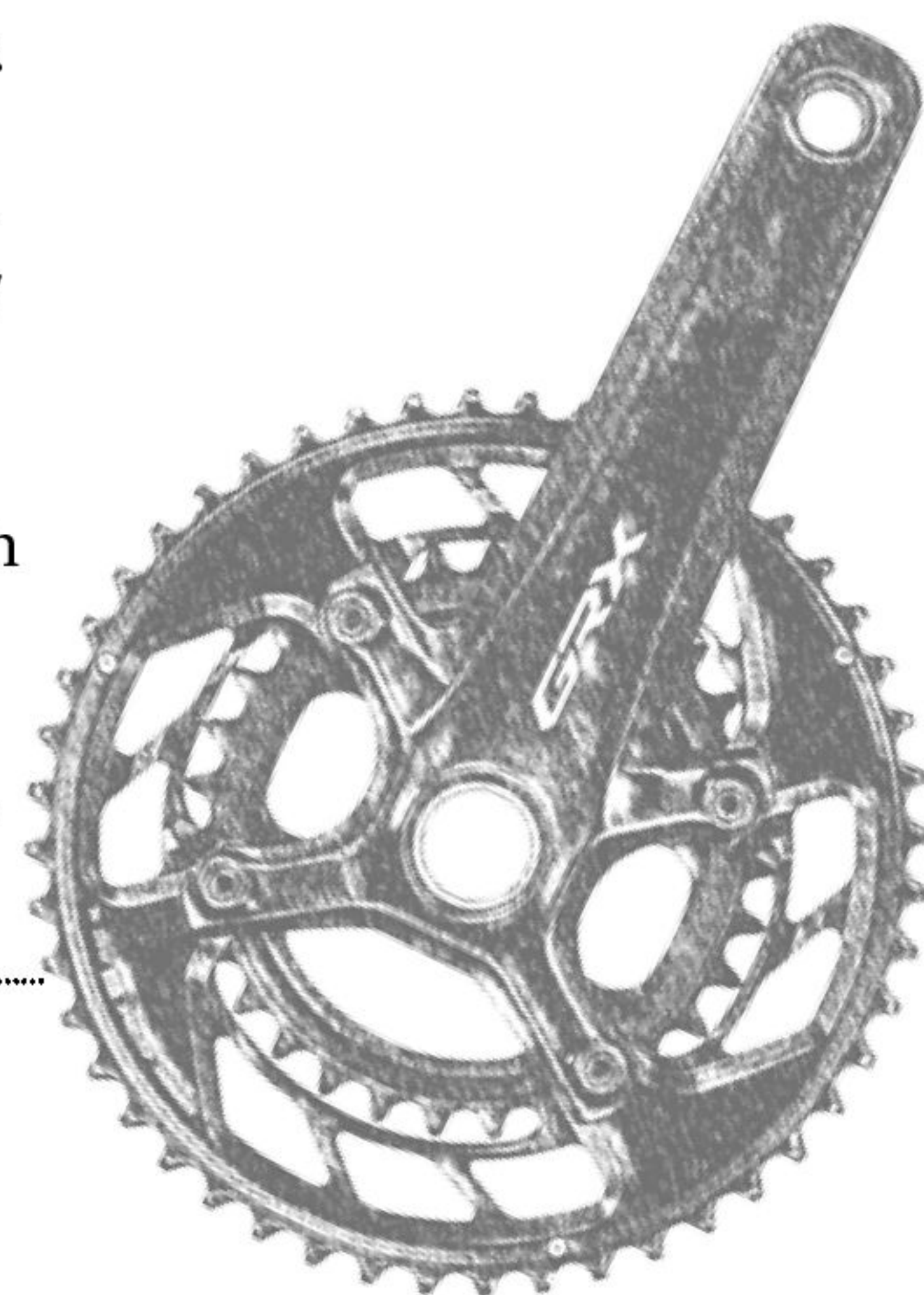
1X ODER 2X?

An Gravelbikes von Anfang beliebt: 1 x-Antriebe, also eine Kurbel mit nur einem Kettenblatt. Ursprünglich kommen 1 x-Systeme aus dem Querfeldein-Sport, dann haben sie sich am Mountainbike etabliert und schließlich am Gravelbike. Die starken Argumente für diesen Antrieb: Sie bieten mehr Platz für breite Reifen, reduzieren die technische Komplexität und das Gewicht, da auf den Umwerfer und das zweite Kettenblatt verzichtet wird. Wichtig bei einer 1 x-Schaltung ist die richtige Größe des Kettenblatts, die auf den zu erwartenden Einsatz abgestimmt sein sollte. Ein zu großes Kettenblatt kann in steilem Terrain Probleme bereiten, während ein zu kleines auf flachen Abschnitten nicht genug Geschwindigkeit erlaubt. Ein Kettenblatt mit 40 oder 42 Zähnen hat sich als gute Lösung für viel-

Egal ob mit einem oder zwei Kettenblättern, ein herausragendes Merkmal bei Gravel-Schaltungen ist der breite Übersetzungsbereich der Kassetten. Eine typische Übersetzung bei 1 x-Schaltgruppen ist etwa ein 40er-Kettenblatt vorn und eine Kassette mit Ritzeln von 10–42 Zähnen. Bei 2 x-Antrieben sind vorn 46/30 oder 48/31 und hinten 11–36 Zähne gängig.

Gravel-Schaltgruppen zeichnet die Flexibilität aus, die das Gravelbike generell so beliebt und vielseitig macht. Auf der Suche nach der perfekten Schaltung stellt sich deshalb immer die Frage: Was hast du mit deinem Gravelbike vor? Darauf basierend beantworten wir die wichtigsten Fragen und führen dich durchs Angebot aller Gruppenanbieter.

Die wichtigste Frage beantwortet sich nicht zuletzt durch persönliche Vorlieben: Welcher Hersteller soll's denn sein? Wichtig ist, dass du die Brems-/Schaltgriffe verschiedener Anbieter einmal in die Hand nimmst und ausprobierst. Teste am besten mechanische und elektronische Schaltungen. Mach ein paar Bremsungen – denn die Disc ist integraler Bestandteil jeder Schaltgruppe. So findest du schnell heraus, welche Marke dir am besten gefällt.



seitige Einsätze bewährt. Doch nicht immer und für alle ist 1 x die bessere Lösung.

2 x-Systeme, also Kurbeln mit zwei Kettenblättern, wie sie am Rennrad üblich sind, bieten theoretisch doppelt so viele Gänge, was in der Praxis feinere Abstufungen und kleinere Sprünge zwischen den Gängen ermöglicht. Wenn du regelmäßig lange Touren fährst, in einem Terrain mit vielen steilen Anstiegen unterwegs bist oder besonders großen Wert auf eine feine Anpassung deiner Trittfrequenz legst, ist ein 2 x-Antrieb die bessere Wahl. Die Entscheidung zwischen 1 x und 2 x ist also immer eine Frage deiner persönlichen Präferenzen und deines persönlichen Einsatzbereichs mit dem Gravelbike.

WELCHE ÜBERSETZUNG BRAUCHE ICH?

Egal ob 1 x oder 2 x, die Wahl der richtigen Übersetzung – also die Abstufung der Kassette im Zusammenspiel mit der Größe des Kettenblatts – hängt natürlich ebenfalls von deinem Fahrstil ►

„Die beste Gravel-Schaltung ist die, bei der die Ergonomie der Griffe, die Übersetzung und die Art zu schalten am besten zu dir passen.“

FELIX BÖHLKEN,
GRAVELBIKE-Autor

und dem Gelände ab, in dem du meist unterwegs bist. Große Unterschiede zwischen größtem und kleinstem Ritzel (z. B. 10–50) sind ideal für abwechslungsreiches Gelände, während engere Abstufungen (z. B. 11–34) besser für flachere Streckenprofile geeignet sind. Bei Shimano sind im Gravelbereich Ritzelpakete wie 11–34 oder 11–40 üblich, die eine große Bandbreite (auch „Spreizung“) bieten. Sram bietet Kassetten mit noch weiterer Abstufung wie 10–46 oder 10–50 an. Damit lässt es sich gut klettern und schnell fahren, allerdings sind die Sprünge zwischen den Gängen größer. Auch Campagnolo bietet mit der Ekar-Gruppe ein 9–42-Ritzelpaket, das einen weiten Übersetzungsbereich ermöglicht.

Bei 1x-Systemen ist auch die Wahl des Kettenblatts entscheidend: 40-Zähne-Kettenblätter sind weit verbreitet, weil sie sich sowohl für flaches als auch hügeliges Gelände eignen. Für extremere Bedingungen kann ein 38-Zähne-Kettenblatt für steilere Anstiege oder ein 42-Zähne-Kettenblatt für höheres Tempo besser sein.

2x-Systeme mit Kettenblattkombinationen wie 46/30 oder 48/31 ermöglichen eine engere Abstufung der Gänge – und somit eine bessere Anpassung der Trittfrequenz. Die Abstufung des Ritzelpakets so auf die Kettenblätter abzustimmen, dass du effizient und komfortabel pedalieren kannst, erfordert etwas Erfahrung. Bist du unsicher, kannst du mit einer 11–36er-Kassette nicht viel falsch machen.

MECHANISCH ODER ELEKTRONISCH?

Auch die Wahl zwischen elektronischer und mechanischer Schaltung hängt von deinen Prioritäten und Vorlieben ab – und natürlich von deinem Budget. Elektronische Schaltungen sind immer teurer als vergleichbare mechanische Gruppen, bieten

dafür aber zahlreiche Vorteile: Sie sind weniger anfällig für Defekte, da sie keine mechanischen Züge besitzen, die verschmutzen, sich längen oder verschleifen könnten. Sie erfordern auch weniger Wartung, da sie – einmal korrekt justiert – lange präzise und zuverlässig schalten. Zudem braucht es zum Schalten keine Handkraft, der Gangwechsel per Klick ist extrem komfortabel. Die Befürchtung, der Akku der elektronischen Schaltungen könnte zum Problem werden, hat sich in der Praxis nicht bewahrheitet. Mit Reichweiten jenseits der 500-km-Marke (Sram) bzw. 1000 km bei Shimano hast du selbst bei längeren Touren selten Probleme. Vorteil Sram: Ein Ersatz-Akku wiegt fast nichts und lässt sich immer mitführen. Der Shimano-Akku ist fest verbaut und muss im Rad geladen werden.

Mechanische Schaltungen setzen auf bewährte Technik, die Fehlersuche ist einfacher, ebenso die Ersatzteilversorgung. Sie sind günstiger in der Anschaffung und bieten solide Performance. Die Unabhängigkeit von Stromquellen ist auf extrem langen Touren / in abgelegenen Regionen ein wichtiges Argument für die mechanische Schaltung.

Letztlich ist die Entscheidung eine Frage des Komforts und des Budgets. Legst du Wert auf minimalen Wartungsaufwand und höchste Präzision, lernst du eine elektronische Schaltung schnell schätzen. Setzt du lieber auf bewährte, bezahlbare Technik und möchtest nicht von einer Batterie abhängig sein, fährst du besser mechanisch.

WIE BREMSEN?

Scheibenbremsen sind am Gravelbike Standard. Erste Wahl sind hydraulische Systeme. Die Bremskraft vom Hebel wird hier nicht via Bowdenzug, sondern mittels Hydraulikflüssigkeit übertragen. Hydraulikbremsen sind funktional an den Brems-/Schalthebel gebunden und deshalb Bestandteil jeder Gravel-Gruppe. Sie bieten klare Vorteile gegenüber günstigeren mechanischen Scheibenbremsen: etwa die deutlich höhere und feiner dosierbare Bremskraft. Außerdem sind hydraulische Systeme weniger wartungsintensiv, da sie sich selbst nachjustieren und ohne mechanische Züge auskommen. Nur die DOT-Bremsflüssigkeit in Sram-Bremsen muss regelmäßig getauscht werden. Shimano und Campagnolo setzen hier auf Mineralöl, das keinen regelmäßigen Wechsel erfordert. Mechanische Scheibenbremsen finden sich oft noch an günstigeren Einsteiger-Bikes.



Im Detail: SHIMANO

Die neue GRX RX820 ist die mechanische Top-Gruppe aus dem Hause Shimano.

Shimano zählt bei allen Fahrrad-Gattungen zu den führenden Herstellern von Schaltgruppen. Auch für Gravelbikes bietet die Firma aus Japan mit der GRX-Modellreihe eine breite Palette an Schaltgruppen an, die speziell für die Anforderungen des Schotter-Radsports entwickelt wurden. So hat Shimano vom Einsteiger (GRX RX400) bis hin zum ambitionierten Fahrer (GRX RX820 und RX825) für alle Ansprüche die passende Gruppe. Die Palette ist sehr breit aufgestellt, so ist Shimano der einzige Anbieter, der neben den typischen 1x-Antrieben auch eine breite Auswahl an 2x-Optionen zu jeder GRX-Gruppe anbietet.

Besonderheiten der GRX

Breiter Übersetzungsbereich: Shimano bietet seine GRX-Reihen wahlweise mit 1x- oder 2x-Antrieben an, die neue 12-fach GRX Di2 gibt's nur 2x. Bei 2x-Set-ups setzt Shimano auf Kettenblattkombinationen 48/31 und 46/30 an, die mit 11–34er- oder 11–36er-Kassetten eine große Spreizung mit feinen Abstufungen erlauben. Bei 1x-Set-ups sind Kettenblätter mit 40 oder 42 Zähnen üblich, die sich mit Kassetten von 11–42 oder 11–46 Zähnen kombinieren lassen. Auch größere Shimano-MTB-Kassetten lassen sich mit einigen Schaltwerken nutzen. Je zwei Schalthebel/-tasten pro Seite bei allen 2x-Gruppen erfordern von Einsteigern etwas Eingewöhnung.

MTB-Technologie: Die lange Tradition und viel Erfahrung im Mountainbike-Bereich kann Shimano auch bei der GRX ausspielen. So stammt etwa das Shadow RD+-Schaltwerk ursprünglich aus dem MTB-Bereich. Es sorgt dafür, dass die Kette auch bei harten Stößen nicht abspringt. Die gedämpfte Schaltwerkskupplung hält die Kette unter Spannung und minimiert so Schläge und Geräusentwicklung.



Einer der großen Vorteile von Shimanos Gravel-Gruppen: Es ist (fast) immer ein System mit einem oder zwei Kettenblättern möglich.

Wartungsfreundlichkeit & Verfügbarkeit: Shimano ist bekannt für zuverlässige Technik, vor allem aber für die weltweit gute Verfügbarkeit von Ersatzteilen. Die mechanischen Schaltungen sind robust und einfach zu warten, während die elektronischen Schaltungen der Di2-Serie durch ihre Präzision und den geringen Wartungsaufwand überzeugen.

Die aktuellen Gravel-Schaltungen von Shimano

Shimano GRX RX400

Die RX400 ist Shimanos Einstiegsmodell im Gravel-Segment und bietet mit zehn

Ritzeln solide Performance für Gravel-Newbies. Die mechanische Schaltung ist einfach zu bedienen und wartungsarm – ideal für alle, die eine zuverlässige und kostengünstige Option suchen.

Shimano GRX RX600

Die RX600 bietet elf Ritzel und ein faires Verhältnis von Preis zu Performance. Sie kann sowohl mit 1x- (z.B. 40er- oder 42er-Kettenblatt) als auch mit 2x-Set-ups (46–30 oder 48–31) gefahren werden.

Shimano GRX RX820

Die RX820 ist die jüngste Generation der mechanischen Top-Schaltgruppe. Mit ►

Modellreihe	Zahl der Ritzel	e/m	1x / 2x	Preisklasse
GRX400	10	m	1x / 2x	Einstieg
GRX600	11	m	1x / 2x	untere Mittelklasse
GRX820	12	m	1x / 2x	Top-Kategorie
GRX825	12	e	2x	Top-Kategorie

zwölf Ritzeln bietet sie einen noch breiteren Übersetzungsbereich. Damit ist die Shimano RX820 ideal für qualitätsbewusste Gravelbikerinnen und -biker, die Leichtgewicht gepaart mit hoher Flexibilität und Anpassungsfähigkeit suchen. Durch zahlreiche Kettenblatt-/Kassettenkombinationen ist die Schaltgruppe die optimale Wahl für Vielfahrer jedweder Couleur.

Shimano GRX RX825 Di2
Shimanos neue elektronische Schaltgruppe RX825 Di2 ist das Flaggschiff der GRX-Serie. Sie vereint die Qualität und Zuverlässigkeit der RX820 mit Di2-Technologie. Mit jetzt zwölf Gängen bietet sie höchste Schaltpräzision und maximal schnelle Gangwechsel. Die aktuell nur als 2x-Version erhältliche RX825 Di2 nutzt die

gleichen Kettenblatt- und Kassettenkombinationen wie die RX820. Shimano nutzt für die elektronischen Bauteile einen in die Sattelstütze integrierten Akku. Schaltwerk und Umwerfer sind damit per Kabel verbunden. Neu bei der zweiten Generation der Di2-GRX: Die Schalthebel kommunizieren jetzt per Funk mit dem Rest. Einen ersten Test findest du ab Seite 100.

Im Detail: Campagnolo

Die italienische Traditionsmarke Campagnolo, bekannt für ihre hochwertigen Komponenten im Rennradbereich, hat mit der Ekar und der neuen, günstigeren Ekar GT aktuell zwei Schaltgruppen fürs Gravelbike im Portfolio. Beide mechanischen Schaltgruppen zeichnen sich durch ihre gute Ergonomie und starke Bremsen aus. Campagnolo setzte als erster großer Hersteller auf 13 Ritzel, beide Gruppen sind konsequent auf 1x ausgelegt, Antriebe mit zwei Kettenblättern sind nicht möglich.

Besonderheiten

1x-Antrieb: Sowohl Ekar als auch Ekar GT setzen ausschließlich auf 1x-Set-ups. Das reduziert das Gewicht und die Komplexität des Antriebsstrangs und ermöglicht mehr Reifenfreiheit. Die Kurbel der Ekar GT erlaubt die Montage von Kettenblättern mit 36 bis 42 Zähnen. So sind vielseitige Übersetzungsspektren möglich.

13 Ritzel: Eines der herausragenden Merkmale der Ekar ist die 13-fach-Kassette. Sie ermöglicht feinere Gangabstufungen und eine breitere Übersetzungsspanne. Campagnolo bietet dazu verschiedene Kassettensetups an, darunter 9–36, 9–42, 10–44 und ganz neu 10–48 Zähne.

Ergonomie und Komfort: Campagnolo ist bekannt für die Ergonomie seiner Bremsgriffe und die eher polarisierenden Schalthebel. Denn Campagnolo setzt auf eine eigene Schaltlogik: Ein großer Hebel hinterm Bremshebel schaltet in leichtere Gänge, ein Druck mit dem Daumen auf den Taster an der Innenseite des Griffkörpers bewegt die Kette in Richtung dickerer Gänge. Die Schaltlogik hat viele Fans, der Daumenhebel polarisiert eher.

Modellreihe	Zahl der Ritzel	e/m	1x / 2x	Preisklasse
Ekar GT	13	m	1x	obere Mittelklasse
Ekar	13	m	1x	Top-Kategorie

Die aktuellen Gravel-Schaltungen von Campagnolo

Campagnolo Ekar GT

Die neue Ekar GT ist eine günstigere Variante der Ekar. Sie bietet die gleichen Übersetzungsoptionen wie die Ekar, Campagnolo hat aber weniger auf Leichtgewicht, sondern primär auf robuste Materialien geachtet. Edelstahl statt Carbon, lautet die Devise. Die Ekar GT ist perfekt für Fahrer, die oft in hartem Gelände und auf langen Abenteuerfahrten unterwegs sind. Einen Kurztest findest du auf Seite 108.

Campagnolo Ekar

Die Ekar-Schaltgruppe ist das Topmodell mit viel Carbon und hochwertigen Materialien, die für möglichst geringes Gewicht sorgen. Die 13-fach-Kassette überzeugt durch ihre große Bandbreite und feine Abstufungen. Typische Kettenblattoptionen sind 38, 40 und 42 Zähne, die mit den Kassettensetups 9–36, 9–42 und 10–44 kombiniert werden können. Diese Schaltgruppe ist ideal für Gravel-Fahrer, die eine präzise mechanische Schaltung und eine breite Übersetzungsspanne wollen und denen Faktoren wie Ergonomie und Leichtgewicht besonders wichtig sind.

Campagnolo bietet von Beginn an 13 Ritzel und setzt konsequent auf Antriebe mit einem Kettenblatt. Berühmt ist die Marke für die Ergonomie der Griffe.



Im Detail: Sram

Sram bietet alle seine Gravel-Gruppen auch als elektronische AXS-Version an.

Sram hat sich im Gravel-Segment schon früh mit innovativen Schaltgruppen etabliert. So hat die US-Marke von Beginn an konsequent den 1x-Antrieb vorangetrieben. Es sind aber auch 2x-Set-ups möglich, auch wenn Sram das weniger offensiv kommuniziert. Gut: Bei Sram lassen sich Bauteile der Gravel-Gruppen beispielsweise mit Schaltwerken und Kassetten der MTB-Serien kombinieren. Sram nennt diese Kombination „Mullet“, englisch für „Vokuhila“, eine Frisur, bei der aufeinandertrifft, was eigentlich nicht zusammengehört. Aber es sind auch Bauteile der Straßen-Gruppen kompatibel. Das macht die Möglichkeiten schier grenzenlos – du musst also genau checken, welche Kassette beispielsweise mit welchem Schaltwerk funktioniert. Speziell aufs Gravelbike ist die XPLR-Serie zugeschnitten, die es zu jeder Baureihe gibt.

Besonderheiten

1x-Antrieb: Sram setzt im Gravel-Bereich seit vielen Jahren vorzugsweise auf 1x. Übliche Kettenblattgrößen sind 38, 40 und 42 Zähne, die mit Kassetten von 10–26 bis 10–50 Zähnen beziehungsweise 11–25 bis 11–50 kombiniert werden können, das passende Schaltwerk mit entsprechender Käfiglänge vorausgesetzt. Das ermöglicht vielseitige, teils extreme Übersetzungen mit großer Spreizung.

XPLR: Die XPLR-Serie, ausgesprochen Explore, wurde speziell für Gravelbikes entwickelt. XPLR-Schaltwerke sind für größere Kassetten mit 10–36 und 10–46 Zähnen ausgelegt und bieten damit einen breiten Übersetzungsbereich. Die Schaltwerke sind mit der AXS-Technologie für kabelloses Schalten kompatibel.

AXS: Die AXS-(Access)-Technologie von Sram steht für kabelloses, elektronisches Schalten. Die elektronischen Bauteile



Sram pusht konsequent den 1x-Antrieb, es sind aber auch 2x-Antriebe möglich. Die Auswahl an Kassetten ist gewaltig.

kommunizieren per Funk, was die Erstmontage extrem erleichtert. Außerdem hat jedes Bauteil, also Schaltwerk und Umwerfer (so vorhanden), einen eigenen Akku. Der ist sehr klein und abnehmbar, so passt für extreme Langstreckenfahrer ein Ersatzakku problemlos in jede Trikottasche. Stark: Sram bietet alle Gravel-Modellreihen optional als elektronische AXS an, die neue RED ausschließlich.

DoubleTap-Technologie: Die mechanischen Schaltungen für Straße und Gravel

von Sram nutzen die DoubleTap-Technologie, bei der mit einem einzigen Hebel sowohl hoch- als auch heruntergeschaltet wird. Das funktioniert recht intuitiv und unkompliziert, aber nicht ganz so geschmeidig wie bei den AXS-Varianten.

Die aktuellen Gravel-Schaltungen von Sram

Sram Apex & Apex 1 AXS

Die Apex ist Srams Einstiegsmodell im ►

Modellreihe	Zahl der Ritzel	e/m	1x / 2x	Preisklasse
SRAM Apex 1	12	m	1x / 2x	Einstieg
SRAM Apex 1 AXS	12	e	1x	Einstieg
SRAM Rival 1	12	m	1x / 2x	Mittelklasse
SRAM Rival eTap AXS	12	e	1x / 2x	Mittelklasse
SRAM Force eTap AXS	12	e	1x / 2x	obere Mittelklasse
SRAM Red eTap AXS	12	e	1x / 2x	Top-Kategorie
SRAM Red XPLR	13	e	1x	Top-Kategorie

Gravelbike-Segment. Die mechanische Variante bietet mit zwölf Gängen eine solide Performance für Gravel-Einsteiger. Neben vielen Kassetten-Optionen gibt's auch eine 2x-Option. Besonders erwähnenswert ist, dass es die günstigste Schaltgruppe auch als elektronische AXS gibt – die ist aber nur 1x zu haben.

Sram Rival 1 & Rival 1 AXS

Die mechanische Rival 1 Schaltgruppe bietet zwölf Gänge und richtet sich an Fahrer, die ein höherwertiges Finish und geringeres Gewicht wollen. Die Schaltung bietet einen guten Kompromiss zwischen Preis und Leistung und ist ideal für ambitionierte Hobbyfahrer. Optional gibt

es auch eine elektronische Variante, die ebenfalls zwölf Ritzel bietet. Typische Übersetzungen sind ein 40- oder 42-Zähne-Kettenblatt und eine 10–50er- oder 10–52er-Kassette.

Sram Force 1 & Force AXS

Bei der aktuellen Force, die Sram etwas oberhalb von Shimanos Rennradgruppe Ultegra beziehungsweise der GRX 800er-Serie ansiedelt, setzt Sram kompromisslos auf elektronisches Schalten. Die Force kann auch mit 2x-Kurbel aufgebaut werden, Sram pusht aber die Force XPLR AXS mit 1x-Antrieb. Diese Schaltung ist für alle konzipiert, die hohe Ansprüche an Qualität und Gewicht haben.

Sram Red AXS / XPLR

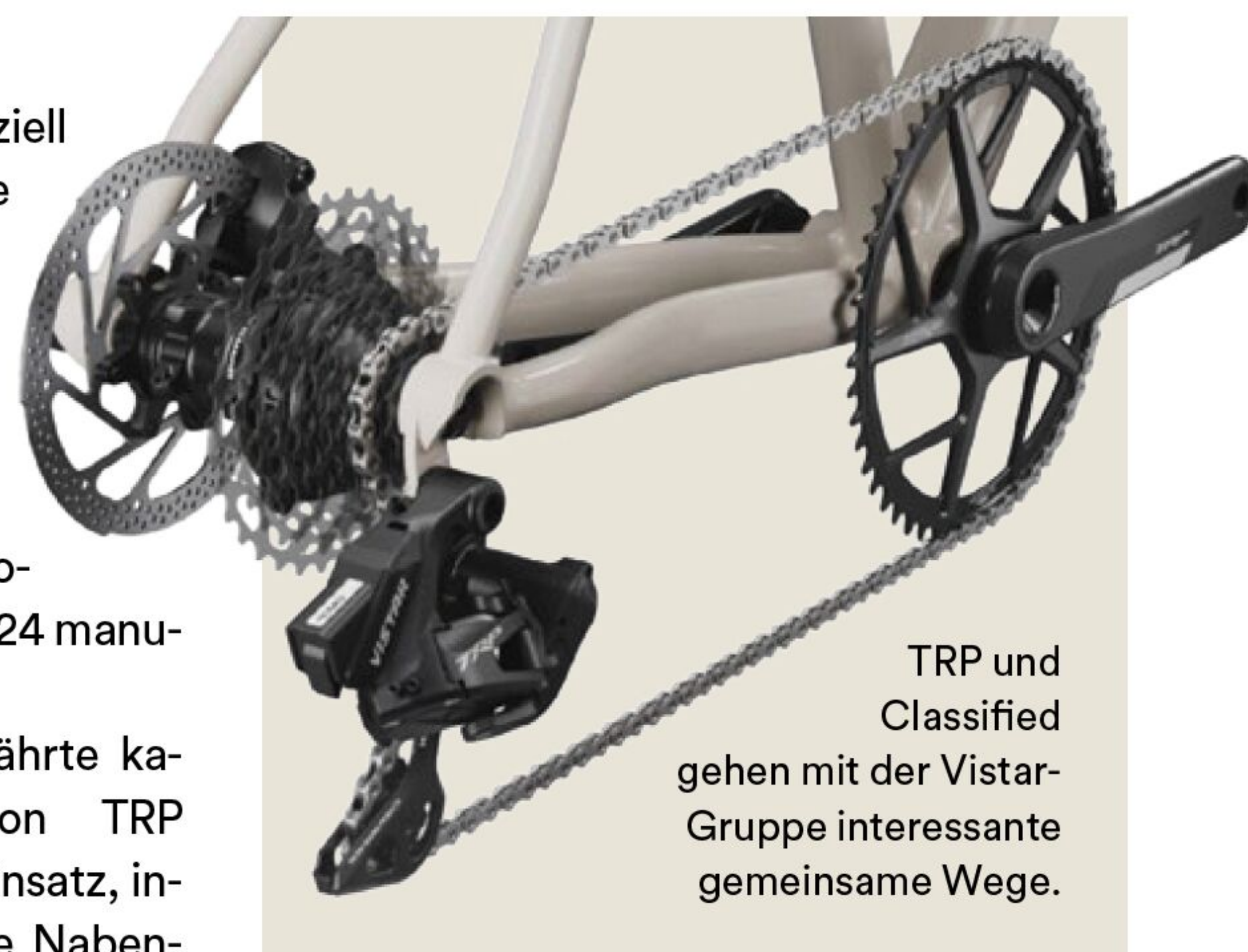
Die neue Red ist das Flaggschiff von Sram und kombiniert alle Funktionen der Force AXS mit zusätzlichen Features und vor allem: noch geringerem Gewicht. Wie die Force ist auch die aktuelle Red ausschließlich als elektronische AXS-Version erhältlich. Ganz aktuell hat Sram die XPLR-Version der neuen Red präsentiert. Sie besitzt nun 13 Gänge und ist ausschließlich als 1x-Version zu haben. Zudem passt das Schaltwerk nur an Rahmen mit einem Ausfallende nach neuem UDH-Standard. Klare Sache: Diese Schaltung ist für Profis und sehr ambitionierte Fahrer konzipiert. Einen ersten Test findest du ab Seite 100.

Im Detail: TRP/Classified Vistar

TRP und Classified haben mit der brandneuen Schaltgruppe Vistar eine innovative Lösung für viele, fein abgestufte Gänge präsentiert: Die zwölf Ritzel der elektronischen TRP-Schaltung werden mit einer 2-Gang-PowerShift-Nabe von Classified Cycling kombiniert. Das bedeutet theoretisch 24 Gänge mit nur einem Kettenblatt. Oder, wenn man die vollelektronische Schaltung aktiviert, 1x16 Gänge mit satten

fenfreiheit und weniger potenziell empfindliche Bauteile. Durch die Kombination der unempfindlichen Zwei-Gang-Nabenschaltung bei der neuen Vistar ist das System weniger empfindlich gegen Schmutz, bietet aber trotzdem 16 echte Gänge, die halbautomatisch geschaltet werden, oder 24 manuell zu schaltende Schaltstufen.

Kabellos elektronisch: Die bewährte kabellose Elektronikschaltung von TRP kommt auch bei der Vistar zum Einsatz, inklusive der Schaltfunktion für die Nabenschaltung von Classified. Das bedeutet: Die Schaltung entscheidet selbstständig, wann sie am Ritzelpaket und wann an der Nabe schaltet. So stehen je nach gewählter Kassette 15 bis 16 perfekt gestufte Gänge zur Verfügung. Beim manuellen Schalten sind zwar theoretisch alle 24 Gänge nutzbar, es gibt aber wie bei allen 2x-Set-ups Überschneidungen im Gangspektrum.



TRP und Classified gehen mit der Vistar-Gruppe interessante gemeinsame Wege.



Bezahlbar und bewährt: Microshift bietet mit der Sword 1x oder 2x mit zehn Ritzeln.

560 Prozent Übersetzungsspektrum. Ideal für alle, die fein abgestuft graveln wollen.

Besonderheiten

1x mit 24 Gängen: Der 1x-Antrieb bringt am Gravelbike viele Vorteile wie mehr Rei-

Im Detail: Microshift Sword

Der taiwanesischer Anbieter Microshift hat sich einen Namen als Hersteller bezahlbarer Schaltgruppen gemacht. Das gilt auch für die Gravel-Schaltgruppe Sword. Die bietet die zuverlässige Funktion einer mechanischen Schaltung. Wahlweise mit 1x- oder 2x-Kurbel und mit neun oder zehn Gängen, je nach Version.

Das Ganze zum Preis von rund 400 Euro. Alle, die ein bezahlbares Gravelbike suchen, finden hier eine gut funktionierende Alternative zu den „Großen“.

Besonderheiten

Voll mechanisch: Wer auf bezahlbare Mechanik steht, ist hier richtig. Bei der Sword arbeitet nicht nur die Schaltung, sondern auch die Scheibenbremse mit Bowdenzügen. Microshift setzt dabei auf den „Road Pull“-Standard, der Kompatibilität mit allen mechanischen Discs für Straßen-Gruppen garantiert. Microshift hat die Sword zusammen mit Bremskörpern von TRP präsentiert – die sind aber kein Bestandteil der Gruppe. **Viele Übersetzungen:** Microshift bietet die Sword mit einem oder zwei Kettenblättern und 10-fach-Kassetten mit 11–38 oder 11–48 Ritzeln an – passend für viele Zwecke.

JETZT IM HANDEL!

ABENTEUER GIBT ES NOCH

SEPTEMBER/OKTOBER 2024 6,90 €

FREE**MEN'S** WORLD

PILGERFAHRT
Bike-Expedition
in Osttibet

UNTER SEGELN
Atlantiküberquerung mit
dem Dreimaster

**JÄGER UND
GEJAGTE**
Die Krokodilmänner
vom Sepik

RIDE THE TOP
ABENTEUER AUF ZWEI RÄDERN

HOCHOFENKULISSE - DEUTSCHLANDS GRÖSSTER ABENTEUERSPIELPLATZ



Gleich bestellen unter www.ocean.global/shop oder +49 431 530325-0

@freemensworld

SHIMANO GRX Di2



SRAM RED XPLR AXS



Sram / Marco Peruzzo, Shimano / Yorit Kluitman, Shimano, Sram

Shimano GRX Di2 vs.
Sram Red XPLR AXS

GLAU- BENS- FRAGE

Shimano oder Sram? 2×12 oder 1×13 Gänge? Mineralöl oder DOT? Wer sich für eine der neuen Topgruppen entscheidet, hat seine Gründe. Wir liefern die Fakten zum Streitgespräch.

TEXT | ALEXANDER WALZ



Nimm zwei: Eine 1x-Variante der GRX Di2 gibt's nicht. Der Umwerfer schaltet aber sehr fix und zuverlässig.

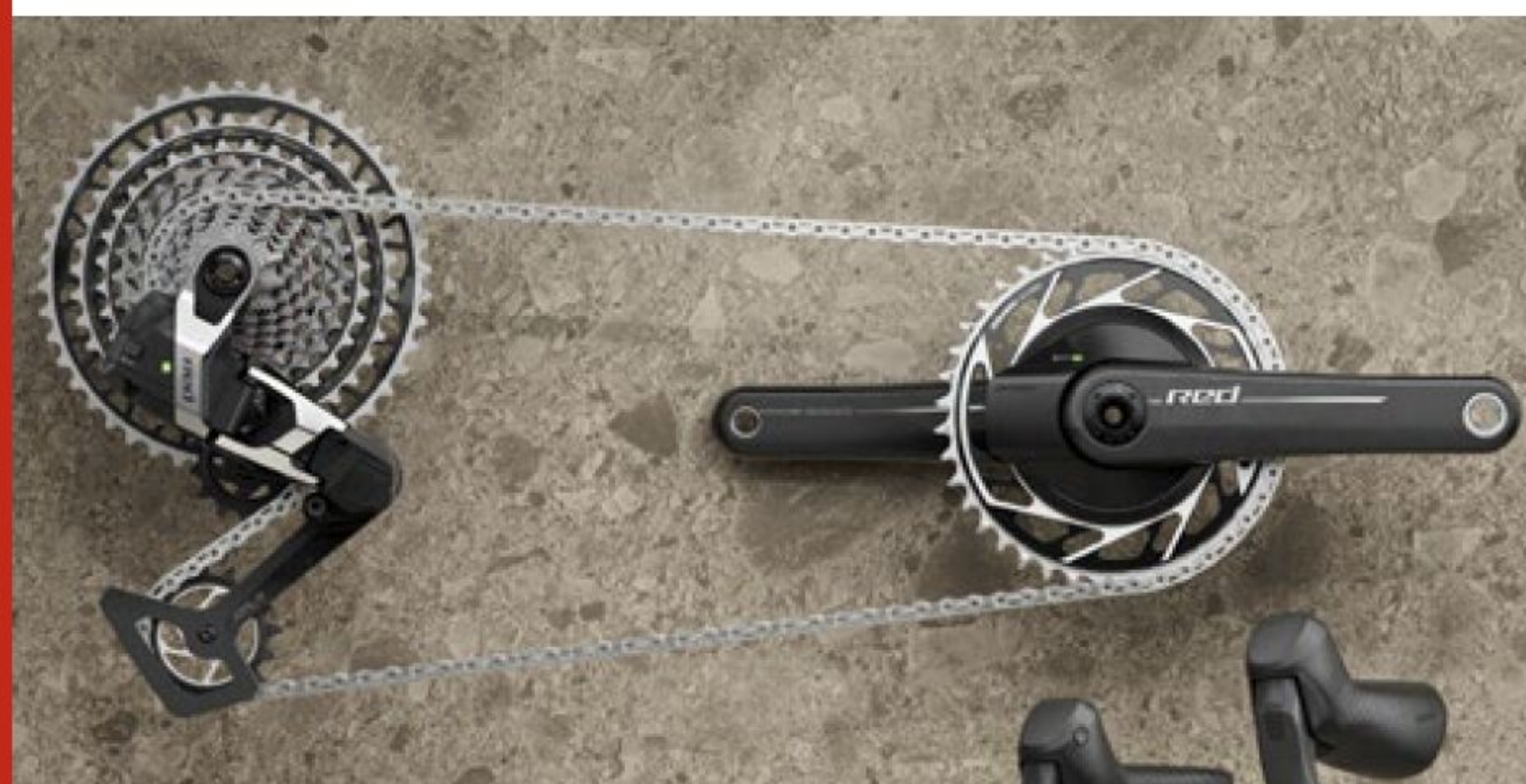
TEXT | ALEXANDER WALZ

Die zwei aktuell teuersten Komponentengruppen für den Gravel-Einsatz haben einige Gemeinsamkeiten: Sie schalten elektronisch auf Knopfdruck, Schaltbefehle werden per Funk übertragen. Die Disc-Stopper bremsen hydraulisch und brauchen nur wenig Handkraft. Und beide Gruppen glänzen mit hervorragender Ergonomie und Funktion.

Doch die Liste der Unterschiede ist länger: Die Hydraulik arbeitet bei Shimano mit wartungsarmem Mineralöl, bei Sram mit DOT-Bremsflüssigkeit. Die ist temperaturstabiler, muss aber regelmäßig getauscht werden. Shimano setzt auf einen zentralen, fest verbauten Akku für Schaltwerk und Umwerfer, beide sind per Kabel angebunden. Sram verbaut einen abnehmbaren Akku, der dafür nicht ganz so lange hält: nach unserer Erfahrung rund 500 km im Vergleich zu ca. 1000 km bei Shimano. Das GRX-Schaltwerk kommt zierlicher und lässt sich an klassischen Schaltaugen befestigen. Es erfordert beim Set-up aber mehr Aufmerksamkeit als das mächtige Sram-Pendant. Das wird im Idealfall ohne Einstellarbeiten montiert, verlangt dafür einen Rahmen mit UDH-Ausfallende.

Der wichtigste Unterschied – und für viele wirklich eine Glaubensfrage: Die Red XPLR gibt's nur als 1x-Gruppe, die GRX Di2 nur 2-fach. Die GRX im typischen 48/31 x 11–36-Set-up bietet einen etwas leichteren Berggang und eine dickere Übersetzung bei Top-Speed als die Red mit gängigen 40T x 10–46. ►

Einfach gedacht: Simpler Aufbau der Red XPLR mit 1x-Kettenblatt. Funktioniert top, günstiger ist das nicht.



SHIMANO GRX Di2

Preis: 2250 €* Gewicht: 3012 g

— Etwas überraschend stellte Shimano vor wenigen Monaten seine Top-Gravel-Gruppe GRX Di2 (RX 825) nur als 2×12-fach-Ensemble vor. Die bei den mechanischen 12-fach-Gruppen optional verfügbare, beliebte Variante mit 1x-Kurbel? Fehlanzeige. Wer damit leben kann, erhält eine ausgereifte, in vielen Punkten optimierte Nachfolgerin der 11-fach-GRX Di2. Dass Shimano auch eine 1x-Lösung zeigen wird, steht dennoch zu erwarten.

Wie schon der Vorgänger schaltet auch die neue GRX unter allen Bedingungen stets verlässlich und butterweich. Auch der Umwerfer – von manchen als unnötige Komplikation in einem Gravel-Antrieb verteufelt – bietet in der Regel keinen Anlass zur Sorge: In puncto Umwerferperformance setzt Shimano noch immer die Standards. Sauber eingestellt, erfolgt jeder Kettenblattwechsel mit der Akkuratess eines japanischen Arbeiters: stets pünktlich, verlässlich und zur vollsten Zufriedenheit.

GRAVELBIKE-Redakteur Felix Krakow konnte sich am Rand der Tour de France auf der Gravel-Etappe bei Troyes selbst ein

Bild von der neuen Gruppe machen. Und war sehr angetan: „Die Schaltperformance insgesamt? Wie gewohnt auf sehr hohem Niveau, einen Unterschied zum Vorgänger konnte ich nicht feststellen. Beeindruckt haben mich vor allem die Hebel. Die liegen noch etwas besser in der Hand, die größeren und etwas weiter hervorstehenden Tasten lassen sich besser bedienen. Auch in der ‚Einzelzeitfahrposition‘ mit den Händen um die Hoods und den Unterarmen auf dem Lenker habe ich mich sehr wohl gefühlt.“

Shimano hat die Schalt-/Bremshebel so überarbeitet, dass sie sich besser an Lenker mit Flare anpassen, die Ergonomie gefällt noch etwas besser als beim Vorgängermodell. Wie bei den Straßengruppen gibt's innen an den Hoods je einen Zusatzschalter, der sich wunschgemäß belegen lässt: zum Gangwechsel, zum Bedienen des Radcomputers oder als Ersatz für die etwas schlecht zugängliche Bedientaste direkt am Schaltwerk. Optional lassen sich weitere Schalttasten ins System einbinden. Die Bedienlogik lässt sich für die serienmäßigen sechs Tasten via

Fazit: Die GRX Di2 empfiehlt sich als ausgereifte, ergonomisch und funktional überzeugende Komponentengruppe mit großer Übersetzungsbandbreite. Für alle, die mit 2x nicht hadern und am Gravelbike auf schicke Carbon-Teile verzichten können. Nicht günstig, aber noch fair bepreist.

SRAM Red XPLR AXS

Preis: 4528 €** Gewicht: 2488 g



Gibt's mit und ohne Powermeter: Kurbel in Carbon. Mächtig: Schaltwerk + Kassette.



Schlank, ergonomisch und mit Zusatzknopf: Verstellbarer Handhebel mit neuer Übersetzung erfordert wenig Handkraft.



Leicht und stark: Die Bremse übernimmt die XPLR von der Straßen-Red. Funktional sehr überzeugend.



— Seiner Topgruppe Red AXS mit 2×12 Gängen stellte Sram kürzlich die XPLR-Variante für Gravelbikes zur Seite: mit 1x-Kurbel und 13-fach-Kassette. „Die ultimative Gravel-Gruppe“, versprechen die Amerikaner. Wir konnten die neue XPLR bereits intensiv testen, mit erfreulichen Ergebnissen: Gut 100 Gramm leichter als die Vorgängergruppe, glänzt die Red XPLR mit vielen pfiffigen Detaillösungen, souveräner Schalt- und Bremsperformance sowie der gelungenen Vernetzung mit dem hauseige-

*Herstellerangabe: 48/31-Kettenblätter mit 172,5-mm-Kurbel, 11–36er-Kassette, Kette mit 116 Gliedern, 160-mm-Discs, BSA-Innenlager und Akku. Ohne Powermeter: 4023 €/2398 g

Schlanke Schalt-/Bremsgriffe mit top Ergonomie und Zusatzknopf in den Hoods: Hier war Shimano Vorreiter. Das zierliche Schaltwerk und die Kassette brechen nicht mit Sehgewohnheiten.

E-Tube-Project-App oder per PC an eigene Vorlieben anpassen. Auch die Bremsen mit den Ice-Tech-Scheiben überzeugten mit bekannter Performance: fein dosierbar, mit geringen Bedienkräften, bei Bedarf kräftig zupackend.

Optisch erinnert die neue Di2-GRX an die Vorgängergruppe, insgesamt wirken die Schaltungsbauteile vergleichsweise filigran und dank zentralem Akku fast zierlich. Alle nichtelektronischen Teile sind baugleich zu den mechanischen GRX-Gruppen.

Die Alu-Kurbel lässt optische Reize weitgehend vermissen und kommt recht nüchtern daher. Auf 800er-Niveau mit 48/31-Kettenblattabstufung, gibt es wahlweise noch eine günstigere Kurbel in 46/30 (600er-Serie). Größere GRX-Kettenblätter gibt es aktuell nicht, auch einen Powermeter bietet Shimano für die GRX nicht an. Deshalb Speed-Junkies oder alle, die mit Leistungsmesser fahren wollen, schon mal eine Road-Kurbel von Shimano am Gravelbike fahren. Kassetten gibt's in 11–34er- oder 11–36er-Abstufung, was für eine sehr ordentliche Bandbreite mit ausreichend kleinen Gangsprüngen sorgt.



Die GRX-Bremsen haben einen hohen Reifegrad erreicht: mit viel Power bei wenig Handkraft bei bester Dosierbarkeit. Der Umwerfer ist Pflicht, eine 1x-Variante der GRX Di2 gibt's (noch?) nicht.

nen Hammerhead-Computer und der AXS-Smartphone-App. Die Schalt-/Bremshebel, die Flat-Top-Kette und die Bremsen der neuen Gravel-Gruppe werden von der Straßen-Red durchgereicht. Warum auch nicht: „Es braucht spürbar weniger Handkraft als bei anderen Sram-Bremsen, um viel Bremspower aufzubauen. Bremskraft, die sich fein dosieren lässt und das aus jeder Griffposition“, zeigte sich GRAVELBIKE-Chefredakteur Alexander Walz nach einem Ausflug in die Alpen begeistert. Auch bei längeren Abfahrten auf Schotter mit dauerhaftem Bremseinsatz präsentierten sich die Stopper sehr geräuscharm, verlässlich und ohne Fading. Die Ergonomie der einstellbaren Hebel gefällt.

Der Verzicht auf Umwerfer und 2x-Kurbel spart Gewicht und hilft, den Antrieb im Wortsinn einfach zu halten. Dank 13 Ritzeln reicht die Bandbreite dennoch für einen sehr weiten Einsatzbereich. Am Testrad mit 40T-Blatt an der leichten Carbon-Kurbel und der aktuell einzigen 13-fach-Kassette in 10–46er-Abstufung ein sehr praxistaugliches, breitbandiges Set-up. Größter und kleinster Gang liegen indes enger beisammen als bei Shimanos 2x-Set-up, dafür gibt es wahlweise Kettenblätter mit 38, 40, 42, 44 und 46 Zähnen. Wer weiß, was er will, kann die Konfiguration besser an die eigenen Bedürfnisse anpassen als bei Shimano.

Die Kassette präsentiert sich als 288 g leichtes Schmuckstück: die drei größten Ritzel aus Alu, der Rest am Stück aus Stahl gefräst. Ersatz wird aber teuer: Für 675 Euro Listenpreis bieten andere schon komplette Gruppen an. Die Kassette baut etwas breiter als 12-fach-Modelle, die Abstände zwischen den Ritzeln bleiben unverändert. Das zusätzliche Ritzel ist leicht nach innen versetzt, das Ritzelpaket passt deshalb auf 12-fach-XDR-Freiläufe.

Das riesige Schaltwerk lässt keine Zweifel aufkommen, dass es für Heavy-Duty-Einsätze gemacht wurde. Allerdings passt es nur an Rahmen mit UDH-Ausfallende (vgl. S. 19). Vorteil – neben der universellen und robusten Bauweise: Das Schaltwerk muss nicht eingestellt werden, das Feintuning erfolgt ggf. elektronisch. Fast alle Einzelteile lassen sich separat ersetzen. Mehr als ein Gimmick ist das untere Schaltwerksröllchen („Magic Wheel“), das nicht blockiert, selbst wenn sich etwa ein Ast darin verfängt.

Je ein Zusatzschalter in den Hoods wertet die Armaturen weiter auf, die Einbindung von Zusatzschaltern (Blips) ist möglich, ebenso die Konfiguration per AXS-App. Die Schaltung selbst funktionierte jederzeit problemlos, an Schalttempo und -performance gab's nix auszusetzen. Sram-typisch ist die Red XPLR optional mit Powermeter zu haben, ohne kostet sie 500 € weniger.

Fazit: Mit Powermeter und vielen Kettenblattoptionen ist die Red XPLR AXS nach Bedarf konfigurierbar, aber etwas weniger breitbandig. Funktional top, hochwertige Materialien, allerdings nur mit UDH-Rahmen kompatibel. Leichter als Shimanos GRX Di2, aber auch wesentlich teurer.

Reise

GRAVELN AN DER SÜDTIROLER WEINSTRASSE

Steine und Wein

Südlich von Bozen
gedeihen nicht nur
leckere Trauben. Hier
lässt es sich auch mit
dem Gravelbike ganz
vortrefflich aushalten.
Wir haben die
Schotterwege der
Gegend auf zwei
Reifen erkundet.





TEXT | **FELIX KRAKOW, ARJAN KRUIK**
FOTOS | **ARJAN KRUIK**

S

Sagen wir, wie es ist: Der Gravelbike-Szene wird mitunter eine gewisse Nähe zum Hopfen unterstellt. Auch die Kaffeebohne soll im Leben mancher Schotterfahrerinnen und Schotterfahrer eine nicht ganz unbedeutende Rolle spielen. Weniger bekannt hingegen ist vielen, dass auch die Weinrebe ganz hervorragend zum Gravelbike passt. Speziell dann, wenn man auf mal mehr und mal weniger befestigten Wegen durch die sie tragenden Weinstöcke fahren kann. So wie entlang der Südtiroler Weinstraße. Und ja: Der Name ist Programm. Zwischen Nals im Norden und Salurn im Süden umfasst die rund 150 Kilometer lange Weinstraße 16 Gemeinden. Doch nicht nur gedeihen im milden Klima Südtirols Trauben wie Lagrein, Weißburgunder oder Merlot ganz prächtig. In den Hügeln und Bergen entlang der Etsch lässt sich auch ganz vortrefflich die Gravelbike-Kurbel drehen. Zum Beispiel in der Gegend um den Kalterer See, Tramin oder etwa Kurtinig.

Wie eine Insel liegt der Ort inmitten der Weinreben. Tatsächlich ist Kurtinig das einzige Dorf, das mitten im Tal liegt. Alle anderen Orte liegen erhöht an den Hängen. „Sonst würden wir ständig nasse Füße bekommen, wenn die Etsch mal wieder ►



Einmal auftanken: Auch an der Südtiroler Weinstraße darf es für Radsportler einfach mal nur Wasser sein.

Zur INFO

Lage und Anreise

Die Südtiroler Weinstraße verläuft von Nals bis Salurn entlang der Etsch. Am einfachsten lässt sich die Region per Auto oder Bahn erreichen. Per Auto geht es über Innsbruck und die Brennerautobahn bis Bozen. Von dort sind es noch mal etwa 20 bis 30 Kilometer bis Kaltern, Tramin und Kurtinig. Auch mit dem Fernzug geht es nach Bozen und von dort per Regionalbahn weiter nach Auer, Margreid oder Salurn.

Unterkunft

Wir sind im Hotel Teutschhaus in Kurtinig abgestiegen. Als Mitglied von Roadbike Holidays bietet das Fahrradhotel alles, was das Herz von Gravelbikerinnen und Gravelbikern begehrt. Inklusive Fahrradgarage, Werkstatt und geführter Touren. Mehr Infos: deutschhaus.it roadbike-holidays.com



über die Ufer tritt“, erklärt Walter Teutsch. Er führt das auf Radsportler spezialisierte Hotel Teutschhaus. Weil Kurtinig selbst auf einer Anhöhe liegt, ist es dennoch vor Hochwasser geschützt. „Na ja, zumindest meistens. Man nennt es schließlich nicht umsonst auch Klein Venedig“, weiß er.

Vor allem aber weiß Walter, dass wir es kaum erwarten können, diese Welt mit dem Gravelbike zu erkunden. Also ab in den Sattel und los geht's. Bald rollen wir auf den Spuren der Fleimstalbahn. „Die Bahn wurde von den Österreichern während des Ersten Weltkriegs zur Versorgung der Truppen gebaut“, verrät Walter. Bis in die 1960er-Jahre wurde sie zum Personentransport benutzt. Seit einigen Jahren sind Teile der alten Strecke nun als Radweg befahrbar. Ein Traum, nicht nur für Gravelbiker. Die moderat ansteigende Trasse bietet immer wieder eindrucksvolle Blicke über das Tal. Etwa als wir hinter Montan über das Viadukt rollen.

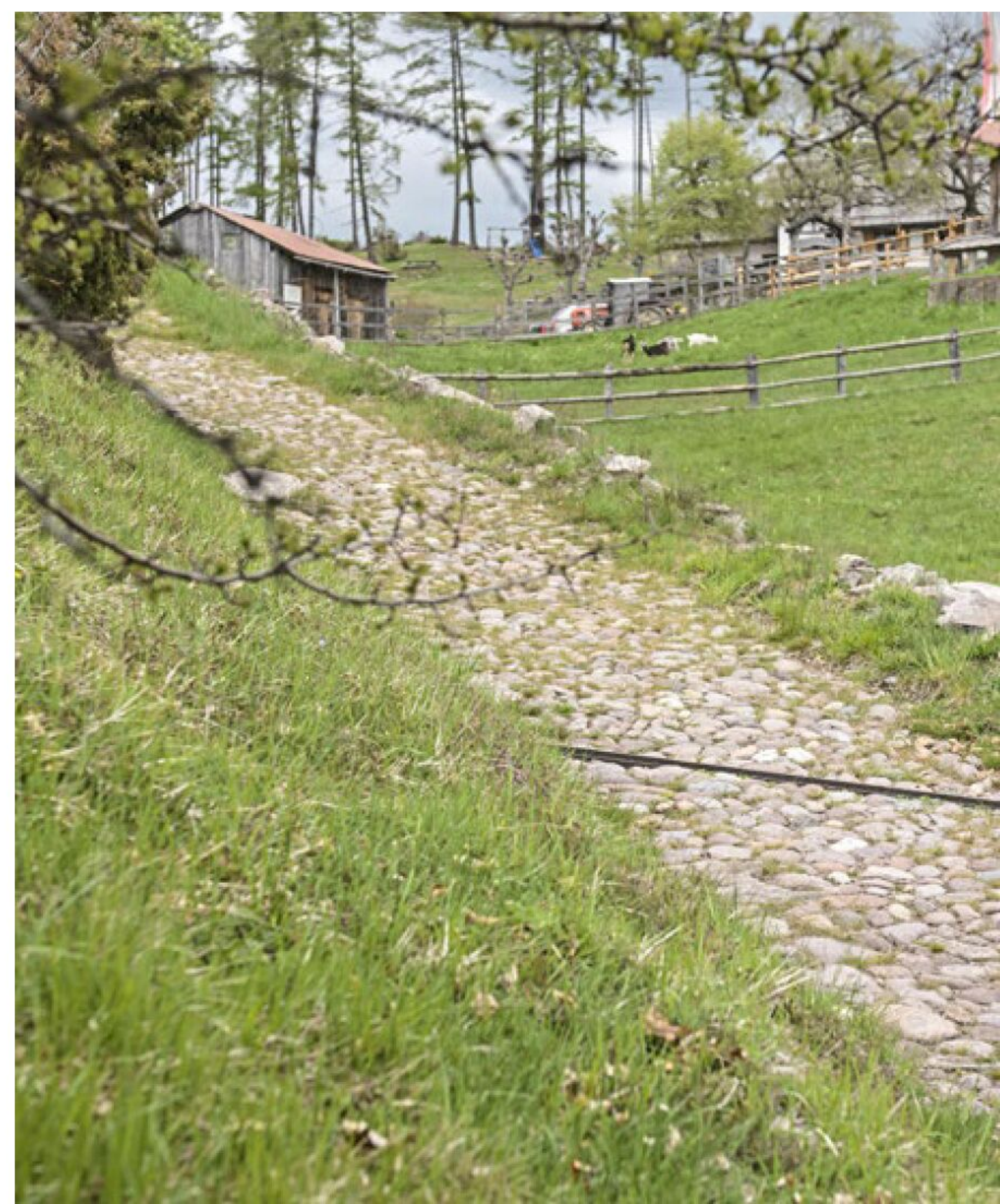
Doch irgendwann endet auch die schönste Bahnreise. Dann beginnt der Ernst des Lebens. Wobei mit „Ernst“ die steilen Schotterwege hinauf Richtung Trudner Horn gemeint sind. Und mit dem Leben natürlich das Radfahren selbst. Viele Auffahrten hier haben es oft richtig in sich. Die Berge links und rechts der Weinstraße sind definitiv eine Herausforderung – auch für fitte Gravelbiker. Wer hier lieber aufs E-Gravelbike setzt, muss sich wahrlich nicht schämen. Alternativ lässt sich an so manchem Berg zumindest ein Teil des Aufstiegs auch mithilfe der Seilbahn bewältigen.

Ob mit oder ohne Zusatzantrieb: Zum Lohn der Mühe winkt hoch oben die Aussicht auf die ganz besondere Welt der Alpen. Feinste Schotterwege führen durch sattgrüne Wiesen. In der Ferne grüßen die Gipfel des Lagorai-Gebirges. Und in unmittelbarer Nähe die lukullischen Genüsse auf Krabes



Die Touren führen durch die schönen Orte Südtirols.

Alm. So wie die Schupfnudeln mit Käsesauce. Schließlich brauchen wir Energie für die kommenden Tage. Und für den Weg zurück in die Weinberge. Als wir nach der abwechslungsreichen Abfahrt ins Tal mit einem Glas Wein in der Abendsonne sitzen, schwelgen wir in den Erlebnissen des Tages. Unser Fazit: Die Region rund um die Südtiroler Weinstraße ist ein ganz besonderer Gravel-Spot. Nur am Namen könnte man arbeiten. Wie wäre es denn mit: Südtiroler Gravel-Weg? ■



Nicht nur auf den Spuren der alten Fleimstalbahn bieten sich immer wieder eindrucksvolle Blicke über das grüne Tal und auf die Berge.



Egal ob auf dem Rad oder abseits des Sattels: Rund um die Südtiroler Weinstraße kann man das Leben genießen. Wir sind ja schließlich in Italien.



Die Tracks zur Story gibt's auf bike-x.de/gravelbike-routen
Mit dem Code **gravelbikemag2024** können Neukunden die passende Region freischalten.

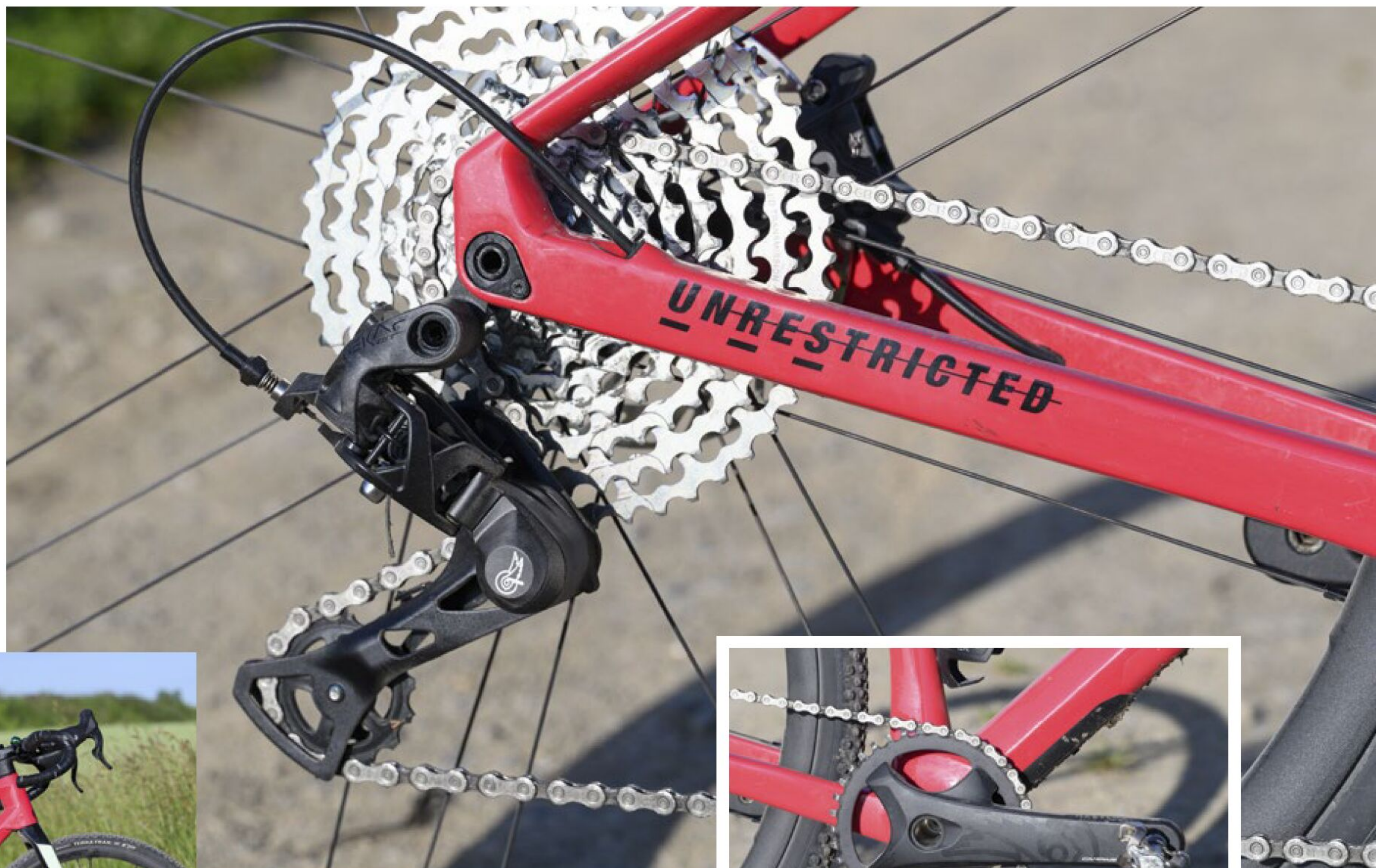
Eingestaubt

SCHOTTER CHECK

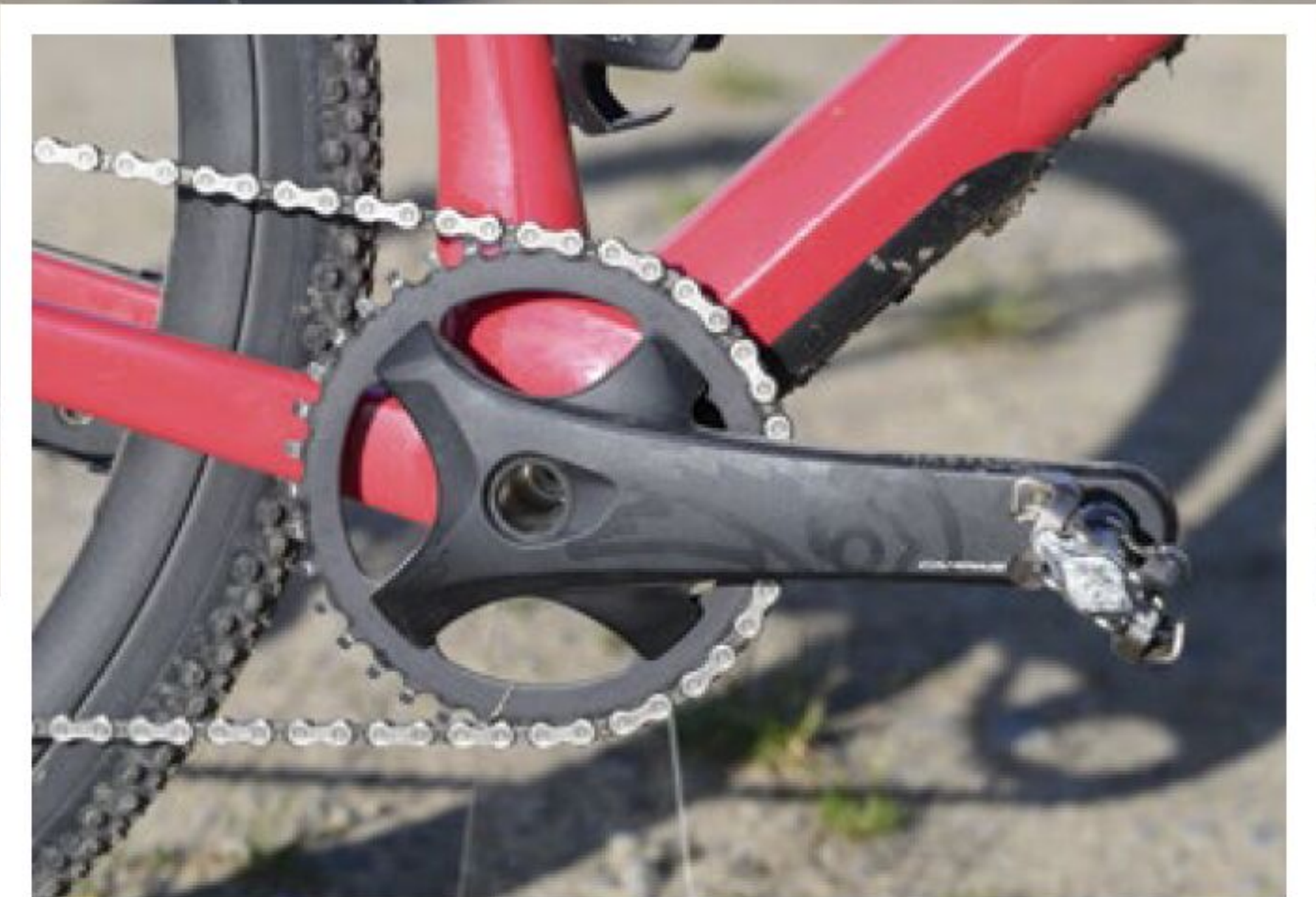


Alexander Walz,
Chefredakteur

„Funktional steht die günstigere GT der Ekar in nichts nach: top Bremsen und knackiges Schalten. Das einfachere Finish und das etwas höhere Gewicht machen die Gruppe preislich attraktiver.“



Alu- statt Carbon-Kurbel, überarbeitetes Schaltwerk, Kassetten gibt's in 9-36, 9-42, 10-44 oder 10-48.



Campagnolo Ekar GT Schaltgruppe



Der typische Daumenschalthebel polarisiert: Nicht alle lieben ihn. Neu bei der Ekar GT: breitere Auflagefläche, mehr Verstellweg als bei der Ekar.

Campagnolo goes günstiger: Mit der jüngst vorgestellten 1x13-Gruppe Ekar GT erweitern die Italiener ihr Gravel-Portfolio nach unten. Anstelle der edlen Carbon-Kurbel gibt's ein Modell aus Alu. Schaltwerk und Kassette kommen ebenfalls etwas schwerer. Die Schalt-/Bremshebel wurden nur marginal überarbeitet und lassen sich nun über einen weiteren Bereich verstellen. Bremszangen und -scheiben werden von der Ekar durchgereicht. Rund 300 Gramm schwerer als die teure Schwester ist die neue GT (ca. 2700 Gramm gesamt), dafür aber auch etwa 300 Euro günstiger. Beim Fahren sind die Unterschiede praktisch nicht spürbar. Die Gänge wechseln knackig-direkt, alles fühlt sich nach solidem Maschinenbau an. Der Campa-typische Daumenschalthebel ist nicht immer ohne Umgreifen erreichbar und kann mit breiten Lenkerrollen kollidieren, hat aber auch viele Fans. Ansonsten ist die Ergonomie top. Die Bremsen verzögern kräftig und fein dosierbar. Passend zur neuen Gruppe gibt's die optisch und funktional perfekt passenden Zonda GT Alu-Laufräder (1690 Gramm, 690 Euro).

DAS GEHT: Für Freunde mechanischer Schaltungen mit dem Hang zum Besonderen empfiehlt sich die Ekar GT als verlässliche Antriebsgruppe mit starken Bremsen. Preis: 1490 €



Moritz Schwertner,
Redakteur

„Perfekte Reinigungsleistung, vergleichsweise leise, ausdauernder Akku – ich mag den ‚mobilen‘ Muc-Off auf Rollen. Wirklich transportabel ist er wegen des offenen Tanks und des hohen Gewichts allerdings nur bedingt.“

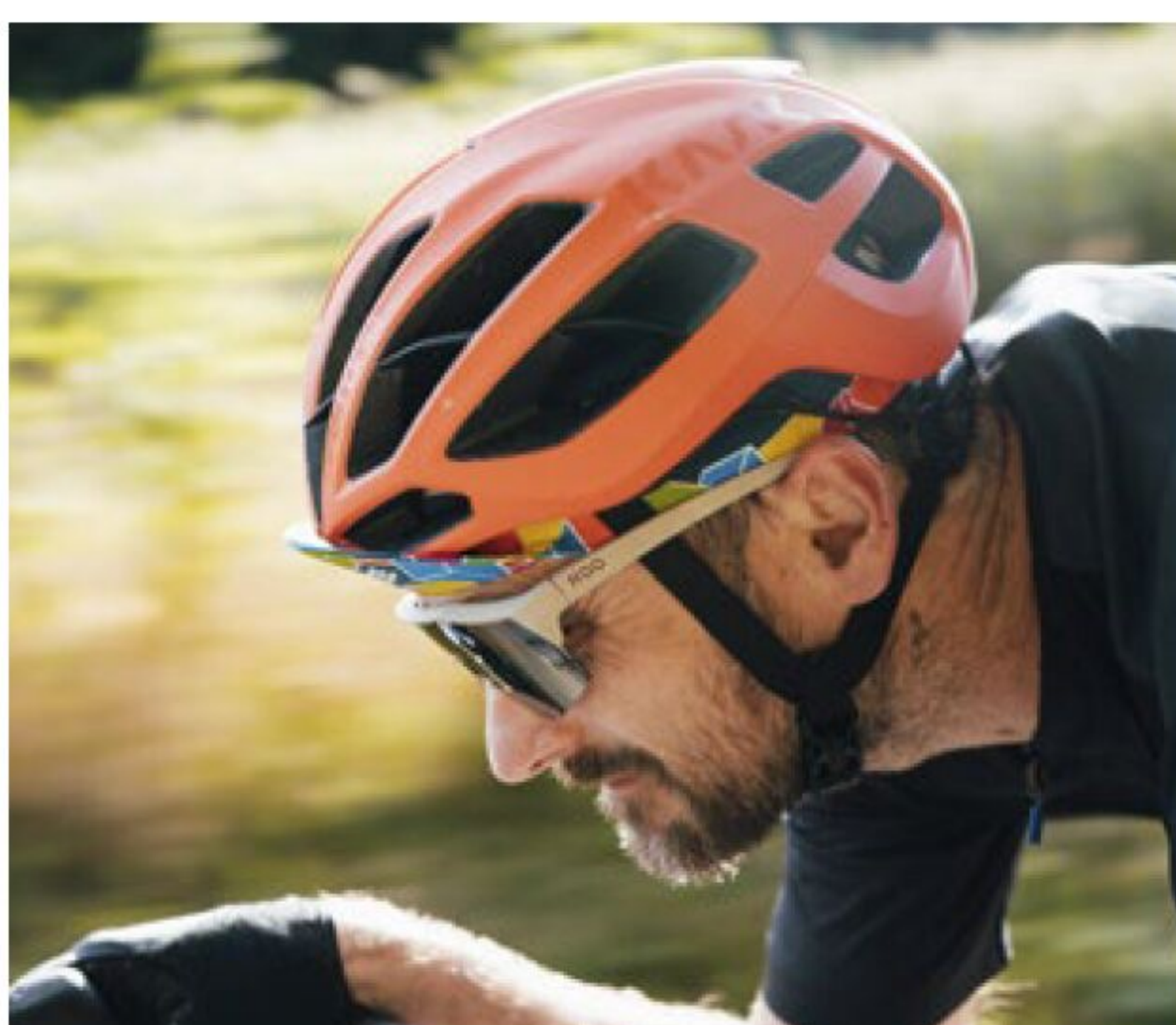


Schaum-Party auch ohne Wasseranschluss: Das Muc-Off-Gerät funktioniert prima, geizt aber nicht mit dem teuren Reiniger.

Muc-Off Mobiler Hochdruckreiniger

Dreckiges Gravelbike, aber kein Wasseranschluss am Haus? Kein Problem: Mobile Hochdruckreiniger helfen. So wie dieses Modell aus dem Hause Muc-Off. Der „Mobile Hochdruckreiniger“ geizt dabei nicht mit Superlativen: 35 bis maximal 65 Bar Wasserdruck, riesiger 20-Liter-Wassertank auf Rollen plus extern aufladbarer 40-Volt-Akku mit 24 Minuten Laufzeit sind gute Argumente. 275 Euro Einstiegspreis weniger. Im Alltag reinigt der Muc-Off mit jeder der drei enthaltenen Lanzen (Bike, Motorrad, Punktstrahl) hervorragend und arbeitet dabei sogar erstaunlich leise. Aber: Der Wassertank ist nicht auslaufsicher und kann voll befüllt beim Bewegen überschwappen. Zudem ist der recht groß geratene Hochdruckreiniger dann mit 30 Kilo sehr schwer. So erscheint der Einsatz unterwegs nur mit optionalem Wasserkanister sinnvoll.

DAS GEHT: Sehr ausdauernder, perfekt reinigender, aber nur bedingt transportabler Reiniger für Gravelbiker ohne Wasseranschluss am Haus. Preis: **ab 275 €**



KASK Protone Icon

Der gut belüftende Helm liegt angenehm am Kopf, auch dank des bequemen Kunstleder-Kinnriemens. Selbst mit einer Hand und während der Fahrt lässt sich der Protone problemlos einstellen. Allerdings löst die leichtgängige Höhenverstellung manchmal unbeabsichtigt aus. Der 240 g schwere Helm kostet **275 €**.

KOO Alibi Strade Bianche

Die in Italien gefertigte Brille bietet definitiv kein Alibi für schlechte Leistungen auf dem Gravelbike. Sie überzeugt mit gutem Sitz, Windschutz und breitem Sichtfeld. Dank guter Belüftung beschlägt die hochwertige Zeiss-Scheibe selbst in extremen Situationen kaum. Der Preis für die nur 25 g schwere Brille: **200 €**. Weitere Filter gibt's ab 50 €.



SCHOTTER CHECK



**Felix Krakow,
Redakteur**

„Statt eng geschnittener Lycra-Trikots bringt die australische Marke mit Alt_Road legere Teile fürs Gravelbike. Neben technischen Details nicht ganz unwichtiger Pluspunkt: Das locker geschnittene Trikot kaschiert auch ein kleines Bäuchlein.“

MAAP Alt_Road Kollektion

Es sind vor allem die vielen Details, die an der neuen Alt_Road-Kollektion von Maap auffallen. Etwa die schlau konstruierte, dreiteilige Tasche am Rücken der Trägerhose, inklusive zwei Reißverschluss Taschen. Zwar fehlen die für eine Cargo-Bib typischen Seitentaschen, dafür bietet die zur Linie gehörende Baggy gleich vier Taschen, wiederum zwei davon mit Reißverschluss. Auch Trikot und Windjacke verfügen über Taschen mit Reißverschluss. Ansonsten gefällt die sehr leger geschnittene Kollektion mit hohem Tragekomfort und dank gedeckter Farben dezentem Look. An Shirt, Jacke und Baggy lässt sich die Passform durch Straps oder Gummizüge anpassen. Die Verarbeitung wirkt durchweg sehr hochwertig, genau wie die eingesetzten Materialien. Das darf man zwar gerade in diesem Preisbereich erwarten, ist aber nicht selbstverständlich.

DAS GEHT: Maap bietet eine gut abgestimmte, hochwertige Kollektion mit vielen Features zum angemessenen Preis: Shirt: 100 €, Jacke: 155 €, Bibshorts: 165 €, Baggy: 125 €



Die Alt-Road-Kollektion im Einsatz während des Gravelbike-Testcamps im Wendland.



Fulcrum Sharq

Ein aufsehenerregender Laufradsatz von Campagnolo-Tochter Fulcrum. Die besondere Wellenform soll die Seitenwindanfälligkeit der 42 bis 47 mm hohen Felge reduzieren, was in der Praxis erfahrbar ist. Mit 25 mm Maulweite zeitgemäß breit, lässt sich der nur 1440 g schwere Carbon-Satz sehr gut beschleunigen und fährt sich im besten Sinn angenehm unauffällig. 2460 €



SKS Rennkompressor NXT Digi

Als Update der Standpumpen-Ikone bringt SKS den Rennkompressor NXT. Wesentliche Updates sind das große Manometer, kräftige Klappfüße und das längere Stahlrohr für mehr Hub. Im Einsatz gefällt die Verarbeitung, die Pumpe steht satt auf dem Boden und der Holzgriff liegt gut in der Hand. Auch die hohe, gleichmäßige Pumpleistung überzeugt. Preis: 119,99 €



Eine Aktion von

AUTO
STRASSENVERKEHR



BikeX

CARAVANING

ROADBIKE

eurotransport.de

FERNFAHRER
DAS TRUCK-MAGAZIN FÜR BERUFSKRAFTFAHRER

firmenauto
Mobilität & Management

karl

MC/VE

MOTORRAD

**auto
motor
sport**

**pro
mobil**

**MOUNTAIN
BIKE**

trans aktuell

PASS AUF, WEN DU IN DEN SCHATTEN STELLST!

FÜR MEHR RÜCKSICHT, VORSICHT UND
UMSICHT IM STRASSENVERKEHR.



Mobilität der Zukunft

NACHHALTIG | SICHER | DIGITAL

Partner der Initiative

AL-KO
QUALITY FOR LIFE

DAIMLER TRUCK



HUK-COBURG
Aus Tradition günstig

KUNGS
MADE IN FINLAND

**LIQUI
MOLY**

SONAX
MADE IN GERMANY



VREDESTEIN
TYRES

ZF GROUP

SCHOTTER CHECK



**Eric Gutglück,
Redakteur**

„Mit dem System können auch Laien Ketten schnell und sauber wachsen und die Vorteile gewachster Ketten nutzen. Wichtig: Neben der Kette muss auch der komplette Antrieb beim Umstieg auf Wachs entfettet werden.“

Silca Chain Waxing System



Der Strip Chip ähnelt einem Stück Schokolade, er entfettet die Kette. Das Wachs reicht für viele Anwendungen, pro neuer Kette braucht es einen Chip.

Mehr Leistung, geringerer Verschleiß, weniger Schmutz. Viele Gründe sprechen dafür, die Kette zu wachsen, statt sie zu fetten. Besonders einfach geht das mit dem Silca Chain Waxing System. Großer Vorteil: Dank des dem Kettenwachs selbst zugesetzten Strip (5 Euro/Stück) muss die fabrikneue Kette nicht aufwendig entfettet werden. Das System ist schnell aufgebaut, das Wachs in Minuten geschmolzen. Der Chip wird im 125° C heißen Wachs aufgelöst, dann wird die auf eine mitgelieferte Schlaufe gefädelt Kette ins Bad gelassen. Damit der Griff nicht im Wachs versinkt, mussten wir ihn mit einer Gabel abstützen. Liegt die Kette im Wachs, muss dieses auf 75°-85° C abkühlen. Dann wird die Kette etwas geschwenkt, aus dem Bad gehoben und zum Abkühlen aufgehängt. Nach weiteren zehn Minuten ist sie einsatzbereit. Ans Rad montiert, überzeugt der sanfte Kettenlauf auf Antrieb.

DAS GEHT: Mit dem cleveren System zeigt Silca, wie einfach Wachsen geht. **119 €**

Canyon TEMPR CFR RS01



Die drei Buchstaben CFR (Canyon Factory Racing) stehen bei Canyon für High-End-Produkte. In diese Kategorie fällt der neue Offroad-Radschuh Tempr CFR. Der sehr technische Schuh überzeugt etwa mit seinem doppeltem Boa-Drehverschluss, der sich während der Fahrt problemlos bedienen lässt. Im Zusammenspiel mit dem eigens entwickelten Strap-System umschließt er den Fuß sehr angenehm. Neben der Passform gefällt auch die mit den Experten von Solestar entwickelte Einlegesohle. Abseits des Bikes sorgt die griffige Vibram-Sohle für Halt. Das in Größe 43 nur 636 g schwere Paar Gravel-Schuhe gibt es in drei Farben.

DAS GEHT: Der Offroad-Schuh bietet perfekten Halt und top Kraftübertragung zum High-End-Preis von **329,95 €**.



**Christian Brunker,
Redakteur**

„Canyons erster Radschuh überrascht mit innovativen Ideen wie dem besonderen Verschlusssystem. Er ist leicht, schmiegt sich angenehm an den Fuß und bringt die Kraft quasi verlustfrei aufs Pedal.“

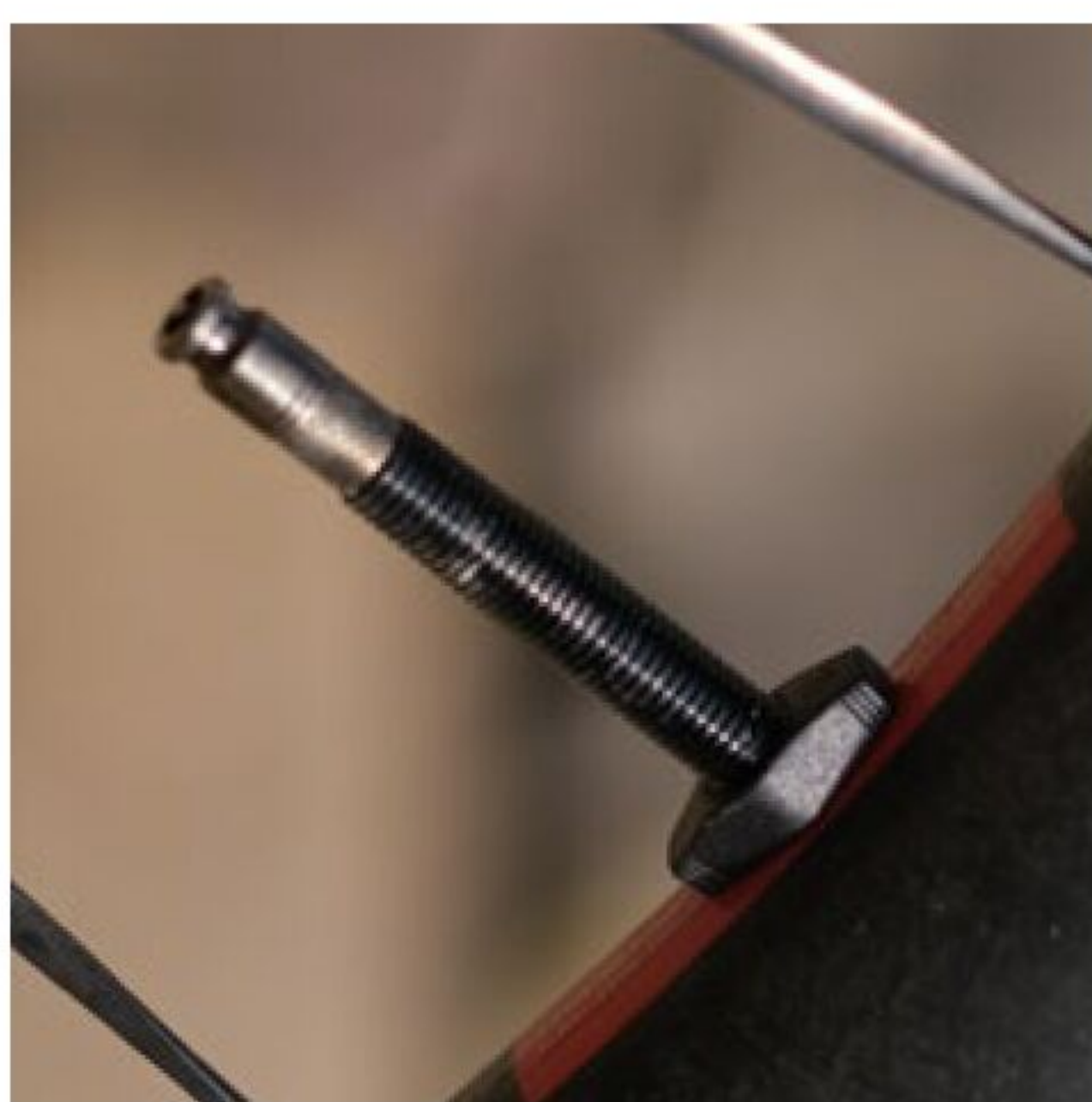


100% S3 Gloss Black

Als Rundum-sorglos-Sportbrille präsentiert sich die S3 von 100%. Der fotochromatische Filter passt sich recht schnell an wechselnde Lichtverhältnisse an. Schattenspiele im Wald verlieren ihren Schrecken. Auch das Sichtfeld und der Kontrast gefallen. Prima: Die Brille ist beschlagfrei, bruchfest, die Kunststoffbügel sind auch auf Langstrecken bequem. **169 €**

Schwalbe Klik Valve

Die Revolution des Fahrradventils ruft Schwalbe mit dem Klik Valve aus. Statt Drehverschluss und festgeklebten Pumpenkopfs wird die Pumpe einfach ins Ventil eingeklickt. Das clevere System lässt sich durch Austauschen des Ventilkerns in praktisch jedem Ventil einsetzen. Umrüst-Sets gibt's ab **5,95 €**.



Endura GV500 Foyle Trikot

GV500 ist die Gravelbike-Linie der schottischen Radbekleidungsmarke Endura. Zum Programm gehören etwa Bibshorts, Baggy's, Jacken oder Trikots. So wie das Foyle Shirt. Es gefällt mit legerem Schnitt, ohne dabei unförmig am Körper zu hängen. Praktisch ist die kleine Reißverschluss tasche an der Seite, in der etwa der Hausschlüssel Platz findet. Die aufgesetzte Brusttasche fasst beispielsweise ein Energie-Gel, das schnell zur Hand sein soll. Der Stoff aus Merinowolle und Polyester trocknet schnell und müffelt nicht. Zu haben ist das Shirt in vier Farben und Größen von XS bis XXL. Favorit von Redakteur Felix Krakow ist die Kombination des Trikots in Aubergine mit der hellgrauen Baggy.

DAS GEHT: Mit der GV500-Linie bietet Endura hochwertige Gravel-Kleidung zum fairen Preis. Die diversen Farben von Shirts und Hosen lassen sich gut kombinieren. **79,99 €**



**Felix Krakow,
Redakteur**



„Ganz gleich ob in Grün, Rot, Gelb oder Aubergine: Das Foyle Shirt ist seit Jahren mein treuer Begleiter auf dem Gravelbike. Ich mag besonders den hohen Tragekomfort und den auch abseits des Bikes stets stimmigen Look.“

Läuft wie geschmiert

Mit Hanseline
saust die Maschine
seit 1947.



Nur eines von
über 50 Pflege-
produkten.



Auch auf
Rapsölbasis,
leicht biologisch
abbaubar nach
OECD 301B/F

Für hohe Beanspruchung konzipiert eignet sich MTB-Öl perfekt für die Schmierung von Kette, Schaltung, Bowdenzügen etc. Es besitzt Notlaufschmierungseigenschaften durch das Graphit, wenn der Ölfilm bereits abgewaschen ist.



Mehr Infos:
www.hanseline.de

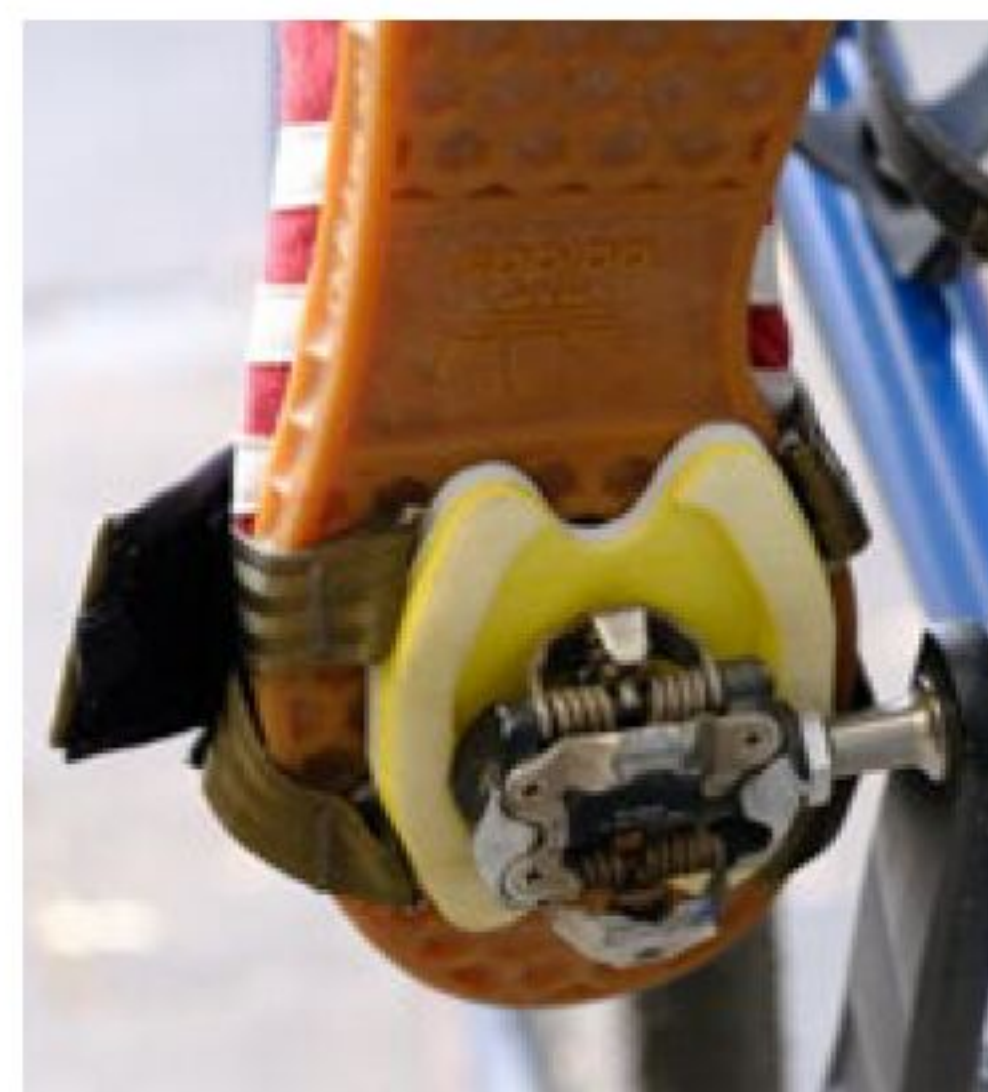
ÖLE, FETTE, REINIGER

Gessert & Sohn – Siemensstr. 17 – 40721 Hilden
Germany – Tel. +49 (0) 21 03 / 51 68 1

SCHOTTER CHECK

Restrap Hydration Vest

Die leichte und luftige Weste besticht nicht nur auf der Langstrecke durch hohen Tragekomfort. Neben vielen Anpassungsmöglichkeiten bietet sie zahlreiche Staufächer und eine hochwertige 2-Liter-Trinkblase mit gutem Durchfluss. Auch die erstklassige Verarbeitung fällt positiv auf. Preis: **167,99 €**



ClipClap Clix Explore

Schuhplatten für die Sneaker: Der Adapter der jungen Marke aus Köln macht fast jeden Schuh zum Radschuh. Im Praxiseinsatz funktioniert das sehr gut, das System gibt Halt und Sicherheit in den Klickpedalen. Nur zu stark am Pedal nach oben ziehen sollte man nicht, sonst kann der Schuh herausrutschen. **79 €**

DT Swiss GRC 1100 Dicut



Neue Carbon-Laufräder mit Hakenfelgen hat DT Swiss im Frühjahr präsentiert. Wir haben den 1570 g leichten Laufradsatz GRC 1100 mit 50 mm hohen Felgen getestet, in Kombination mit 41 mm breit bauenden Kenda Crusher-Reifen. Die für den schnellen Einsatz gedachten Laufräder beschleunigen im Test rasant und halten das Tempo auf flachen Passagen mühelos. Bergauf punkten sie mit geringem Gewicht, bergab mit hoher Stabilität. Die laut Hersteller im Windkanal belegte erstklassige Aerodynamik konnten wir in der Praxis indes natürlich nicht fühlen. Wichtig: Egal wie teuer das Laufrad, kleine Kratzer gehören beim echten Gravelbike-Einsatz dazu.

DAS GEHT: Die leichten Laufräder mit innen 24 und außen 36,5 mm breiter Felge werten das Bike technisch wie optisch gehörig auf. **2499 €**



**Moritz Pfeiffer,
Redakteur**

„Die GRC 1100 mit den hohen Felgen bieten viel fürs Auge und fetzen im Einsatz ordentlich. 2500 Euro sind aber schon eine Ansage. Für 450 Euro weniger gibt's die etwas einfacheren GRC 1400.“

Crankbrothers Candy Lace Shoe

Style und Funktion gehen bei den in drei Farben lieferbaren Schnürschuhen Hand in Hand. Klassische Senkel fixieren den Schuh perfekt am Fuß, mit einem flexiblen Band lassen sie sich zusammenhalten, damit man nirgends einfädelt. Die Außensohle bietet guten Grip, die leicht vorgeformte Innensohle hohen Komfort. Nur die Belüftung könnte an heißen Tagen besser sein. **159,99 €**



WIR FAHREN SCHON MAL VOR

**JETZT
RAD
FAHREN!**

 02/2024

karl

NEUES VON DER
EUROBIKE 2024
Innovationen, Trends
und die spannendsten
Gadgets fürs Fahrrad

ALLES AUF ANFANG
Warum sich Fahrrad.de-
Gründer René Köhler seine
Firma zurückholte

**DAS E-BIKE
VON MORGEN**
Nachhaltigkeit, KI
und Fahrkomfort auf
zwei Rädern

**14 Seiten
Sicherheits-
Special**
+ Helme
+ Kindersitze
+ Radträger

**JETZT
NEU!**



Mobilität von heute und morgen

ZUKUNFT, WIR KOMMEN

Direkt bestellen unter:
www.bike-x.de/karl-magazin

THE RIFT GRAVEL RACE AUF ISLAND

HÖLLEN RITT

Das Gravel-Rennen durch die Vulkanlandschaft Islands gilt als eines der härtesten der Welt. Hier erzählt Christoph Döttelmayer von seinen Erfahrungen.

TEXT CHRISTOPH DÖTTELMAYER
FOTOS GABOR NAGY



**Zur Person:
Christoph
Döttelmayer**

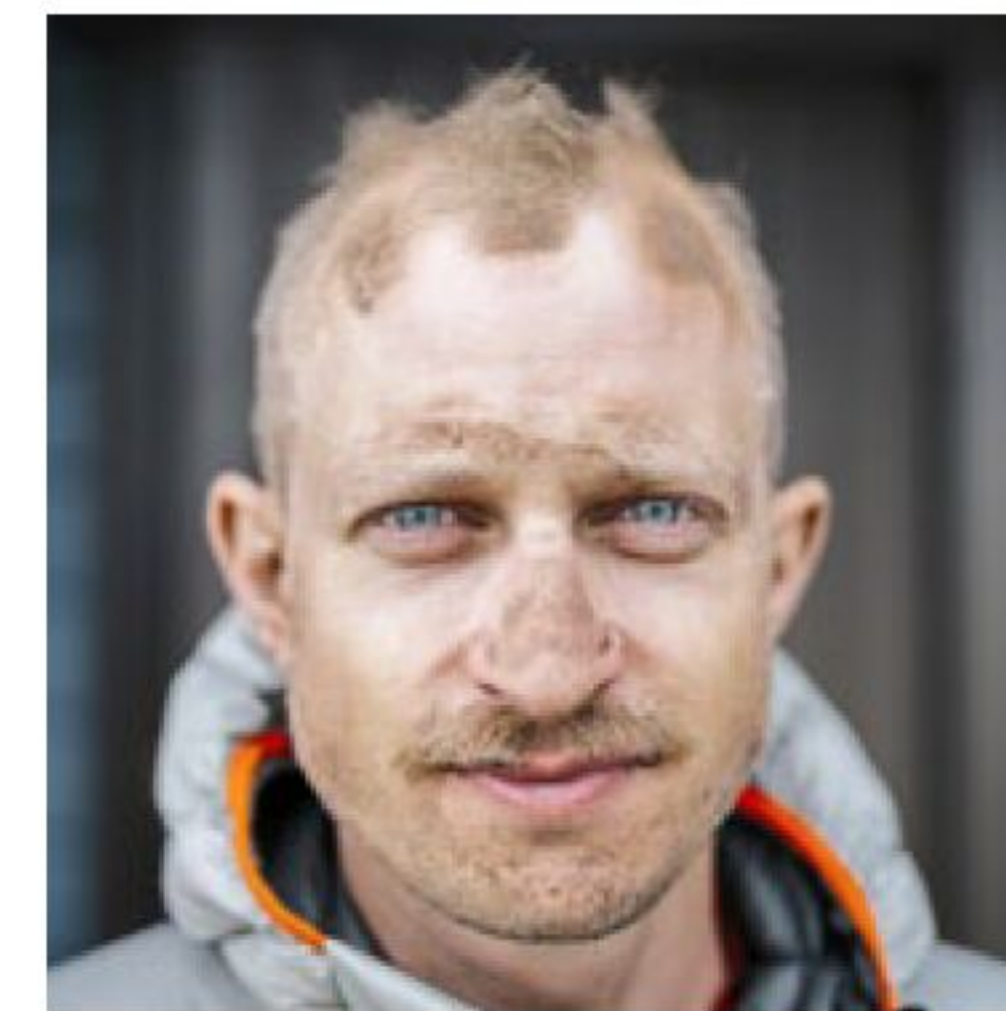
Der Schuhdesigner aus dem österreichischen Schladming fährt seit zwölf Jahren Radrennen. Vor sechs Jahren hat er das Gravelbike für sich entdeckt.



Geformt von Vulkanausbrüchen und Erdbeben: Wer schon immer mal mit dem Gravelbike auf dem Mars oder Mond unterwegs sein wollte, kommt bei The Rift auf jeden Fall nah ran. Die oft holprige Strecke bietet grandiose Einblicke in diese raue, aber auch wunderschöne Welt.



„Wir jagen durch ein raues, gigantisches, unberechenbares Schlachtfeld, geformt von Erdbeben und Vulkanausbrüchen.“ CHRISTOPH DÖTTELMAYER



Island! Allein dieses Wort hat für viele Weltentdecker:innen einen ganz besonderen Klang. Genau wie der Begriff „The Rift“ in der Gravelbike-Community. Die Fahrt über die mehr als 200 Kilometer lange Strecke im Süden der Insel gilt als eines der härtesten Rennen der Welt. Christoph Döttelmayer hat die Herausforderung angenommen. Hier berichtet er von seinem Erlebnis.

Natürlich bin ich nervös, als ich in dem kleinen isländischen Küstenort Hvalsvöllur am Start stehe. Direkt vor mir warten die großen Stars der Gravelbike-Szene darauf, dass es endlich losgeht. Das ist ja auch Teil der besonderen Faszination dieses Sports. Dass du als Hobbysportler und Amateur im gleichen Rennen wie die Stars fährst. Endlich rollen wir los, zunächst in der neutralisierten Phase des Rennens auf Asphalt. Nach sieben Kilometern geht es durch eine Linkskurve. Wir erreichen den ersten Schotterabschnitt des Tages. Dann bricht die Hölle los. Das Fahrerfeld verschwindet im Staub. Steine fliegen durch die Luft. Alle treten mit voller Kraft in die Pedale. Das Rennen ist eröffnet.

Ich bin nicht zum ersten Mal in Island. Schon bei meinen ersten Besuchen hat mich dieses Land verzaubert. Denn es ist so anders. So vielseitig. Und vor allem so weit weg von allem. Hier kannst du wirklich das Gefühl haben, du wärst auf dem Mond oder dem Mars. Das Rift führt durch die Lavafelder in den Highlands von Island. Praktisch direkt über der tektonischen Spalte zwischen der Nordamerikanischen und der Eurasischen Kontinentalplatte. Wir jagen durch ein raues, gigantisches, unberechenbares Schlachtfeld, geformt von Erdbeben und Vulkanausbrüchen. Dieses Setting macht den einzigartigen Charakter von The Rift aus. Ein Gravel-Abenteuer zwischen den Kontinenten und der Kampf mit den Elementen: eine unglaubliche mentale Herausforderung.

Nach elf Kilometern stehen die ersten Querungen kleiner Flüsse an. Da ich keinen Sturz riskieren

will, springe ich ab und trage das Rad. Das eiskalte Wasser in den Schuhen macht mich hellwach und superfokussiert. So verfolge ich mit klarem Blick, wie mir die Spitzengruppe davonfährt. Die schnellen Jungs sind einfach durch die Bäche gefahren. Aber ich habe ohnehin nicht geglaubt, hier mithalten zu können. Ich bin schließlich kein Ex-Profi. Ich muss mein Training mit meinem Vollzeitjob koordinieren. Und am Ende mache ich das alles nur aus Hingabe und für den Spaß, den dieser Sport mir bringt.

Das Bike, das ich hier durch die Bäche trage, ist übrigens ein für mich ganz besonderes Exemplar. Denn erstens stammt es von der jungen österreichischen Marke 1OF1 aus Mondsee bei Salzburg. Und zweitens durfte ich das grafische Design des Gravelbikes selbst individuell entwickeln. Das war gar keine so leichte Aufgabe, aber ich wollte unbedingt den Geist und das Gefühl von Island auf den Rahmen bringen. Als Ergebnis finden sich auf Rahmen ►

Zerstört, aber glücklich: Nach dem Rennen ist Christoph von den Strapazen der Insel gezeichnet.



und Gabel viele kleine, gestalterische Details, die eine größere Geschichte erzählen. Und das Rad selbst ist die ideale Wahl für mein Gravel-Rennen auf Island. Es macht auf dem unbefestigten Untergrund richtig Spaß und passt perfekt zu meiner Fahrweise. Ich mag es schnell.

Fast schon dramatisch verwandelt sich die Landschaft. Tiefes Schwarz und Grün sind die dominanten Farben, als wir durch die ersten Hügel und Berge rollen. Das stete Bergauf und -ab erinnert an meine Heimat Österreich. Das kann ich auf dem Rad am besten, das liebe ich am Radsport. Es macht zunehmend Spaß. Vor allem weil die Wege immer besser werden. Auf feinstem Gravel geht es hoch und runter durch diese atemberaubend schöne Welt. Manche Anstiege sind allerdings so steil, dass nur noch absteigen und schieben hilft.

Ich wusste ja, was in Island auf mich zukommt. Das Wetter hier ist völlig unberechenbar. Entsprechend habe ich von Winterkleidung bis zum Kurzarmtrikot alles eingepackt. Das Rennen findet im Juli statt. Es ist der stabilste Sommermonat in Island. Trotzdem zeigt das Thermometer heute nur 12 Grad an. Aber immerhin regnet es nicht.

Ich war also auf so ziemlich alles vorbereitet. Außer auf das, was man in Island generell unter einer Schotterstraße versteht. Habe ich mich eben noch über feinsten Gravel gefreut, werde ich jetzt so stark durchgeschüttelt, dass ich nicht mal an meine Trinkflasche komme. Denn unter keinen Umständen kann ich jetzt eine Hand vom Lenker nehmen. Im Vergleich zu diesen ruppigen Waschbrettspisten wirkt jeder österreichische Schotterweg wie eine Autobahn. Plötzlich beneide ich den Typen vor mir, der auf einem vollgefederten Moun-

tainbike unterwegs ist. Ich muss mir eingestehen, dass dieses Rennen viel härter ist, als ich es mir ausgemalt hatte. Und zum ersten Mal in meinem Leben wünsche ich mir schon nach der Hälfte der Distanz, dass es endlich vorbei sein möge.

Aber natürlich habe ich nicht so hart trainiert, um hier und jetzt abzubrechen. Im Frühjahr bin ich extra in die Berge gezogen, um auf Straßen, Schotter und Trails besser trainieren zu können. So bin ich körperlich gut vorbereitet in dieses harte Rennen gegangen. Und dass es vom Kopf her eine der größten Herausforderungen meines Lebens sein würde, wusste ich ohnehin. Mit einem Blick auf die Siegerzeiten der vergangenen Jahre habe ich mein persönliches Ziel definiert: Ich will die Strecke über 203 Kilometer und gut 2000 Höhenmeter in unter neun Stunden schaffen.

Nach genau 127 Kilometern erreichen wir endlich wieder Asphalt. Und werden von heftigem Seitenwind empfangen. Wäre ja auch zu einfach gewesen, wenn sich der Körper hier mal hätte erholen dürfen. Zu fünft fahren wir seitlich versetzt nebeneinander, um zumindest etwas Windschatten zu bekommen. Einige Wechsel später – von Asphalt auf Schotter und zurück – sind wir nur noch zu dritt. Bei den letzten Flussquerungen steige ich wieder ab und verliere den Anschluss. Doch sieben Kilometer vor dem Ende hole ich meine beiden Mitstreiter wieder ein. Kurz darauf sprinten wir über die Ziellinie. Nach 8:48 Stunden beende ich das Rennen auf Rang 27. Mission erfüllt. Körper zerstört. Noch nie habe ich mich nach einem Rennen so fertig gefühlt. Vor allem aber bin ich unfassbar glücklich. Als meine Frau mich in die Arme schließt, weiß ich: „Dieses Rennen fahre ich nie wieder!“ Also ... zumindest nicht innerhalb der nächsten zwölf Monate. ■



„Mission erfüllt. Körper zerstört. Noch nie habe ich mich nach einem Rennen so fertig gefühlt.“

CHRISTOPH DÖTTELMAYER

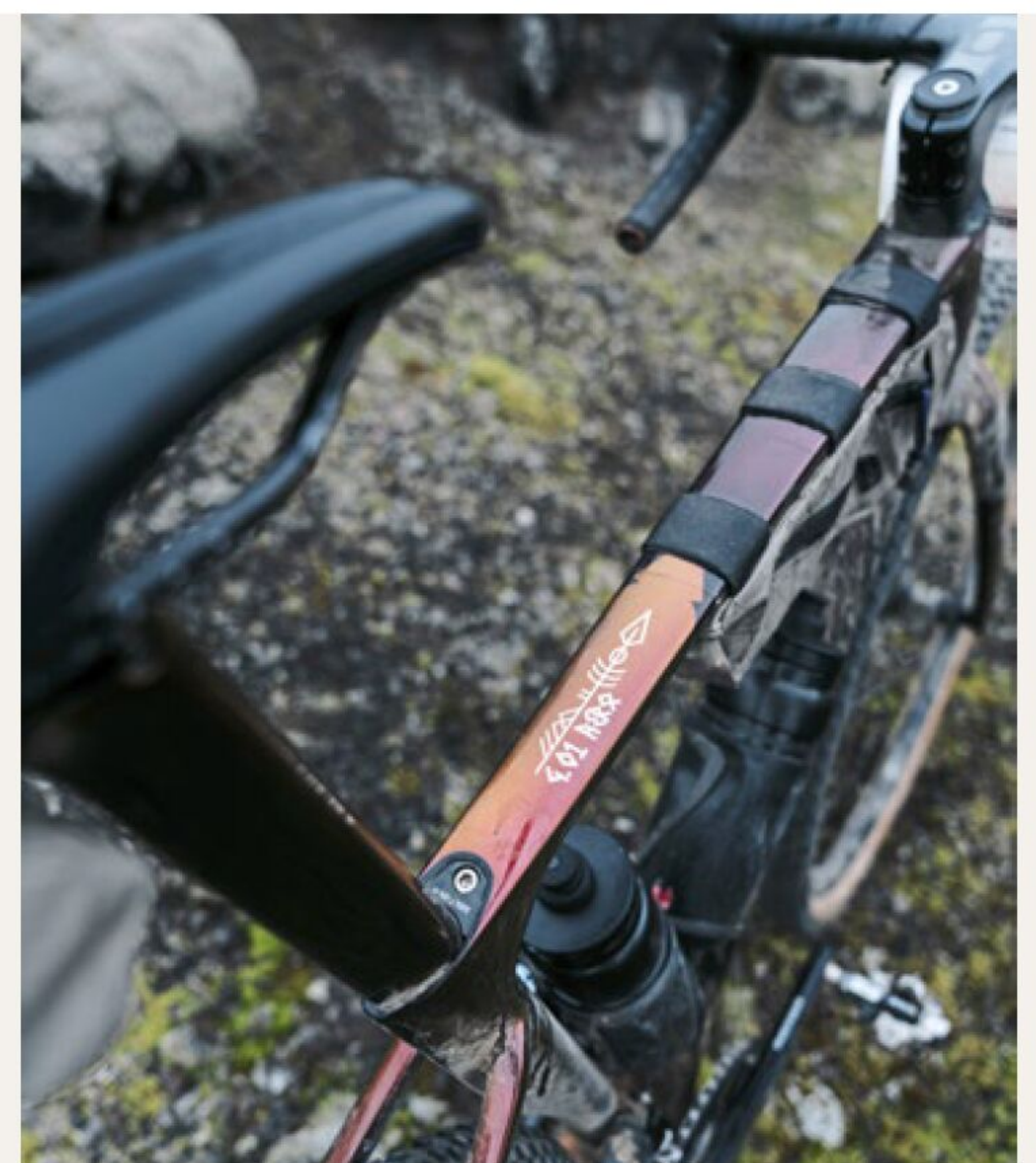


Das Rennen durch die einzigartige Vulkanlandschaft stellt für Kopf und Körper eine besondere Herausforderung dar. An den oft sehr steilen Anstiegen müssen selbst die schnellsten Teilnehmer mal aus dem Sattel, um ihr Gravelbike zu schieben.

ZUR INFO



DIE STRECKE : Seit der Premiere im Jahr 2019 gehört das Rift zu den beliebtesten Gravelbike-Rennen im Kalender. Auf rund 200 Kilometern mit über 2000 Höhenmetern führt das Rennen durch den Süden Islands. Alternativ gibt es eine kürzere Variante über 100 Kilometer. Die nächste Austragung findet am 19. Juli 2025 statt. Registrieren kann man sich ab September. Insgesamt gibt es 1500 Startplätze, die üblicherweise nach wenigen Minuten ausverkauft sind. Die Startgebühr beträgt rund 260 Euro. **therift.bike**



DAS RAD ZUM RENNEN: Auf einem G.01 der jungen österreichischen Marke 10F1 war Christoph auf Island unterwegs. Das individualisierte Design soll seine besondere Beziehung zu der Insel unterstreichen. **Das Bike im Test gibt's auf Seite 47.**



KOM Berlin
Mt. Everest in Berlin

Bereits zum fünften Mal geht es vom 13.-14. September bei KOM Berlin ganz hoch hinaus. Ob alleine oder im Team: Ziel bei der Everesting-Challenge in der Hauptstadt ist es, auf einem Rundkurs in den Arkenbergen 8848 Höhenmeter zu sammeln. komberlin.com

Gravel Rallye Rhine Valley
Spaß im Rheintal
Vom 11.-13. Oktober steigt in Bad Breisach im Rheintal die Gravel Rallye. Neben abwechslungsreichen Strecken durch Kaiserstuhl, Rheinebene und das Elsass warten auch spannende Formate. So wie die Gravel-Team-Challenge Q-Rallye mit Checkpoints und freier Routenwahl. Mehr Infos: gravel-rallye.com



Impressum

Verlag und Redaktion: Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart, Postfach, 70162 Stuttgart, Telefon: 07 11/182-01, E-Mail: info@gravel-bike.com, www.bike-x.de/gravelbike
Chefredaktion: Alexander Walz
Redaktion: Felix Krakow, Felix Böhlken, Christian Bruner, Eric Gutglück, Moritz Pfeiffer, Moritz Schwertner, Thomas Terbeck
Art Direction: Dagmar Behringer
Grafik: Sandra Giacomelli
Publisher: Barbara Groscurth
Unit Sales Director Print und Digital: Kirsten Brodersen
Telefon: 07 11/1 82-1545
E-Mail: kbrodersen@motorpresse.de
Verantwortlich für den Anzeigenteil: Bettina Knorr

Telefon: 07 11/1 82-1841, Fax -20 68, E-Mail: bknorr@motorpresse.de
Zurzeit ist die Anzeigenpreisliste vom 1. Januar 2024 gültig.

Geschäftsführung: Kay Labinsky
Leiter des Geschäftsbereichs Sport + Lifestyle: Wolfgang Melcher
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG
Telefon: 089/31906-0, E-Mail: info@mzv.de
Einzelheftbestellungen: BurdaVerlag Consumer Sales & Services GmbH
Telefon Inland: 0781 639 6657
Telefon Ausland: (+49) 781 639 6658
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de
Druck: Vogel Druck, 97204 Höchberg

Datenschutzinfo: Kontakt zum Datenschutzbeauftragten: BurdaVerlag Consumer Sales & Services GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Telefon: 0781-6396102. Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich. Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde. **Datenschutzanfragen:** Telefon: 0781-84 6102, E-Mail: gravelbike@datenschutzanfrage.de

Alle Rechte vorbehalten.
© by Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Die Zeitschrift und alle in ihr enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Mit Ausnahme der gesetzlich zugelassenen Fälle ist eine Verwertung ohne Einwilligung des Verlags strafbar. Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Fotos übernimmt der Verlag keine Haftung. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können nicht anerkannt werden.

3
Events,
die du dieses Jahr
noch in Deutschland
erleben kannst.



The Gravel Club Rides
Gemeinsam unterwegs

Hast du Lust, neue Leute und Strecken kennenzulernen, anstatt immer allein die gleichen Runden zu drehen? Dann sind die regelmäßigen Community-Rides des Gravel Clubs in vielen Städten und Regionen wie für dich gemacht. Übersicht auf: gravel-club.com

Die nächste Ausgabe von GRAVELBIKE erscheint am 15. April 2025.
Folgt uns bis dahin auf bike-x.de/gravelbike, auf Instagram unter [gravelbike.mag](https://www.instagram.com/gravelbike.mag) für News, Produkte, Umfragen und Geschichten rund ums Gravelbike.

TESTEN, TOUREN, GENIESSSEN.



BRIXEN 19.-22.9.24

WWW.MOUNTAINBIKE-FESTIVAL.DE

Veranstalter/
Organizzatore



Partner

BRIXEN



BOSCH
Technik fürs Leben

Sunlight 

 **komoot**

PYRO



OFF THE ROAD, ON THE HUNT



Der GRC 50 Laufradsatz ist dein Co-Pilot für die nächste Gravel-Etappe. Die 50 mm hohe Carbon-Felge basiert auf dem AERO+ Konzept und lässt dich scheinbar die Luft zertrennen. Die Felgenform reduziert gleichzeitig die Lenkeinflüsse und mit einer Innenmaulweite von 24 mm hast du jederzeit die volle Kontrolle über deinen Racer. **Jetzt QR Code scannen und mehr erfahren.**

DT SWISS ENGINEERING PERFORMANCE