

2022

RennRad

GRAVEL



GETESTET

**18 Gravelreifen
& 30 Taschen**

REPORTAGE & TIPPS

**Training, Touren
& Abenteuer**

TEST & KAUFBERATUNG

36 GRAVELBIKES

RADCLUB

DEALS & EVENTS

RUND UMS RAD

ÜBER 30 RABATTE UND VORTEILE

Mit nur einem Vorteil ist
das Geld wieder drin

SCHON AB

2€

PRO MONAT



SICHERE DIR JETZT DIE VORTEILE

www.radclub.de/einsteigen



50%

AUF BIKEFITTING



nur **59€** statt 119€*

*Beispiel: einstündige Bikesizing-Kaufberatung bei Diagnose Berlin

20%

AUF FAHRRADVERSICHERUNG



nur **60€** statt 75€*

*Beispiel: für E-Bike, Kaufpreis: 3.000 €, Versicherung von hepster, gegen Beschädigung und Verschleiß

10%

AUF GEBRAUCHTE E-BIKES



nur **1.878€** statt 2.087€*

*Beispiel: Ghost Teru X SE 27,5" bei Greenstorm

UND VIELE WEITERE ANGEBOTE

UNSERE PARTNER
(Auszug)



busch+müller



GIANT



bergzeit

20€
GUTSCHEIN

Dein Willkommensgeschenk!

Neue Radclub-Mitglieder erhalten zum Start einen 20-Euro-Gutschein von bergzeit.de, der z.B. für Fahrradzubehör eingelöst werden kann.

TESTS, TRAILS & NATUR

Sie sind Räder für fast alle Fälle und Terrains – für Asphalt, Feldwege, Schotterstrecken, Trails – und so viel mehr als nur ein „Trend“: Gravelbikes. Sie sind robust, schnell, geländegängig, vielseitig – für den Renn-, Offroad-, Bikepacking- und den Langstreckeneinsatz. All diese Einsatzzwecke werden in dieser RennRad-Gravel-Spezial-Ausgabe beleuchtet. In Form von Reportagen, Tests, Trainings- und Reise-Artikeln. Vor allem sind in diesem Magazin alle zum Thema Gravel passenden Rad- und Materialtests der vergangenen zwölf Monate zusammengefasst. Es kann demnach auch als Marktüberblick und Kaufentscheidungshilfe dienen. Nicht nur in Sachen Gravelbikes – Sie finden in dieser Ausgabe 36 verschiedene Modelle, die wir für Sie getestet haben – sondern auch in Sachen Zubehör. Zum umfangreichen Inhalt dieses Hefts zählen: ein Gravelreifen-, ein Packtaschen-, ein Akku-Lampen-, ein Regen-Radbekleidungs- und ein Bikepacking-Equipment-Test. Letzterer dreht sich um besonders

leichte und robuste Zelte, Schlafsäcke und Luftmatratzen. Zudem bieten wir etliche pragmatische und zeiteffiziente Trainingstipps und -Pläne sowie Traum-Touren durch Deutschland, Österreich oder das Himalaya. Unsere Tests sollen alle Bereiche und Zielgruppen abdecken. So kostet das günstigste Testrad, das Bergamont Grandurance 8, 1899 Euro. Das teuerste Modell in dieser Ausgabe, das neue Specialized Crux, ist zugleich das rennorientierteste: Es wiegt nur 7,25 Kilogramm – und ist damit das leichteste je von uns getestete Gravelbike. Die maximale an einem Testmodell verbaute Reifenbreite: 54 Millimeter, am Breezer Radar X Pro. Egal, wie die eigenen Ansprüche an ein Gravelrad sind – in diesem Spezial-Magazin sollte Jeder etwas Passendes finden. Plus: Unterhaltung, Information, Motivation, Inspiration.

David Binnig

David Binnig | Chefredakteur



A high-angle, rear-view photograph of a person riding a mountain bike across a vast, arid desert landscape. The rider is wearing a bright red long-sleeved shirt and pants, a white and black helmet, and a large black backpack with yellow straps. The bike is a full-suspension mountain bike with black tires and a silver frame. The ground is dry, sandy, and covered in small rocks, with visible tire tracks. The rider's shadow is cast long and dark on the ground in the lower right. The background shows a wide, flat expanse of desert under a clear sky.

OMAR DI FELICE

QUER DURCH DIE WÜSTE



BERGE KÜNSTE

2200 Kilometer mit dem Gravelrad durch eine der menschenfeindlichsten Regionen des Planeten: die Wüste Gobi. Omar di Felice liebt die Kälte, die Natur – und das Abenteuer. Von Langdistanz-Radrennen und Erlebnissen in Lappland, Island und der Mongolei. **Ein Portrait.**

Text: Jan Zesewitz **Fotos:** Omar di Felice

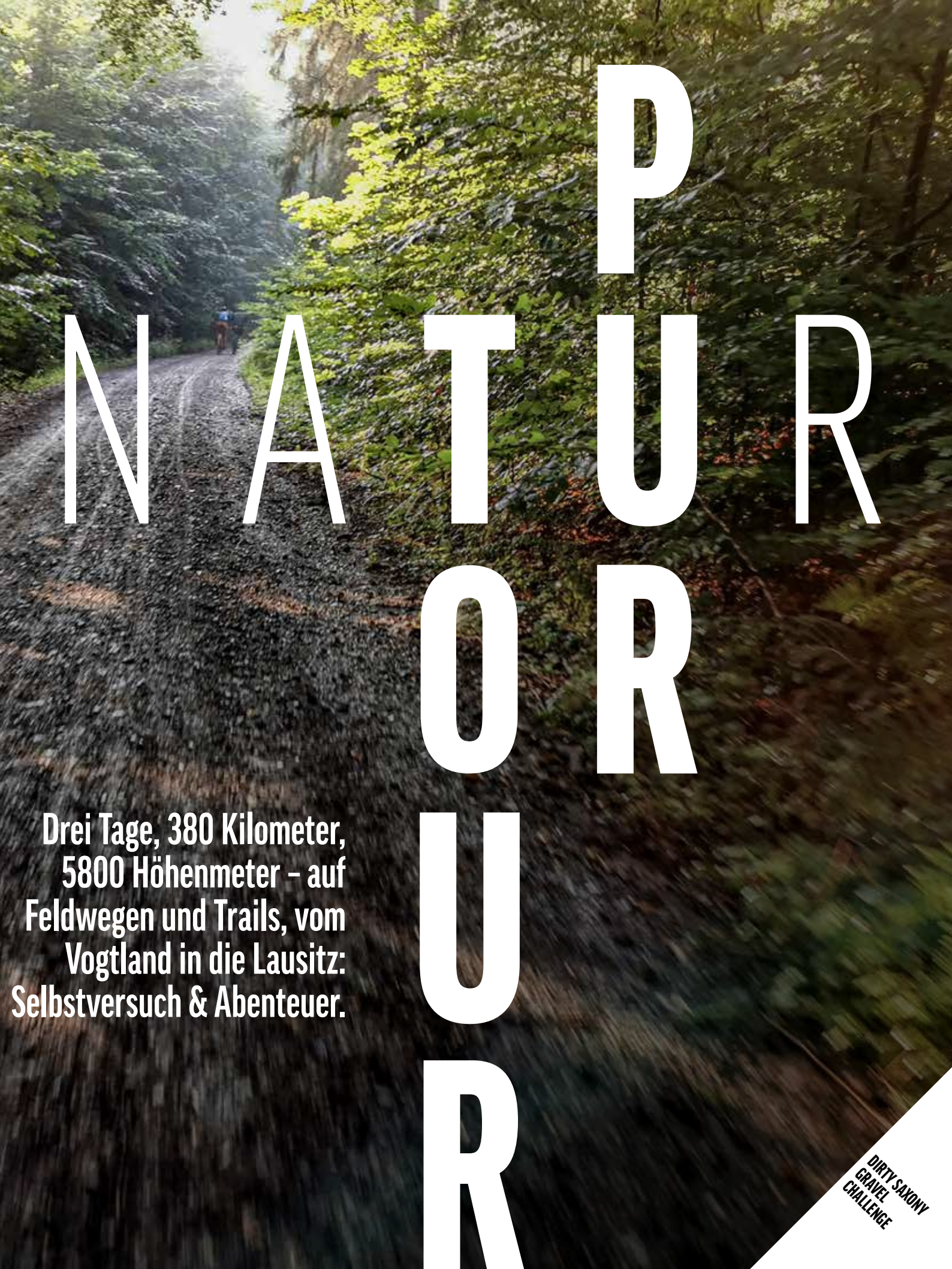


WELT

MIT 24 ERKRANKT ER AN KREBS - MIT 28 BRICHT ER AUF. IMMER GEN OSTEN. GEN HIMALAYA.
VON DRESDEN NACH INDIEN. ÜBER DIE HÖCHSTEN PÄSSE. AUF EINEM GRAVELBIKE. ZU NEUEM.
EINE REPORTAGE VON ABENTEUERN, VOM FALLEN UND VOM AUFSTEHEN, VOM SUCHEN UND VOM FINDEN.

ERLEBEN





P NATUR OR U R

**Drei Tage, 380 Kilometer,
5800 Höhenmeter – auf
Feldwegen und Trails, vom
Vogtland in die Lausitz:
Selbstversuch & Abenteuer.**

**DIRTY SAXONY
GRAVEL
CHALLENGE**

CYCLO CROSS

CYCLO CROSS

TEAM SCHAMEL

Schlamm, Sand, Sprünge, Herzfrequenz 200:
Das ist Cyclocross. 2021 wird es zum ersten
Mal ein deutsches Cross-Profi-Team geben.
Einblicke & Trainings-Tipps.

TRIP WIDE



Ein Rad für alle Fälle: Asphalt, Schotter, Matsch, Trails, Sport, Pendeln, Reisen, Abenteuer. Die Charaktere der elf getesteten Gravel-Räder gehen weit auseinander. Die Stärken, die Schwächen, die Preis-Leistung – der große Vergleichstest.

Text: Yannik Achterberg, David Binnig, Leon Echtermann, Johann Fährmann, Marco Hinzer, Jan Zesewitz
Fotos: Jürgen Amann, Brazo de Hierro/Scott

Packen, Taschen ans Rad bauen, losfahren – von der eigenen Haustür aus: Viele Gravelräder sind auf Langstreckeneinsätze, Robustheit und den Gepäcktransport ausgelegt. Sie sind somit auf einen wachsenden Trend ausgerichtet: das Bikepacking, das Reisen mit und auf dem Rad. Was ein Gravelbike bikepacking-tauglich macht: ein hohes maximales Systemgewicht, Montageösen, eine komfortorientierte Geometrie und Ausstattung, eine passende Übersetzung und mehr. Auf diese Faktoren – Robustheit, Fahrkomfort und Langstrecken-Orientierung – haben wir bei der Auswahl dieses Testfeldes einen besonderen Schwerpunkt gesetzt. Ein zweiter lautet: Preis-Leistung. Angesichts der zunehmenden Ausdifferenzierung im Bereich der Gravelräder weiten sich, leider, auch in diesem Rad-Bereich die Preisabstände enorm. Sechs der elf Räder dieses Vergleichstests kosten weniger als 5000 Euro.

Das günstigste Rad ist das Lapierre Crosshill 5.0. Die Basis dieses Modells bildet ein robuster Aluminium-Rahmen. Dieser, sowie die Gabel, bieten viele Anbringungsmöglichkeiten für Flaschenhalter, Taschen, Schutzbleche und einen Gepäckträger. Es ist ein vielseitiges Rad für Graveltouren, Bikepacking und Pendelfahrten. Auch die Geländetauglichkeit der Testmodelle unterscheidet sich zum Teil stark: Einige Gravelbikes entlehnen ihre Geometrien aus dem Bereich der Mountainbikes, andere sind Marathon-Rennrädern näher. Ein weiterer Indikator dafür, auf welche Terrains und Einsatzgebiete ein Modell ausgerichtet ist: die Reifenbreite. Die mit 37 Millimeter schmalsten Reifen sind am Lapierre verbaut, die breitesten am Salsa Cutthroat. Dessen Geometrie entstammt eindeutig dem Mountainbike-Segment. Seine Reifen sind 29 Zoll groß und 55 Millimeter breit. Die Stärken des Salsa liegen – wenig überraschend – vor allem im Gelände. Dementsprechend ist auch der Lenker gestaltet: Das Salsa-Cowchipper-Aluminium-Modell ist ganze 50 Zentimeter breit und mit 24 Grad „Flare“, ergo einem sehr stark ausgestellten Unterlenker, für mehr Kontrolle ausgestattet. Das am klarsten auf den sportiven beziehungsweise den Race-Einsatz ausgelegte Modell dieses Testfeldes ist das Airstream Gravel One. Der österreichische Hersteller beschreibt sein Rad als Aero-Gravelbike. Bereits die Aero-Aussparungen und abgeflachten Rohrformen zeigen diese Ausrichtung deutlich. Ob Rennen, Pendelfahrten oder Touren als Haupteinsatzgebiete: In diesem Testfeld wird jeder fündig. Das passende Zubehör für Mehrtages-Touren und Übernachtungen – wie etwa Leichtgewichtszelte, Schlafsäcke und Isomatten – finden Sie im Test ab der Seite 116. //

DAS GÜNSTIGSTE TESTRAD

Das Lapierre Crosshill 5.0
Der Preis: 1999 Euro

DAS TEUERSTE TESTRAD

Das Airstream Gravel One
Der Preis: 9419 Euro

DAS LEICHTESTE TESTRAD

Das Scott Addict Gravel Tuned
Das Gewicht: 8,29 Kilogramm

DAS RAD MIT DEN BREITESTEN REIFEN

Das Salsa Cutthroat
Die Breite: 55 Millimeter

OFF

ROAD

**Vielseitig, extrem robust,
geländegängig, schnell –
und preisleistungsstark:
17 Gravelbikes unter
3000 Euro im Test.**

Text: David Binnig, Johann Fährmann,
Yannik Achterberg, Jan Zesewitz

Fotos: Jürgen Amann, Castelli Cycling



MEHR WEG

Rollwiderstand, Grip, Pannenschutz, Komfort: Gravel-Reifen müssen extrem vielseitig sein. Gibt es perfekte Allrounder? 18 Modelle im Test.

Text: Johann Fährmann

Fotos: Jürgen Amann, Javi Echevarría Ruiz

Glatte Asphalt, tiefer Waldboden, feiner Schotter, grobe Steine und nasse Wurzeln: Gravel-Reifen müssen Allrounder sein. Denn Gravel bedeutet: Freie Streckenwahl und die Unabhängigkeit von asphaltierten Straßen. Das Versprechen: Abenteuer, Naturerlebnis und ein Radsport-Erlebnis ohne die Nachteile des Straßenverkehrs. Kein Teil am Rad ist hierfür so entscheidend wie die Reifen. Sie müssen auf unterschiedlichen Terrains funktionieren – auf einem möglichst hohen Niveau. Gravel-Reifen machen den wesentlichen Unterschied. Sie allein können bereits manche komfortorientierte Rennradmodelle mit großen Reifenfreiheiten zu Gravel-Bikes machen.

Grip, Komfort, Rollwiderstand und einen hohen Pannenschutz: All das sollen Gravel-Reifen auf sehr unterschiedlichen Untergründen bieten. Deshalb sind sie „Reifen der Kompromisse“. Nicht alle Gravel-Reifen sind echte Allrounder. Viele Modelle sind spezialisiert: Sie bieten etwa besonders wenig Rollwiderstand auf Asphalt – oder mit einem groben Stollenprofil besonders viel Halt im Gelände. Diese Vorteile gehen in vielen Fällen zulasten der Performance in anderen Bereichen. In unserem Testfeld finden sich vor allem Allround-Modelle mit der Ausrichtung und dem Anspruch, für möglichst viele Einsatzgebiete optimal geeignet zu sein.

Spezialisten & Allrounder

Je nach den Vorlieben des Fahrers und der Beschaffenheit der gefahrenen Strecken sind die Anforderungen an den Reifen sehr unterschiedlich. Daher gibt es nicht den „einen“ perfekten Gravel-Reifen. Sondern: für das jeweilige Einsatzgebiet mehr oder weniger passende Modelle. Die Auswahl ist groß: Die meisten Hersteller bieten verschiedene Modelle für die unterschiedlichen Haupteinsatzgebiete an. Und in unterschiedlichen Breiten und Größen – denn im Gravelbereich kommen zunehmend auch 650b-Laufräder, ergo Räder mit 27,5 Zoll Durchmesser, zum Einsatz. Bei der Auswahl der Kandidaten für diesen Test haben wir den Fokus auf Allround-Gravel-Reifen gelegt. Dennoch gibt es auch hier Unterschiede hinsichtlich der Performance auf befestigten und unbefestigten Böden. Unser Test gibt Tipps, welche Modelle die jeweils Optimalen sein könnten. Denn die Auswahl des richtigen Reifens sollte immer mit

folgender Frage beginnen: Auf welchen Untergrund soll der Reifen besonders überzeugen – welches ist mein Haupteinsatzgebiet? Unser Test zeigt: Es gibt sie – jene Gravel-Reifen, die auf sehr unterschiedlichen Strecken und Untergründen ähnlich schnell, agil, sicher und komfortabel sind. Top-Allrounder.

Schwalbe & Continental

Sowohl die Labor-Werte als auch unsere Erkenntnisse nach tausenden Testkilometern weisen hier zwei Modelle von deutschen Herstellern besonders aus: den Continental Terra Speed und den Schwalbe G-One Allround. Beide zeigen auf Asphalt und Schotterstraßen einen geringen Rollwiderstand und bieten einen guten Pannenschutz. Aufgrund ihrer stabilen Karkassen ist das Fahrgefühl nie schwammig, dennoch können sie mit einem geringen Luftdruck gefahren werden und bieten daher viel Dämpfungskomfort. Bei beiden sind die Stollen eher klein, aber dennoch sehr griffig – an ihre Grenzen geraten sie hinsichtlich der Haftung erst auf sehr grobem Untergrund und bei tiefen, nassen Böden. Andere Allround-Modelle setzen stattdessen auf unterschiedliche Profilierungen, um besonders allround-tauglich zu werden. Beim Specialized Pathfinder Pro befindet sich in der Mitte der Lauffläche ein Slick-Streifen. Entsprechend gut rollt der Reifen auf Asphalt. Dank der Stollen an den Schultern ist der Grip auch in Schotterkurven hoch. Das Modell ist zudem preislich besonders attraktiv.

An Rennrädern sind 25 Millimeter breite Reifen inzwischen der Standard. Auch 28-Millimeter-Modelle sieht man immer häufiger. Labor- und Praxis-Test zeigen: Der Komfortgewinn und damit die Möglichkeit der bestmöglichen Ausdauer-Performance ist hoch, Abstriche hinsichtlich des Rollwiderstandes macht man in der

Regel nicht. Eine noch stärkere Dämpfung ist klar im Offroad-Einsatz gefragt. Bei den meisten Gravel-Bikes kommt der höchste Anteil davon von den Reifen. Dies zeigt auch unser großer Gravel-Radtest mit 33 sehr unterschiedlichen Modellen. Hier kommen, sofern die Reifenfreiheit der Rahmenkonstruktion gegeben ist, auch einige 650b- ergo 27,5-Zoll-Reifen zum Einsatz, die noch breiter und voluminöser sind. Sie überzeugen im Gelände, rollen auf Asphalt aber oftmals „schwerer“, ihr Fahrverhalten ist weniger agil, teilweise sogar schwammig. Die Reifen in diesem Test kommen mit den besonders allround-tauglichen Breiten von rund 40 Millimetern – auch wenn sich die tatsächlichen Breiten aufgrund der unterschiedlichen Reifenkonstruktionen in der Praxis voneinander unterscheiden.

Tubeless & Luftdruck

Meist gilt: Je breiter der Reifen ist, desto größer ist sein Volumen und desto geringer ist der Luftdruck, mit dem er gefahren werden kann. Allerdings kann das Fahrverhalten sehr breiter Reifen auf festem Untergrund teils schwammig sein. Tubeless-Systeme können in vielen Fällen den Dämpfungskomfort zusätzlich erhöhen, da sie mit einem sehr geringen Luftdruck gefahren werden können. Viele setzten hier im Allround-Einsatz auf Werte von rund zwei Bar. Wenn man etwa bei Bikepacking-Touren schweres Gepäck mitführt, sollte man den Luftdruck erhöhen. Wer die Reifen mit einem Schlauch fährt, wählt in der Regel eher rund drei Bar Druck. Dann ist die Gefahr einer Durchschlag-Panne geringer, und der „gespannte“ Schlauch kann weniger leicht am Felgenhorn eingeklemmt werden. Generell erwies sich das Tubeless-System – unter anderem durch den guten Pannenschutz der Dichtmilch – auch in diesem Test als überzeugend. //

DIE ERGEBNISSE: DIE TOP-DREI-REIFEN

DIE LEICHTESTEN REIFEN

- | | |
|-----------------------------|------------------------------------|
| 1. Challenge Gravel Grinder | 38 Millimeter: 367 Gramm |
| 2. Donnelly Xploro MSO | 40 Millimeter, Clincher: 389 Gramm |
| 3. Vredestein Aventura TRL | 38 Millimeter: 397 Gramm |

DIE REIFEN MIT DEM GERINGSTEN ROLLWIDERSTAND

- | | |
|-------------------------------|--------------------------|
| 1. Pirelli Cinturato Gravel H | 40 Millimeter: 22 Watt |
| 2. Continental Terra Speed | 40 Millimeter: 22,6 Watt |
| 3. Schwalbe G-One Allround | 38 Millimeter: 22,9 Watt |

DIE REIFEN MIT DEM BESTEN PANNENSCHUTZ*

- | |
|-------------------------------|
| 1. Schwalbe G-One Allround |
| 2. CST Pika |
| 3. Specialized Pathfinder Pro |

*Basierend auf den Ergebnissen der einzelnen Pannenschutz-Tests.



A full-page background image of a cyclist in a green and black jersey, wearing a helmet and sunglasses, riding a road bike on a dirt path. The cyclist is in a dynamic, forward-leaning position. The background is a blurred natural setting with warm, golden light.

**Auszeit:
Mehrtagestouren
mit Gepäck bieten
Abenteuer, Sport,
Freiheit. Was man
dafür braucht: Robuste
und funktionale
Taschen. 30 Modelle im
Vergleichstest.**

BIKEPACKS

WASSER DICHT





NO HOTEL



**Mehr Licht – mehr Sicherheit:
Leuchtkraft, Batterien, Qualität
& mehr. 23 Akku-Lampen im Test.**

LEUCHT

Text: Günther Proske

Fotos: Phil Gale/BMC, Trek, Gideon Heede

Spät hell, früh dunkel: Besonders von Oktober bis April kommt kaum ein Radsportler ohne Beleuchtung am Rad aus. Um zu sehen, und um gesehen zu werden. Doch viele Profis machen es vor und nutzen Beleuchtung am Fahrrad das ganze Jahr über – um von anderen Verkehrsteilnehmern früh genug gesehen zu werden. Welche Leuchten sind besonders geeignet für welche Einsatzgebiete? Wir haben 23 Modelle getestet. Unser Test zeigt: Je günstiger eine Lampe ist und je weniger Leuchtkraft sie hat, desto mehr ist sie vor allem dafür geeignet, „gesehen“ zu werden – und nicht, um selbst zu „sehen“. Modelle aus dem höheren Preissegment hingegen eignen sich in der Regel besser dafür, die Umgebung wahrnehmbar zu machen. Wie hell sollte eine Lampe am Rennrad oder am Gravelbike sein? Fest steht: Nahezu alle Lampen im Test leuchteten die Straße und das relevante Umfeld mehr als ausreichend gut aus. High-End-Modelle wie von Lupine, die mehr als 500 Euro kosten, erreichten zum Teil eine beinahe „taghelle“ Ausleuchtung. Jedoch zeigte sich auch: Bereits günstige Exemplare können für eine gute Sicht bei Nachtfahrten genügen. Aus den getesteten Modellen lassen sich drei

Kategorien bilden. Im Stadtverkehr ist auf Radwegen eine Leuchtkraft von 30 bis 60 Lux oft ausreichend, um genug zu sehen und vor allem: um von anderen gesehen zu werden. Mit 80 bis 100 Lux erreicht man bereits Leuchtweiten von rund 100 Metern. Das reicht den meisten Radsportlern vollkommen aus. Je schneller man fährt, desto weiter sollte die Lampe leuchten. High-End-Leuchten überschreiten Werte von 100 Lux und leuchten zusätzlich links und rechts des Weges stark. Die Investition kann sich für viele, gerade für passionierte Nachtfahrer, lohnen.

Leuchtdauer & Akku

Die Amperestunden des Akkus, die Wattzahl des Leuchtmittels, die erforderliche Spannung – sie alle bestimmen die Leuchtdauer. Diese lässt sich theoretisch errechnen. Eine etwas gröbere, unwissenschaftliche, aber weithin verbreitete Faustregel besagt: Je schwerer der Akku, desto länger ist die Leuchtdauer. In der Praxis gilt: Je niedriger die Beleuchtungsstufe, desto länger die Akkulaufzeit. Wer länger mit Beleuchtung fahren will, profitiert besonders von einem starken Akku. Bei manchen Modellen wird

dieser angesteckt und ist nicht in das Lampengehäuse integriert. Dennoch muss man auch bei besonders starken Akkus teilweise mit den Beleuchtungsstufen „haushalten“ – und nur dann die höchste Leuchtstufe nutzen, wenn man sie auch wirklich benötigt. Vorsicht: An vielen modernen Aero-Komponenten lassen sich die Lampen leider nicht immer so einfach und platziert anbringen wie etwa an klassischen Rundrohr-Sattelstützen oder -Lenkern.

Die Montage

Nicht alle Hersteller liefern ihre Lampen mit entsprechenden Befestigungselementen, meist Spanngummis, aus. Doch es gibt auch Lösungen für moderne Aero-Cockpit-Designs: Manche Frontleuchten etwa können mittels eines Adapters, wie es ihn auch für Action-Kameras gibt, an der Tachohalterung befestigt werden. Zum einen ist die Lampe dadurch mittig angebracht, zum anderen ist der Oberlenker frei zu greifen. Verfügt eine Lampe über einen entsprechenden Adapter, kann man beispielsweise von K-Edge oder F3 Cycling hochwertige Nachrüsthalterungen für Radcomputer von Garmin, Sigma oder Wahoo kaufen. Nachfragen bei Lupine und Supernova ergaben, dass diese Lösungen

bei beiden Premium-Herstellern ganz oben auf der Agenda stehen. In manchen Fällen kann das Rücklicht direkt am Sattel befestigt werden. Ein Ein-Aus-Knopf und eine Akku-Anzeige – mehr benötigen viele gute Lampen nicht. Das zeigt etwa die Sigma Aura 80. Dennoch existieren weiterhin Sonderlösungen, die ebenfalls überzeugen. Etwa: Die digitale Anzeige von Busch und Müller, das umfangreiche Digital-Display von Trelock oder die Akkustand-Anzeige von Lupine. Supernova bietet sogar eine Steuerung per App. Diese konnte in einigen Situationen überzeugen – auch da die Hightech-Lampe selbst sehr umfangreiche Funktionen bietet.

Bedienung & Anzeige

Manche Lampen bieten ein automatisches Fernlicht oder einen Tagfahrlicht-Sensor. Dies kann der Sicherheit dienen, aber auch mehr Akkukapazität beanspruchen, was die Leuchtdauer beeinträchtigt. In der Regel überzeugen solche Funktionen im Test. Blink-Funktionen lässt die StVZO in Deutschland nicht zu. Deshalb sind „Bremslichter“ wohl die Zusatzfunktion, von der man bei einem Rücklicht besonders profitieren kann. Die Funktion: Meist schaltet sich ein zweiter Leuchtpunkt automatisch zu,

KRAFT



AERODYNAMIK & GEPÄCK



Text und Messungen: Dipl. Ing Volker Buchholz, TH OWL

Einfach losfahren. Unabhängig sein. Völlig frei. Das ist es, was Viele beim Bikepacking – dem Reisen mit allem nötigen Gepäck am Rad – erleben. Ein Rad, drei, vier Packtaschen am Rahmen, unter dem Sattel, an der Gabel, am Lenker. Darin: Klamotten, Schlafsack, Isomatte, Zelt, Gaskocher, Essen, Zahnbürste. Das ist alles, was man braucht. Für ein Abenteuer – beziehungsweise einen Urlaub, ein langes Wochenende, eine Auszeit – von der eigenen Haustüre aus. Die Haupt-Ziele vieler, die solche „Mikro-Abenteuer“ bestreiten, lauten: Die Natur erleben, abschalten, aus dem Alltag fliehen, das Radfahren genießen.

Ein Windkanaltest, der untersucht, wie sich Packtaschen aerodynamisch auswirken – wie viele Watt dadurch „verloren gehen“ – kann angesichts dessen wohl etwas fehlgeleitet wirken. Leistungsmesser, Wettkampf, sportlicher Ehrgeiz – diese Eigenschaften vertragen sich nur bedingt mit dem Thema Bikepacking. Die Implikationen dieses Tests gehen jedoch weiter. Für viele Fahrertypen können die Auswirkungen der Taschen relevant sein. Denn die Frage nach der aufzuwendenden Leistung lässt auch Rückschlüsse darauf zu, wie viele Kilometer man an einem Tag zurücklegen kann – und kann somit zu einer sinnvollen Streckenplanung beitragen. Zudem professionalisiert sich auch die Gravelszene immer weiter. Auch bei den großen Rennen in den USA, wie dem 320 Kilometer langen „Unbound Gravel“ in Kansas, haben die Starter Taschen an ihren Rädern. Denn: Sie müssen alle Verpflegung sowie das Ersatzmaterial selbst transportieren. Der größte Fahrwiderstand ist bekanntlich der Luftwiderstand. So ist es völlig klar, dass Taschen am Gravelbike einen bremsenden Einfluss ausüben. Nur: Wie groß sind diese Effekte? Um wie viele Watt geht es? Und wie groß sind die aerodynamischen Unterschiede zwischen den verschiedenen Packtaschen-Modellen?

GRAVELBIKES ERMÖGLICHEN: NEUE
WEGE, NEUE FREIHEITEN, NEUE
NATUR-ERFAHRUNGEN. TEIL EINS
UNSERER GRAVEL-KOLUMNE: DIE
BEKLEIDUNG – TIPPS & TESTS.

NATUR

Text: Yannik Achterberg **Fotos:** Jake Stangel, Jürgen Amann

Ich spüre ein leichtes Kratzen am Oberarm: Ein dünner Ast mit vielen feinen Dornen hängt in meinem Trikot fest. Auf meinen Wangen mischen sich der Sand und Dreck der letzten Stunden mit Schweiß. Ich fahre auf einem schmalen Pfad im Wald. Ich fahre nah an meinem Limit – nicht weil ich es „muss“, nicht weil es auf einem Trainingsplan steht. Sondern weil ich es will. Der Grund der Geschwindigkeit heißt: Spaß. Flow.

Was ich während dieser Tour suche: Natur, Ruhe, Abenteuer. Das, was mich schon als Kind zum Radfahren gebracht hat. Heute wird meine Graveltour aber noch zu etwas anderem: zu einer Wanderung. Der Pfad unter und vor mir ist – immer wieder – zu steil, zu verwurzelt, zu felsig, zu eng. Absteigen, schieben, aufsteigen, fahren, absteigen. Dies ist der Rhythmus des heutigen Tages. Der Rhythmus einer anderen, intensiveren Natur-Erfahrung. Radfahren bedeutete für mich seit vielen Jahren vor allem: Rennradfahren, Rennen fahren, Trainieren, Reisen. Stunden-, Watt- und Kalorien-Zählen, Ziele, Schmerzen und Leistung. Meine Leidenschaft, mein Ehrgeiz. In der Zeit der Coronapandemie hat sich mein Horizont geweitet. Obwohl es kaum Reisen zu Rennen und Trainingslagern gab. Stattdessen: Abenteuer zu Hause, nahe Ziele, die Lust auf neue Erlebnisse, neue Wege, mehr Natur. Keine Rennen im Kalender, aber Ziele.

Schuhe & Pedale

Mit dem Gravelbike bekomme ich viel von dem zurück, was mich ursprünglich am Rennradfahren fasziniert hat – was ich aber auf den Asphaltstraßen, auf denen der Verkehr und die Aggressivität wachsen, leider immer seltener erlebe. Das Naturerlebnis, die Stille, die Einsamkeit – und meine Neugier. Ich erkunde bisher unentdeckte Wege in meiner Umgebung und treibe mich zu immer längeren Touren an. Je öfter ich auf meinem „anderem“ Rad, dem mit dem Rennlenker und den 40 Millimeter breiten Stollenreifen, unterwegs bin, desto mehr Gedanken mache ich mir über meine Gravel-Ausrüstung. Während meiner immer längeren Touren, bei denen ich meist allein unterwegs bin, spüre ich immer deutlicher, was ich vermisste: Komfort, Stauraum und Robustheit. All dies trifft schon auf meine Pedale zu. Denn: Auch an meinem Gravelbike sind Mountainbike-Pedale montiert. Deren Klick-

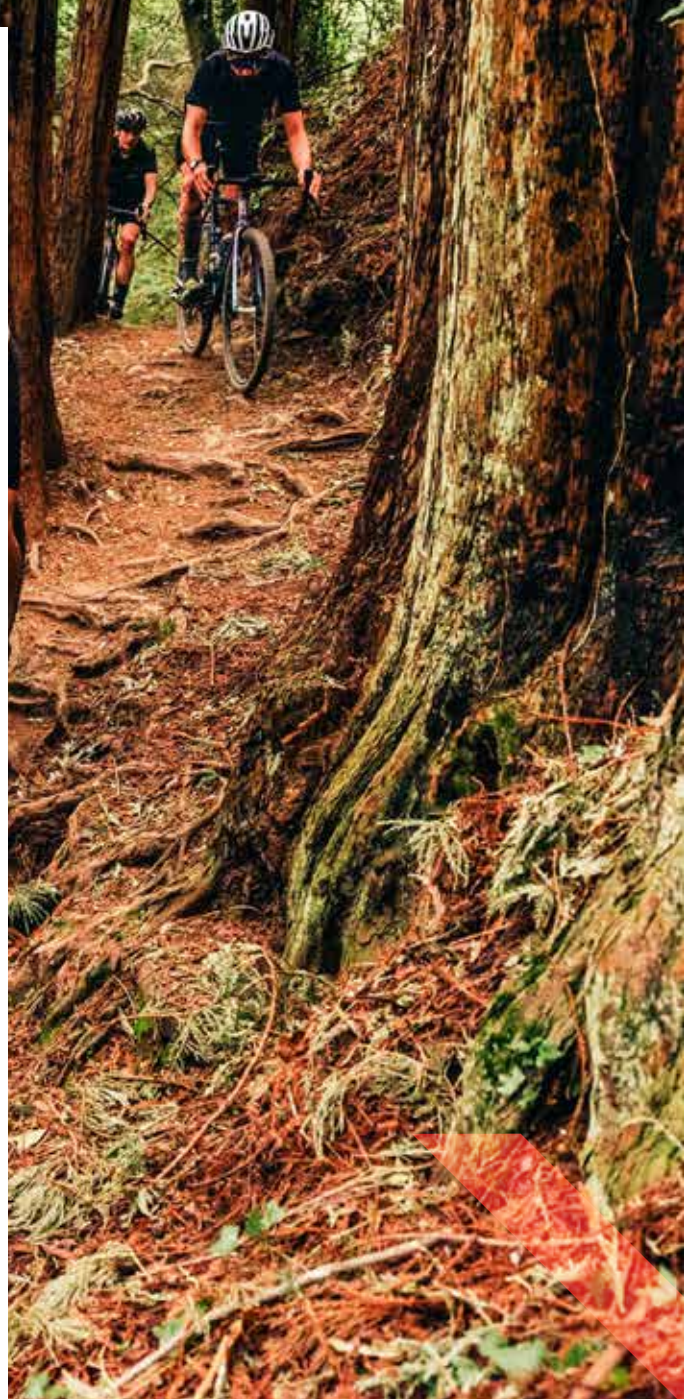


VERBUNDEN

Systeme funktionieren auch während des harten Geländeeinsatzes noch – sie sind sehr viel „immuner“ gegen Dreck, Staub und Matsch als Rennrad-Modelle. Und: Die dazu passenden Radschuhe für Zwei-Loch-Mountainbike-Cleats besitzen in der Regel zwar weniger steife, aber profilierte „Gummi“-Sohlen, mit denen man auch längere Strecken gehen oder gar laufen kann. Neben den klassischen Mountainbike-Schuhen bieten einige Hersteller inzwischen spezielle Gravel-Modelle an.

Trikots & Radhosen

Der Schnitt von gravel-spezifischen Trikots ist bei vielen Herstellern etwas lockerer und weniger rennorientiert-enganliegend. Ein Grund dafür: Die Aerodynamik spielt, bei den meist geringeren Geschwindigkeiten im Gelände, eine geringere Rolle. Zudem muss der Stoff sowohl sehr robust sein, als auch elastisch genug, um den benötigten „Stauraum“ bieten zu können. Zusätzlich zu den üblichen drei Trikottaschen am unteren Rücken bieten viele Gravel-Trikots auch weiteren „Stauraum“, etwa in Form von Reißverschluss-Taschen am Brustbereich. Manche Hersteller nähen zudem zusätzliche Innentaschen am Rücken ein. Ein Gravel-Trikot bietet im Vergleich mit einem klassischen Rennrad-Modell oft doppelt so viele Taschen. Der verwendete Stoff ist zudem oft schwerer und „dicker“, um sowohl etwaige Berührungen mit Ästen oder Dornen als auch die durch das Tragen eines Rucksacks verursachte Reibung dauerhaft zu überstehen. Für Mehrtagestouren, während denen sich keine modernen Waschgelegenheiten bieten, eignen sich etwa Stoffe mit Anteilen von Merino-Wolle, da diese länger geruchsneutral bleiben. In vielen Fällen ist die Kombination eines nicht zu dünnen kurzen Trikots mit Armlingen, einer Windweste und einem Unterhemd die flexibelste Lösung. Mit dieser „Minimal-Ausrüstung“ kann man einen sehr breiten Temperatur-Bereich abdecken. Wie die spezifischen Trikots, so sind auch die Gravel-Hosen oft etwas weiter geschnitten. Das Sitzpolster sollte dennoch ohne Verrutschen körpernah anliegen. Da bei vielen Gravelbikes die Sitzposition aufrechter und weniger sportlich-gestreckt ausfällt, kann der Einsatz spezieller Sitzpolster sinnvoll sein. Gerade während langer Touren



OFFROAD POWER



A large crowd of spectators, mostly men and children, are gathered outdoors in winter clothing, watching a cycling event. They are leaning on a metal barrier, and some are holding cameras. The background shows a dirt path and a banner with a red and white geometric pattern.

OFF ROAD

TRAINING

*Kurz, hart, anders: Das
Training ohne Rennrad –
im Gelände. Cyclocross-,
Gravel-, Mountainbike.
Fahrtechnik, Intervalle,
Effizienz. Einblicke.*

Text: Markus Kinzlbauer, David Binnig **Fotos:** Cor Vos, Adobe





BERGE BÄCHE PÄSSE

Text: Daniel Götz **Fotos:** Jürgen Amann

Vor mir: ein schmaler Weg wie eine Wand aus Schotter. Ich blicke mehr nach oben als nach vorne, um mein Ziel zu sehen. Ich fahre im Sitzen – sonst würde das Hinterrad durchdrehen. Der Untergrund ist teils lose, steinig, staubig. Der feine Schotter, der von meinen Stollenreifen aufgewirbelt wird, wird zu einer dünnen grau-weißen Wolke. Wenn ich nach oben schaue, erblicke ich: Wald, Nebel, Berge in der Ferne und einen Fischweiher neben der Forststraße. Vor allem aber merke ich, was fehlt: Geräusche – abgesehen von dem leisen Knirschen des Schotters unter meinen Reifen. Die Angler, die sich wortlos mit ihren Ruten, Keschern, Koffern und Eimern auf den Weg zu ihrem Platz machen, schauen irritiert, als ich an ihnen vorbeifahre. Ich gehe aus dem Sattel, will beschleunigen und dann ist da plötzlich dieser Schmerz im Oberschenkel. Erst ein Zucken, dann ein Ziehen. Ein Krampf. Mein erster seit Langem. Meine Tour hat in Mittersill auf dem Asphalt begonnen und mich über Schotterwege in die Natur geführt. Genauer: in das Hollersbachtal.

1:30, 3:45, 0:45 Stunden – die Zahlen auf den Wegweiser-Schildern am Streckenrand geben die Dauer des Fußwegs zur nächsten Alm oder Hütte an. Normalerweise. Radsportler wie mich sieht man hier selten – erst recht, wenn sie auf einem Gravel- und nicht auf einem Mountainbike in die Bergwelt der Hohen Tauern kommen. Noch kommen nur wenige Radfahrer in dieses breite Almtal, das nur rund fünf Kilometer von Mittersill entfernt liegt und wie aus einer anderen Zeit erscheint. Der Weg, der in diese Welt führt, steigt an, über Schotter- und Forstwege, durch Wälder und Wiesen. Dabei habe ich die Berge der Hohen Tauern stets im Blick. Mein erstes Ziel: die Senningeralm auf 1250 Metern Höhe. Von der Terrasse aus habe ich einen Panoramablick auf die Gipfel des Nationalparks Hohe Tauern. Doch ich bleibe nur

***Straßen und Schotterwege, Hügel und Pässe,
steil und flach: Der Oberpinzgau im Nationalpark
Hohe Tauern bietet alles. Geheimtipps und
Touren für Rennrad- und Gravel-Fahrer.***





MITTELGEBIRGE

THÜRINGER WALD

