2023

RennRad

GRAVEL

REPORTAGE & TIPPS

Training, Touren & Abenteuer

GETESTET

16 Paar Radschuhe & mehr

TEST & KAUFBERATUNG

42 GRAVELBIKES

DEALS & EVENTS

RUND UMS RAD

RADCLUB

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

15%

AUF BIKEFITTING

nur **182€** statt 215€*

*Beispiel: Bikefitting für Rennrad & Gravelbike bei Radlabor Freiburg, München, Frankfurt

20%

AUF BIKE-VERSICHERUNG

nur **23€** statt 29€*

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

10%

AUF E-BIKES

nur **1878€** statt 2087€*

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

200 € GUTSCHEIN

AUF LEEZE-LAUFRÄDER

nur **699€** statt 899€*

*Beispiel: Modell Leeze CC 50 Disc BASIC

15%

AUF SRM-POWERMETER

nur **1317€** statt 1549€*

*Beispiel: Road Aluminium – PM9

50 € GUTSCHEIN

FÜR GRAVEL-ZUBEHÖR

Für Bekleidung und Taschen von Platzangst

UND VIELE WEITERE ANGEBOTE

UNSERE PARTNER
(Auszug)

Radlabor · busch+müller · SQlab SPORTS ERGONOMICS · B&W · LEEZE · SKS GERMANY · SIGMA · SCHWALBE · TUNAP SPORTS

Mit Willkommensgeschenk!

Neue Radclub-Basis-Mitglieder können zum Start aus einer Vielzahl von Prämien wie Gutscheinen oder Fahrradzubehör auswählen. Die aktuelle Übersicht unter:
www.radclub.de/radclub-pramien

Foto: Falk Wenzel; Titelfoto: Francesco Perini

GRAVEL: RÄDER, MATERIAL, TOUREN & TIPPS

Sie werden immer mehr – und sie werden immer besser: Gravelbikes. Es sind Räder, die fast alles können. Geschwindigkeit, Agilität, Bikepacking, Komfort – auf fast allen Untergründen. Wer glaubte, das Thema Gravel sei nur ein Trend, weiß längst, dass er falsch lag. Viele sehen ihr Gravelbike als das eine Rad „für alle Fälle". Für manche ersetzt es das Rennrad, für andere das Mountainbike-Hardtail. Das Einsatzgebiet der schnellen Asphalt- und Gelände-Räder ist riesig. Und das Angebot beziehungsweise der Markt differenziert sich immer weiter aus. Was bedeutet: Die Auswahl wird größer. Die Räder werden spezifischer. Die Entscheidung, welches Gravelbike am besten zu einem passt, wird schwieriger. Ein wichtiger Indikator für die jeweile Ausrichtung der Bikes: die Reifenbreite. 35 Millimeter? 40? 45? 50? Alles ist möglich. Alles hat seine Vor- und Nachteile. „Breite Reifen sparen ein Drittel der Kraft", sagt Jan Heine, ein Tüftler, Tester, Firmenchef und Fahrer, den wir für dieses Magazin portraitiert haben. In unseren Tests dieser Sonderausgabe sind 42 Gravelbikes vertreten – mit teils extrem unterschiedlichen Ausrichtungen: Manche sind extrem leicht, wendig, schnell. Ergo: Sie sind Rennmaschinen. Andere sind robust, bequem und extrem auf eine größtmögliche Geländegängigkeit ausgerichtet. Was bedeutet: Jeder kann das genau zu sich, zu den eigenen Wünschen und Vorstellungen passende Rad finden.

David Binnig | Chefredakteur

LEITARTIKEL

von David Binnig

GRAVEL PROFIS

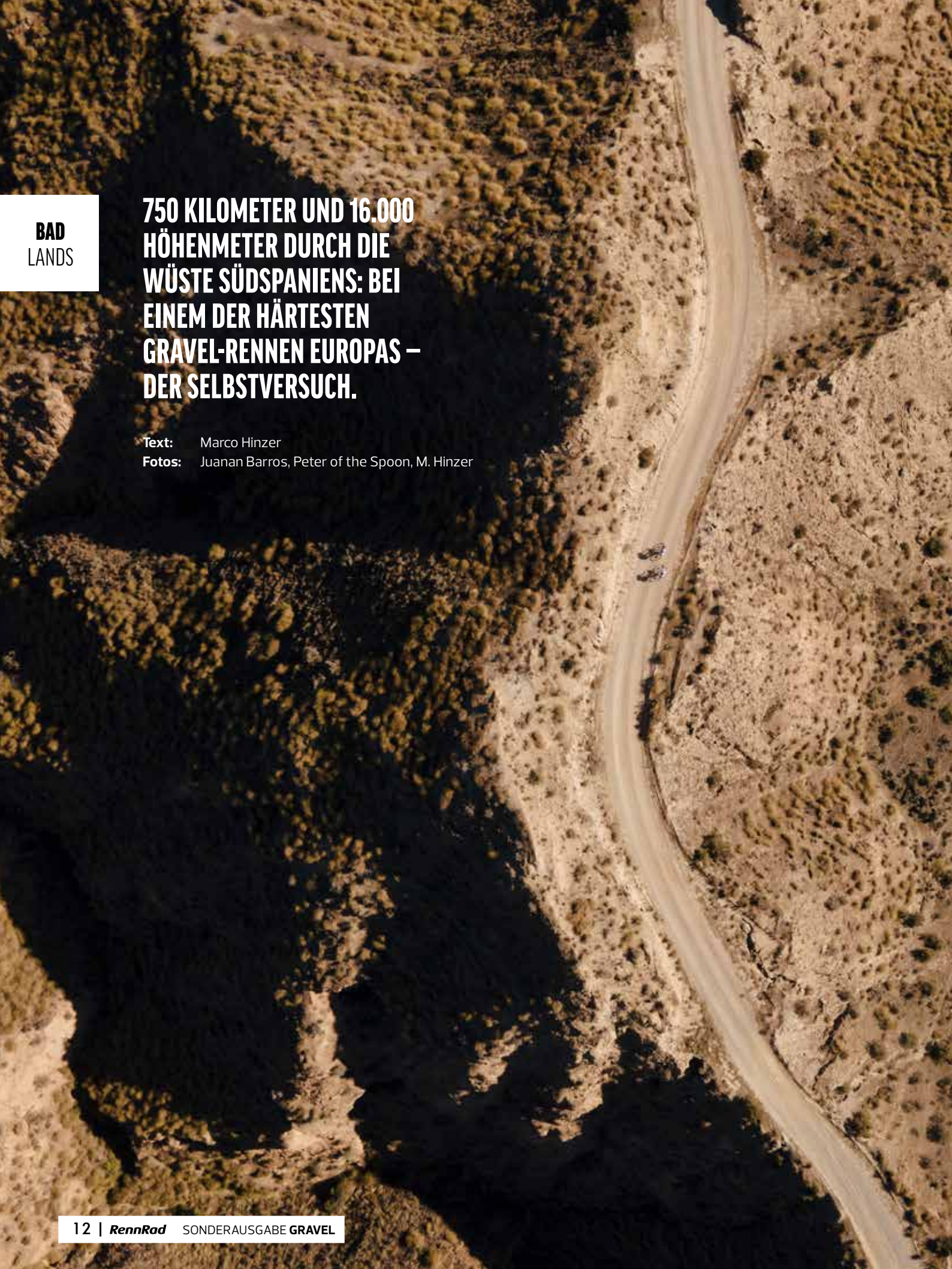
Höher, schneller, weiter – dies ist es, was den Sport ausmacht. Oder? Die Professionalisierung einer jungen Disziplin im Zeitraffer: die Gravelszene.

Freiheit – das ist, was Viele wollen, das ist, was den Marlboro-Mann erfolgreich machte*, das ist, wofür die neue, junge, hippe Rad-Disziplin „Gravel" steht: raus aus dem Hamsterrad, dem Bürostuhl, dem Alltag – rein in den Wald, in die Natur. Es ist eine Gegenwelt, nicht nur im Vergleich zur „normalen Arbeits-Alltags-Welt", sondern auch in Relation zum System des organisierten Sports. In dieser Gravel-Welt ist der Freiheitsgrad größer. Und: Ihr Image nach außen ist besser, neuer, unbeschwerter. Noch.

Denn diese neue Welt bewegt sich schnell auf die alte – in diesem Fall jene des Profi-Radsports – zu. Beziehungsweise: Sie wird von ihr übernommen, assimiliert. Nach und nach, schleichend und doch schnell. Diese Wandlung der Gravel-Szene zeigt die Effekte der Professionalisierung im Zeitraffer – wie unter einem Brennglas. Gravelbikes sind: schnell, leicht, grobstollig bereift, geländegängig. Komfortabler und langstreckenorientierter als Cyclocrossräder – leichter, schneller und vielseitiger als Mountainbikes. Gravel-Rennen wie der „Belgian Waffle Ride" mit seiner Strecke von 217 Kilometern und 3000 Höhenmetern oder das „Unbound Gravel" – 320 Kilometer, 3300 Höhenmeter – boomen. Doch ein solcher Aufstieg zieht im Kapitalismus stets dieselben Entwicklungen nach sich: Wo ein Markt ist, wird er bedient – in Form von Investitionen, PR, Produkten, Werbung. Die Events werden größer, der Markt wird breiter, die Umsätze und die Starterfelder werden größer – und schneller. Die „alte traditionelle" Profi-Radsportwelt diffundiert in die neue. Dies zeigt bereits ein Blick auf die Ergebnislisten der großen Gravelrennen der jüngeren Vergangenheit. Viele der Sieger und Top-Platzierten haben eine Gemeinsamkeit: Sie waren einst Straßen-Radprofis. Einer von ihnen: Peter Stetina. Er fuhr zehn Jahre lang als Profi für die Teams Garmin, BMC und Trek-Segafredo – und sagt: „Die Gravel-Szene ist sehr viel relaxter. Man trinkt abends nach dem Rennen zusammen ein Bier am Lagerfeuer. Es gibt so viel Kameradschaft." Die Frage ist: Wie lange noch? Die Gravel-Rennszene professionalisiert sich nicht nur – sie wird auch verinstitutionalisiert. So verkündeten die Sprecher des Weltradsportverbandes UCI im September 2021: Ab 2022 wird es erstmals eine globale „UCI World Gravel Series" geben, eine Rennserie mit großen Events in Europa, den USA, Kanada, Mexiko und Asien.

320 Kilometer & WM

Dort muss man Punkte holen, um sich für die neuen offiziellen Gravel-Weltmeisterschaften zu qualifizieren. „Ich würde sagen, dass das Gravel-Fahren seit Anbeginn des Radrennsports in dessen DNA verankert ist, denn die Straßen waren nicht immer, wie sie heute sind", sagt der UCI-Präsident David Lappartient. „Man kann sehen, dass der Sport weltweit beliebt ist und großes Entwicklungspotenzial birgt." Neben etlichen Ex-Profis treten längst auch Superstars wie Remco Evenepoel bei Gravel-Rennen – in diesem Fall dem „Belgian Waffle Ride" – an. Das World-Tour-Team EF Education fährt seit 2019 „zweigleisig": Die Verantwortlichen ermöglichen ihren Fahrern ein „alternatives" Rennprogramm. So fuhren die EF-Profis Alex Howes und Lachlan Morton bereits 2019 beim „Dirty Kanza" und bei „Leadville 100" auf die Plätze drei und vier beziehungsweise fünf und drei. 2021 absolvierte Morton seine eigene Tour de France, alleine, im Bikepacking-Modus, mit allem am Rad, das er brauchte: Er fuhr innerhalb von 18 Tagen 5510 Kilometer und 65.000 Höhenmeter weit durch Frankreich – und sorgte damit für eine enorm hohe mediale Reichweite.** „Lachlan hat den modernen Radsport verändert", schrieb Nathan Haas danach in einer Kolumne. „Sein Stil, seine Filme, seine Weigerung, den Radprofi-Standardweg aus ‚Essen, Trainieren, Schlafen, Wiederholen' zu gehen. Viele Gravel-Spezialisten sind keine Fans des neuen Gesamtkonzepts der UCI und werfen der Organisation sogar vor, dass sie den neuen Sport ruinieren würde. Ich kann das Argument verstehen. Gravel ist im Grunde eine Gegenbewegung zur Ernsthaftigkeit des Straßenrennsports: Es treten keine Teams gegeneinander an, die Regeln sind bestenfalls flexibel und bei den Events ist die Atmosphäre das Wichtigste. Man könnte sagen, dass das neue Format nicht länger eine Alternative ist – sondern eine Übernahme durch den Radsport-Mainstream. Doch: Ich sehe das Ganze gar nicht als ‚Alternative'. Lasst uns das Graveln und das Erleben dabei auf dieselbe Stufe stellen wie den Straßenradsport. Wenn man es als ‚Return on Investment' versteht, dann ist es ja bereits an diesem Punkt. ‚Alternative' klingt nach einem Plan B, dabei ist es für Viele die erste Wahl. Lasst uns die Stimmung und den Spaß erhalten und lasst den Gravel-Sport weiter wachsen." Haas selbst kommt aus dem Mountainbike-Sport und war zehn Jahre lang Radprofi. Im Oktober 2021 startete er beim ersten, rein mit Straßen-Profis besetzten Gravel-Rennen überhaupt, dem 125 Kilometer langen „Serenissima Gravel" in Lido di Jesolo – und wurde Dritter. Nach der Saison 2021 beendete er seine Straßen-Karriere und wechselte in den Gravel-Sport. Wie etliche andere Ex-Straßen-Profis vor ihm, etwa: Ian Boswell, Peter Stetina, Laurens ten Dam, Ted King, Kiel Reijnen, Paul Voß. Das Niveau der Starterfelder bei Gravel-Rennen steigt. Wie auch die mediale



BAD
LANDS

750 KILOMETER UND 16.000 HÖHENMETER DURCH DIE WÜSTE SÜDSPANIENS: BEI EINEM DER HÄRTESTEN GRAVEL-RENNEN EUROPAS – DER SELBSTVERSUCH.

Text: Marco Hinzer
Fotos: Juanan Barros, Peter of the Spoon, M. Hinzer

WÜSTEN RENNEN

750 KILOMETER

16.000 HÖHENMETER

ACHT MONATE, 11.000 KILOMETER, ZWEI MENSCHEN, EIN TANDEM:

O S T W

ÄRTS

EINE RAD-REISE VON DEUTSCHLAND
NACH INDIEN – UND VIEL WEITER.
VON KATASTROPHEN & ABENTEUERN.

MARE UPDZINIK

Im Porträt
Marion Dziwnik

IONHORIEW

Marion Dziwnik ist Mathematikerin – und eine der besten Langstreckenfahrerinnen der Welt. Ihre Rennen, ihre Erfolge, ihre Motivation. Das Porträt.

Text: Jan Zesewitz **Fotos:** Juanan Barros, Nils Längner

TRIATHLON UM DIE WELT

IN 120 „IRONMANS“ UM DIE ERDE: JONAS DEICHMANN WAR 14 MONATE LANG UNTERWEGS UND SCHWAMM DABEI 460, LIEF 5060 UND FUHR 21.000 KILOMETER RAD. DURCH 18 LÄNDER. EINMAL UM DEN PLANETEN. VON ERLEBNISSEN UND EXTREMLEISTUNGEN.

DIE REPORTAGE.

PROJEKT WELT

JONAS DEICHMANN

JAN HEINE

GRAVEL PIONIER

SCHOTTER, FELDWEGE, TRAILS, ASPHALT – GRAVELBIKES SIND RÄDER FÜR ALLE FÄLLE. ER STAND MIT AM ANFANG DER ENORMEN ENTWICKLUNG DIESER RADGATTUNG. HEUTE PRODUZIERT ER REIFEN UND KOMPONENTEN UND VERBREITET SEINE BOTSCHAFT: JAN HEINE IM PORTRAIT.

STADT HÜGEL WALD

GRAVEL ERLANGEN

Höhenmeter, schmale Pfade, dichte Wälder, Schotterautobahnen – und Wildpferde. Die Regionen um Erlangen und die Fränkische Schweiz sind ideal für eine Auszeit – und für Natur-Erfahrungen auf dem Gravelbike.

Text: Jan Zesewitz **Fotos:** Gideon Heede, Daniel Bohm

OFF ROAD HÖHEN METER

IN DIE NATUR – ABSEITS DES ASPHALTS, DER DÖRFER, STÄDTE UND DER ZIVILISATION: GELÄNDE-TAUGLICHE GRAVELRÄDER BIETEN FREIHEIT UND NEUE TOUREN-MÖGLICHKEITEN. TOP-ANSTIEGE, GEHEIMTIPPS UND TRAUM-TOUREN.

Text: David Binnig **Fotos:** Francesco Bonard/Basso

Schotter, Asphalt, Schotter, Asphalt, flacher, steiler, flacher, steiler – das ist der Rhythmus dieses Anstiegs. Ich gehe aus dem Sattel und wuchte mich und mein Gravelbike bergauf. Bei 15, 16, 17 Prozent Steigung. Kein Wind, keine Menschen, keine Autos, keine Geräusche. Außer mein lautes Atmen, das leise Knirschen der Reifen und das Rauschen der Blätter und Äste des Waldes um mich herum. Ich bin allein. Allein in einer Tourismusregion. In einem landschaftlichen Highlight. Unweit von hier, von diesem Wald, verläuft die Gondelbahn zur Kampenwand. Ich bin in den Chiemgauer Alpen in Bayern – und auf dem Weg zu jenem höchsten Ort, an dem man der Kampenwand am nächsten kommen kann. Mein Ziel: die Steinlingalm.

Das Wegchen wird immer schmaler. Und: Es ist extrem abwechslungsreich. Denn der Untergrund wechselt – mal, in den Steilstücken, ist er asphaltiert, mal, in den Flachstücken, ist er unasphaltiert. Das Sträßchen begann in Aschau. Es führt durch den Wald. Doch weiter oben gibt die Umgebung den Blick frei: auf den wunderschönen Chiemsee. Doch: Hier wird der Weg immer steiler. Die Daten der Auffahrt: acht Kilometer, 850 Höhenmeter, elf Prozent Durchschnittssteigung. Hier gilt, wie so oft: Der Weg ist das Ziel. Denn dies ist eine Sackgasse. Eine von etlichen in der Umgebung, hier am Alpenrand, 90 Kilometer von München entfernt. Die Auffahrt ist anders. Das Erlebnis ist anders – anders, als man es als Rennradfahrer gewohnt ist. Ruhiger, ungestörter, unrhythmischer, kontemplativer. Kein Verkehr, keine Geräusche, keine Ampeln lenken einen ab. Man kann eins sein mit der Natur und seinen Gedanken. Gravelbikes sind schnell, leicht und geländegängig – und eröffnen damit viele neue Möglichkeiten. Abseits des Asphalts kann man selbst seine Heimat neu kennenlernen. Intensiver.

Rekordberge & Alpen

Die Welt abseits von Straßen ist eine eigene, andere, eine sehr viel größere. Mit Gravelbikes beziehungsweise primär mit breiten Stollenreifen hat man sehr viel mehr Optionen, als wenn man auf einen asphaltierten Untergrund angewiesen ist. Die Zahl der Traumtouren ist – wie auch die Zahl der schönen, harten, langen, besonderen Anstiege – endlos. Nah und fern. So kann man Höhenmeter- wie auch Steilheitsgrad-Rekorde erreichen. Etwa auf der anderen Seite der Erde. Hier geht es, in einer traumhaften tropischen Umgebung, rund 70 Kilometer quasi nonstop bergauf. Der Aufstieg: 4200 Höhenmeter. An einem Anstieg. Das ist der Mauna Kea, ein Vulkan, der sich über Big Island, der größten Insel Hawaiis, erhebt. Hier erlebt man: paradiesische Strände, Palmen-Alleen, einen geringen Sauerstoffgehalt der Luft. Allein auf den letzten 20 Kilometern sind 2000 Höhenmeter zu bewältigen. Der Untergrund: überwiegend Asphalt – doch rund sieben Kilometer

ALL ROAD

GELÄNDEGÄNGIG, ROBUST, VIELSEITIG, SCHNELL: GRAVELBIKES BILDEN EINE ENORME BANDBREITE AB. 24 MODELLE AB 1099 EURO IM GROSSEN TEST.

ÜBERBLICK

DAS LEICHTESTE RAD
Parapera Anemos
Das Gewicht: 7,72 Kilogramm

DAS GÜNSTIGSTE RAD
Triban Grvl 520 Sub 700
Der Preis: 1099 Euro

DIE RÄDER MIT DEN BREITESTEN REIFEN
Bergamont Grandurance Elite &
Canyon Grizl CF SL 7 eTap
Die Breite: 45 Millimeter

Reportagen, Reiseziele und etliche Tests zu den Themen Gravel und Bikepacking finden Sie in unserer digitalen Gravel-Spezial-Ausgabe auf 180 Seiten. Diese finden Sie, wie alle weiteren Ausgaben, in unserem Onlineshop unter: shop.bva-bikemedia.de

Text: Y. Achterberg, D. Binnig, L. Echtermann, J. Fährmann, M. Hempfer, J. Zesewitz
Fotos: Jürgen Amann, Gideon Heede, Castelli Cycling

24 Räder – ein Rad-Segment: Gravel. Doch Gravel ist nicht gleich Gravel. Der Bereich differenziert sich immer weiter aus. Die Ansprüche, und die Räder, werden immer spezieller: vom Renn- über den Alltags-, den Pendel-, den Mountainbike- bis hin zum Mehrtages-Tour-mit-Gepäck-Einsatz – in diesem Testfeld sind Modelle für alle Fälle vertreten. Und: aus allen Preisklassen. Das günstigste getestete Gravelrad kostet 1099 Euro. Die Ausstattung: TRP-Scheibenbremsen und eine 105er-Schaltgruppe. Das Gewicht: 10,8 Kilogramm. Das Modell: Triban Grvl 520. Am anderen Ende des Preis-Spektrums ist das Wilier Rave SLR angesiedelt. Sein Gewicht: 8,07 Kilogramm. Sein Preis: 8300 Euro.
Einige Modelle erinnern in ihrer Geometrie und Ausrichtung an Race-Modelle und Cyclocrosser – bei anderen liegt der Fokus klar auf der Langstrecke, auf den Parametern Fahrkomfort und Laufruhe. Ein Merkmal, an dem man die unterschiedlichen Ausrichtungen der Testmodelle ablesen kann, ist: die Reifenbreite. So rollt etwa das Trenga De KSG 9.2 auf 35 Millimeter „schmalen" Pneus. Was zu seinem potenziellen Haupteinsatzgebiet passt, denn: Es ist eines der am klarsten auf den sportiven Einsatz ausgerichteten Modelle. Am Bergamont Grandurance Elite und am Canyon Grizl CF SL 7 sind 45 Millimeter breite Schwalbe-G-One-Bite-Reifen montiert. Beide Modelle sind stark auf den Offroad- und Bikepacking-Einsatz sowie die Langstrecke ausgerichtet.

Tradition & Innovation

Dies zeigen auch die zahlreichen Montagepunkte für Schutzbleche, Taschen und Gepäckträger am Rahmen und an der Gabel an diesen beiden und an vielen anderen Test-Modellen. Specialized setzt mit dem Diverge auf maximale Geländetauglichkeit. Das getestete Diverge Sport Carbon ist mit einem Future-Shock-Dämpfungssystem am Steuerrohr ausgestattet, das bis zu 20 Millimeter Federweg bietet. Dieses arbeitete auch im Rahmen dieses Tests überzeugend. Neben den bewährten Zweifach- und etlichen Einfach-Antrieben, die sich gerade im Offroad-Bereich durchsetzen, taucht in diesem Testfeld noch eine weitere „Antriebsart" auf: die Nabenschaltung. Der Hersteller Classified ist hier mit einer Hinterradnaben-Schaltung vertreten, die den Umwerfer beziehungsweise das zweite Blatt ersetzen soll. Über ein funkgesteuertes Signal kann die Nabe zwischen zwei Übersetzungen wechseln – dies ermöglicht eine große Gangbandbreite, kleine Gangsprünge und eine schnelle Schaltmöglichkeit unter Vollbelastung. Das System ist an zwei Testmodellen verbaut: dem Pilot Scram und dem Titici All-in. Beide Testräder vereinen innovative Technik mit „klassischen" Materialien: einem Titan- respektive einem in Italien von Hand hergestellten Aluminium-Rahmen. Mit dem Bombtrack Arise SG ist auch ein Stahl-Rahmen-Modell in diesem Test vertreten. Dieser überzeugt durch seine Verarbeitung und seine Robustheit. Wobei auch eine bekannte Schwäche des Materials deutlich wird: Das Arise wiegt in der Testgröße L 12,19 Kilogramm. Und damit 4,4 Kilogramm mehr als das leichteste Modell dieses Testfeldes: das Parapera Anemos. Dieses ist, ebenso wie die Modelle von Factor, Wilier und Basso, primär auf den sportiven Einsatz ausgerichtet. Gravel ist eben ungleich Gravel. Das Einsatzgebiet – und somit das „ideale Gravelrad" – ist individuell. //

12 GRAVEL-MODELLE IM TEST

OFF ROAD

Text: David Binnig, Frederik Böna, Leon Echtermann, Jan Zesewitz
Fotos: Cadex, Jens Scheibe

SCHNELL, LEICHT, KOMFORTABEL UND GELÄNDEGÄNGIG: IN DIESEM TEST SIND GRAVELRÄDER ALLER AUSRICHTUNGEN VERTRETEN. ZWÖLF OFFROAD-MODELLE UNTER 4000 EURO IM GROSSEN VERGLEICHSTEST.

Was einst als „Trend" begann breitet sich immer weiter aus – was die Verkaufszahlen, den Marktanteil und die Einsatzbereiche angeht: Gravelbikes, offroadtaugliche, schnelle, leichte, langstreckentaugliche Rennrad-Hybride, sind für viele Käufer: Allzweckwaffen. Teils werden sie auch als Rennrad-, teils als Mountainbike-Hardtail-Ersatz verwendet. Diese Entwicklung wird auch innerhalb dieses Testfeldes klar deutlich – zum Beispiel anhand der Reifenbreiten: Alle Testmodelle rollen auf mindestens 40 Millimeter breiten Reifen. Das Rad mit den breitesten Pneus: das Kona Rove LTD mit 47 Millimeter breiten Maxxis-Reifen. Es ist auch das einzige Modell mit 27,5-Zoll-Laufrädern. Die weitere Ausstattung ist auf Offroad-Tauglichkeit und Robustheit ausgerichtet: Ein sehr stabiler, allerdigns auch schwerer, Stahlrahmen, Shimanos GRX-Gruppe und ein komfortorientierter Sattel. Der Flare des Lenkers: 16 Grad. Die Fahreigenschaften: laufruhig, ausgewogen und mit spürbarem „Flex".
„Mountaiinbike-Elemente" verbreiten sich im Gravelsektor immer weiter. So ist etwa an zwei Modellen, dem Giant Revolt und dem Fustle Causeway, eine absenkbare Sattelstütze verbaut. Gerade mit ihren Offroad-Eigenschaften, etwa auf engen Abfahrten und verwurzelten Trails im Wald, überzeugten im Testverlauf auch das Rondo Ruut und das Scott Addict Gravel 20. Ein potenzieller Nachteil dieser Gelände-Ausrichtung ist das dann oftmals deutlich erhöhte Gewicht. So wiegt das Fustle Causeway mit seinem Aluminium-Rahmen 10,13 Kilogramm. Das Giant Revolt bringt, in der Testgröße ML, 9,32 Kilogramm auf die Waage.

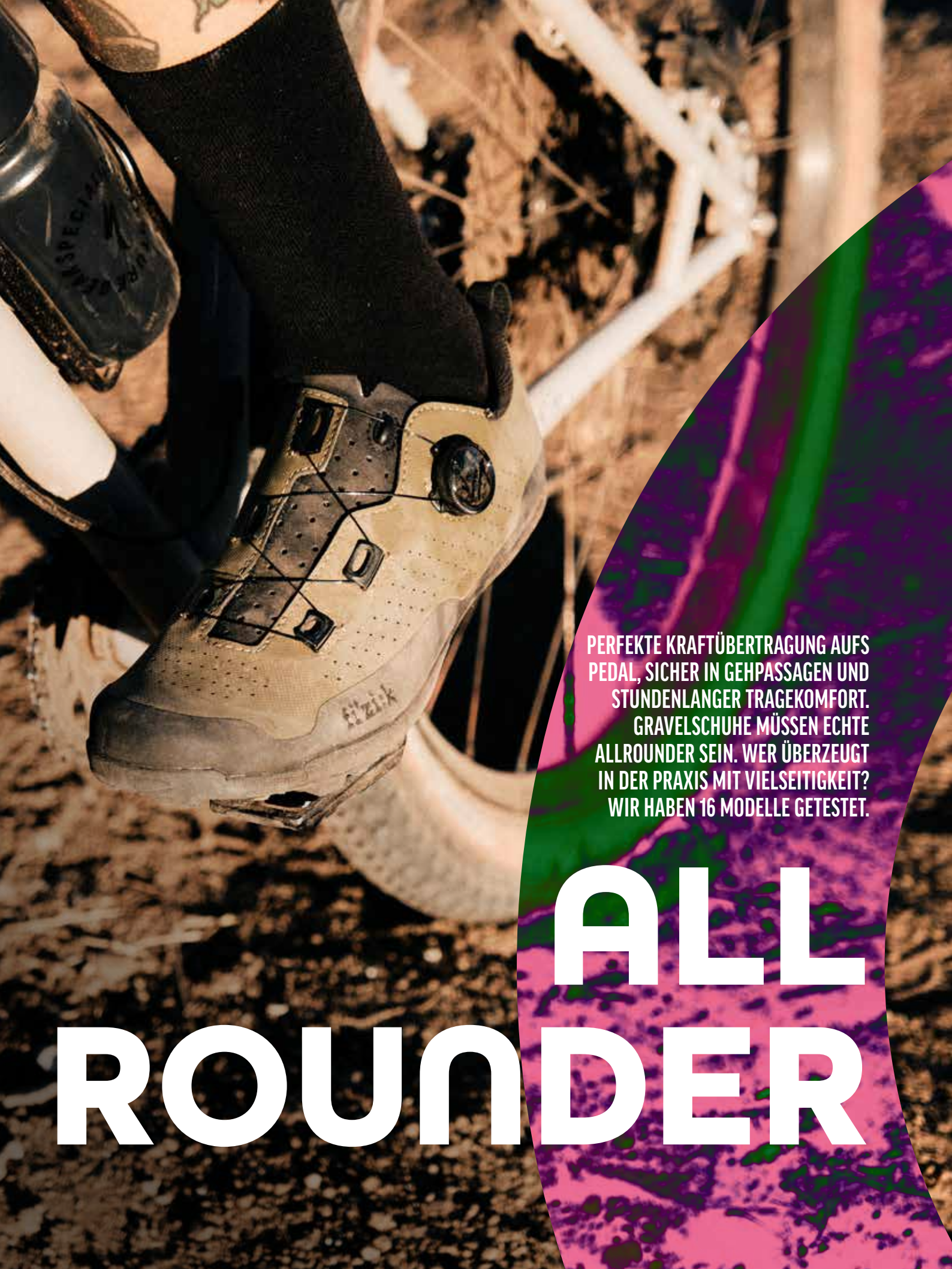
DAS LEICHTESTE RAD
Canyon Grail CF SL 7 eTap – 8,53 Kilogramm

DAS SCHWERSTE RAD
Focus Atlas 6.8 – 11,04 Kilogramm

DAS GÜNSTIGSTE RAD
Focus Atlas 6.8 – 2399 Euro

Gewicht & Gruppen

Andere Testmodelle punkteten dagegen genau bei diesem Parameter. Das leichteste Vergleichsmodell, das Canyon Grail CF SL 7, wiegt 8,53 Kilogramm. Seine Fahreigenschaften: agil, dennoch laufruhig und mit ausgeprägten Gravel-Raceeigenschaften. Seine Ausstattung: stimmig und hochwertig. Die DT-Swiss-GRC-1600-Laufräder sind für den Gravel-Einsatz entwickelt und – in der Relation – recht leicht. Die elektronische funkgesteuerte Sram-Rival-AXS-Gruppe in der offroad-spezifischen XPLR-Variante überzeugte im Test. Die Reifenbreite des Canyon: 40 Millimeter. Klar ist demnach: Einige Modelle erinnern in ihrer Geometrie und Ausrichtung an Race-Modelle und Cyclocrosser – bei anderen liegt der Fokus klar auf der Langstrecke, auf den Parametern Fahrkomfort und Laufruhe. Bei letztgenannten Eigenschaften, Komfort und Langstreckentauglichkeit, punktet etwa auch das Rennstahl 853 Trail Gravel stark. Dazu trägt auch die Geometrie des robusten Stahlrahmens bei. Auf dem Benotti Fuoco Gravel nimmt man dagegen eine eher an ein sportives Rennrad erinnernde Sitzposition ein. Positiv ist die Variabilität vieler Gravelbikes: So verfügen fast alle der zwölf Testmodelle über mehrere Montagepunkte für Schutzbleche, Taschen und Gepäckträger am Rahmen und an der Gabel. Die Bikepacking-, oder Mehrtagestour-Möglichkeiten sind somit bei vielen Modellen gegeben. Einen großen Test zu Bikepacking-Equipment – leichte Zelte, Schlafsäcke und Luftmatratzen – finden Sie in der RennRad-Ausgabe 5/2021. Bei den montierten Gruppen liegen in diesem Testfeld die Shimano-GRX-Varianten knapp vorne. Sie sind an sechs Modellen verbaut. Die Sram-Rival-XPLR ist an fünf Modellen zu finden. Generell sieht man auch hier die Ausbreitung von elektronischen Systemen – sie sind an sieben Testmodellen verbaut. Auch in dieser Klasse zeigt sich, leider, die aktuelle Inflation. So liegt die Preisrange des Testfeldes zwischen 2399 und 3990 Euro. Bei dem wichtigen Parameter Preis liegt etwa das Focus Atlas 6.8 vorne. Auch in diesem Testfeld zeigte sich: Die Ausdifferenzierung des Gravel-Marktes geht weiter. //



PERFEKTE KRAFTÜBERTRAGUNG AUFS PEDAL, SICHER IN GEHPASSAGEN UND STUNDENLANGER TRAGEKOMFORT. GRAVELSCHUHE MÜSSEN ECHTE ALLROUNDER SEIN. WER ÜBERZEUGT IN DER PRAXIS MIT VIELSEITIGKEIT? WIR HABEN 16 MODELLE GETESTET.

ALL ROUNDER

ERNÄHRUNG & LEISTUNG: REGIONALE VS. EXOTISCHE SUPERFOODS, EIWEISS, KOHLENHYDRATE UND MEHR: STUDIEN, WISSEN & REZEPTE.

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

In jeder Woche gibt es neue Durchbrüche in der Forschung und damit: neue Wundermittel und -pillen. Könnte man glauben, wenn man entsprechende Fitness- und Wellness-Magazine und Blogs – und hier vor allem Beiträge sogenannter „Influencer" – konsumiert. Die meisten dieser Meldungen und Posts sind – Empfindsame mögen die sehr direkte Wortwahl entschuldigen – Bullshit. Blödsinn. Quatsch. Unseriös. Geldmacherei.

Doch es ist nicht so, dass es keine legalen, nicht auf Doping-Listen stehenden „Mittel" gibt, die nachweisbar die Leistung steigern können. Es gibt sie. Sie heißen etwa: Rote-Bete-Saft, Puffermittel wie Natriumbikarbonat oder Beta-Alanin und Koffein. All diese Lebensmittel und Stoffe wurden in zahlreichen validen Studien auf ihre Sport-Effekte hin untersucht. Über ihre Wirksamkeit besteht heute ein weitgehender Konsens in der Wissenschaft. Die festgestellten Effekte auf die Ausdauerleistung liegen durchschnittlich zwischen einem und drei Prozent. Noch größere Leistungsverbesserungen könnten durch die optimale Wahl und Mischung der während der Belastung zugeführten Kohlenhydrate möglich sein. Die weiter unten angeführten Studien stellten nach der Gabe eines Glukose-Fruktose-Mischgetränks Leistungszunahmen von 20 bis 30 Prozent fest. Auch Kreatin, eine natürlich vorkommende, stickstoffhaltige organische Säure, die bei der „Energiegewinnung" des Organismus eine integrale Rolle spielt, kann die sportliche Leistung erhöhen. Jedoch sind diese positiven Effekte bislang vor allem für kraftorientierte Sportarten und explosive Aufgaben wie