

SÜDSPANIEN: Sonne tanken an der Küste des Lichts

Elektro
Rad

Elektro Rad

20
SEITEN
e-mtb
Tests, Service
& vieles mehr

FLOTTER ÜBER SCHOTTER – DANK MOTOR!

21 E-Gravelbikes im Test

Für Pendler, Sportler, Abenteurer

22 TREKKING- UND GRAVELREIFEN IM TEST

Pannensicher *und* leichtlaufend?

BIATHLON-STAR IM INTERVIEW



Magdalena Neuner schwört aufs E-Bike



08
2024

DEUTSCHLAND € 7,50 • ÖSTERREICH € 8,30
BENELUX € 8,70 • ITALIEN € 10,20
SPANIEN € 10,20 • SCHWEIZ SFR 12,00
ISSN 0940-4929 • H 06768





E-Gravel – das bessere Mountainbike?

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

Frauen und Männer in meinem Alter haben den Mountainbike-Boom Anfang der 1990er-Jahre hautnah miterlebt. Ich selbst erinnere mich noch dran, als ich als Teenager zum ersten Mal ein solches, irgendwie futuristisches Fahrrad gesehen habe – ein echtes Aha-Erlebnis!

Schlaumeier wenden jetzt sicher ein, dass es schon Anfang der 80er-Jahre erste Mountainbikes gab. Klar, das weiß ich heute auch. 1993 in der hessischen Provinz aber waren die seltsamen Bikes fürs Gelände etwas absolut Neues für meine Freunde und mich. Komfort war ein Fremdwort auf den 26-Zoll-Rädern ohne Federelemente. Mountainbiken war harte, ruppige, kräftezehrende Arbeit. Wer komfortabel fahren wollte, musste sich die richtige Technik aneignen. Saubere Fahrlinien, passende Kurventechnik, Bunny Hop und Gewichtsverlagerungen bei leichten Sprüngen. Kein Vergleich zu den heutigen vollgefederten (E-)Mountainbikes. Die verzeihen so viel, dass fast jeder mehr oder weniger sicher und elegant ins Tal schneisen kann. Das macht enorm viel Spaß und schon die inzwischen alten Knochen.

Und trotzdem sehne ich mich immer wieder zurück in die Zeit der brettharten, ungefederten Stahlrösser, die Mountainbikes vor 30 Jahren waren. Ich glaube, damit bin ich nicht alleine. Wegen dieser Sehnsucht setzen

sich so viele Altersgenossen von mir auf Gravelbikes, also Räder für Schotterwege. Die wirbeln seit ein paar Jahren den Markt der Sportfahrräder gehörig durcheinander. Denn die harten, kaum bis gar nicht gefederten Geländerenräder lechzen nach der ambitionierten Fahrtechnik, die wir uns damals auf unseren Wheeler-, Specialized- und Marin-Mountainbikes aneignen mussten. Sie sind Nostalgie pur im hypermodernen Gewand.

Und da die Bikes eben eher alte Mountainbike-Fritzen wie mich ansprechen und eben nicht ultrasportliche Rennradenthusiasten, ist es fast folgerichtig, dass immer mehr Gravelbikes mit Hilfsmotor ausgestattet werden. Wir haben mit unserer Ankündigung, E-Gravelbikes zu testen, wahrlich offene Türen eingerannt. Das Ergebnis: 21 Räder in unserem zweiten umfassenden Graveltest – nach zehn im Jahr 2023. Lassen auch Sie sich vom nostalgischen MTB-Charme anstecken!

Nichts wie ran an den Schotter!



S. Kümmel

Stephan Kümmel, Redaktionsleitung

Inhalt

ElektroRad 8/2024

12 DURCHBLICK

- 14 **TEST: E-Gravelbikes**
21 Räder für Schotter, Straße, Trails
- 44 **TEST: Trekkingreifen**
22 Alltagsreifen im Vergleich
- 54 **Ausprobiert 1: Hase Kettwiesel One**
Vielseitiges E-Trike mit Spaßfaktor
- 56 **Ausprobiert 2: Chike E-Dog**
Cargobike für Hundefreunde
- 58 **Ausprobiert 3: Yuba Boda Boda**
Unterwegs mit dem Fahrrad-Taxi
- 60 **Produkte ausprobiert**
Camping-Kocher, Luftmatratze & mehr



TITELFOTO
Manon Griboval,
Moustache



FOTO: CENTURION

14 TEST: E-GRAVELBIKES

21 Räder für Schotter, Straße, Trails



FOTO: SEBASTIAN BÖHM

44 TEST: TREKKINGREIFEN

22 Alltagsreifen im Vergleich



66 INTERVIEW: MAGDALENA NEUNER

Der Biathlon-Star im Gespräch



82 REISE: GRÜNES BAND

Unterwegs auf der ehemaligen Grenze



102 CHECK: BOSCH-REICHWEITEN-KI

So genau rechnet die Flow App

64 EINBLICK

- 66 **Interview: Magdalena Neuner**
Der Biathlon-Star fährt gerne Lastenrad
- 70 **Reportage: E-Gravelbike im Alltag**
Schotterflitzer als Pendler-Alternative

74 AUSBLICK

- 76 **Reise-News**
Viel Deutschland und noch mehr Atlantik
- 82 **Auf dem Grünen Band**
Radabenteuer auf der ehemaligen Grenze
- 86 **Costa de la Luz**
Im sonnigen Süden Spaniens

92 E-MTB

- 94 **E-MTB-News**
Neuigkeiten aus der E-Bike-Szene
- 96 **Service: Fahrwerk**
Federelemente richtig einstellen
- 102 **Check: Bosch-Reichweiten-KI**
So genau arbeitet der Akku-Rechner
- 106 **Ausprobiert 4: Orbea Rise**
Leichter Gamechanger aus Spanien
- 108 **Ausprobiert 5: Moustache Game**
Fun-Fully aus den Vogesen
- 110 **Ausprobiert 6: Kellys Theos**
Erstaunlich günstig, erstaunlich potent

RUBRIKEN

- 3 Editorial
- 6 Rund ums Rad
- 10 Leserforum
- 62 Bezugsadressen, Kleinanzeigen
- 112 Rudi Rambo
- 114 Vorschau, Impressum



JETZT WIRD'S WILD

*Im Test: 21 E-Gravelbikes
von 2899 bis 9999 Euro*



E-Gravelbikes! Wird hier eine neue Sau durchs Dorf getrieben – oder über die Feldwege? Kaum. Denn dazu sind die sportlichen Geländegänger mit Rennrad-Genen zu faszinierend und vielseitig. Wir haben 21 ungebändigte Gravelbikes ganz unterschiedlicher Ausrichtung getestet.

Weit mehr als 90 Prozent aller Mountainbikes, die in den vergangenen Jahren über den Verkaufstresen gegangen sind, haben einen E-Motor an Bord. Fast immer mit enorm viel Kraft. Dazu kommen fette Federelemente und große Akkus. Dabei reizen die allermeisten Fahrer den Grenzbereich dieser Bikes kaum bis gar nicht aus. Freizeittouren, ab und zu mal ein einfacher Trail und immer öfter auch Alltagsfahrten werden mit den brachialen Bikes unter die dicken Stollenräder genommen. Ist das nötig? Oder wird hier vielmehr mit Kanonen auf Spatzen geschossen? Klar, das muss jeder Fahrer für sich selbst entscheiden. Zum Glück gibt es mit den aufkommenden E-Gravelbikes immer mehr spannende Alternativen.

Rasante Entwicklung

Wie dynamisch sich das Segment entwickelt, lässt sich allein schon an der Zahl der Testbikes ablesen. Im vergangenen Jahr waren es zehn E-Gravelbikes, die wir ausgiebig testeten. Diesmal – und bei der etwa gleichen Zahl an Anfragen an die hiesigen Hersteller – meldeten sich 21 Marken an. Auch auf der Eurobike-Messe Ende Juni waren E-Gravelbikes quasi in aller Munde.

Aber noch ein weiteres Segment? Sind wir mit E-MTBs als Fully und Hardtail, SUV-Bikes mit Vollausstattung, Reise-, Trekking- und Cityrädern aller Art nicht ausreichend aufgestellt, um für jeden das passende Bike zu finden? Was genau macht die Faszination E-Gravelbike aus? Nun, da ist zum einen das geringe Gewicht. Die Testräder wiegen zwischen 11,2 (Storck) und 21,7 Kilogramm (Yamaha). Zum Vergleich: Im Großen ElektroRad-Test 2024 (Ausgaben 1 und 2) brachten die getesteten Fahrräder im Durchschnitt deutlich mehr als 26 Kilogramm auf die Waage.

FOTO: F. MOSER

WEG- GEFÄHRTEN

*22 Alltagsreifen von 19,90
bis 99 Euro im großen
Prüfstand- und Praxistest*



Das neue Hase Kettwiesel Aus zwei mach one

FOTO: HASE

Mit dem Kettwiesel beginnt die Hase-Story. Marek Hase baut lange vor der Gründung seiner Fahrradmanufaktur in Bochum sein erstes Liege-Dreirad. Auf dieser Basis wird das Kettwiesel zum weltweit legendären Erfolgsmodell. Zum 30-jährigen Bestehen hat Hase seinen Dauerbrenner nun von Grund auf neu entwickelt.

Auf den ersten Blick fällt der neue Hinterbau und das nun leicht gebogene Hauptrohr des Kettwiesel One auf – so der offizielle Name der kompletten Neuentwicklung. Aber wieso eigentlich One? Ist es nicht die nächste Ge-

neration und müsste daher eine höhere einstellige Zahl im Namen tragen? „Das liegt daran, dass wir das Kettwiesel mit dem Lepus fusioniert haben, das neue Kettwiesel nun die eine Basis für viele Anwendungen ist“, sagt Dario Valenti, der bei Hase für Marketing und Events verantwortlich ist. Aus zwei mach one, sozusagen.

Der Hinterbau ist das wohl herausragendste neue Merkmal des Kettwiesel One. Die Heckfederung ist komplett neu entwickelt. Hase setzt erstmals auf aus dem Automobilbau bekannte MacPherson-Federbeine. An beiden Hinterrädern bietet die Dämpfung 70 mm Federweg. Die Dämpfer lassen sich sehr einfach auf das jeweilige Fahrergewicht einstellen. Dazu ist lediglich ein 5er-Inbus-Schlüssel nötig, der bei allen Kettwiesel One unter der linken hinteren Federschwinge sitzt. Dank der auf dem serienmäßigen Tool einglaserten Infos zur Federvorspannung ist das Fahrwerk im Handumdrehen angepasst. Schon nach wenigen Metern Fahrt ist die sensible Federung spürbar. Nicht nur werden kurze Schlä-

ge und lange Wellen sowie ruppiger Untergrund wie grobes Pflaster sehr effizient gerade gebügelt. Auch das Kurvenverhalten des Kettwiesel ist sehr angenehm. Apropos Kurve: Dank des sehr weit einschlagbaren Vorderrads lässt sich das Kettwiesel nahezu auf der Hinterradachse drehen, der Wendekreis ist extrem klein. Das führt allerdings auch dazu, dass der Fahrer in schneller Fahrt darauf achten muss, das Vorderrad nicht zu stark einzulenken, sonst untersteuert das Trike.

Universalwerkzeug für fast alles

Der mitgelieferte 5er-Inbus ist für das Kettwiesel ein Universalwerkzeug. Fast alle Schraubverbindungen lassen sich mit diesem einen Tool öffnen: Die Rahmenverstellung, die Lenkerneigung und die Lenkerhöhe. Der Rahmen passt ab einer Körpergröße von etwa 1,10 Meter bis für rund zwei Meter große Fahrer. Die Anpassung ist recht einfach. Die Verschraubung am Rahmen wird gelöst, dann das Rad auf Länge gebracht. Dabei hilft die schon bekannte Skala auf den Rohren. So



FOTO: CUBE/RONNY KIAULEHN

„Sport, den man gerne macht – das ist Stressabbau“

Der ehemalige Biathlonstar Magdalena Neuner im Interview



Deutsche Geschichte erradeln

Mit Muskelkater zu tiefen historischen Einblicken

Erfolgreiches innovatives Bildungsprojekt: 16 Jugendliche radelten entlang der einstigen innerdeutschen Grenze. „Die Reise hat meine Erwartungen übertroffen“, berichtet Anna-Kathrin Schneider.

Service: Federungs-Setup

Einstellungssache





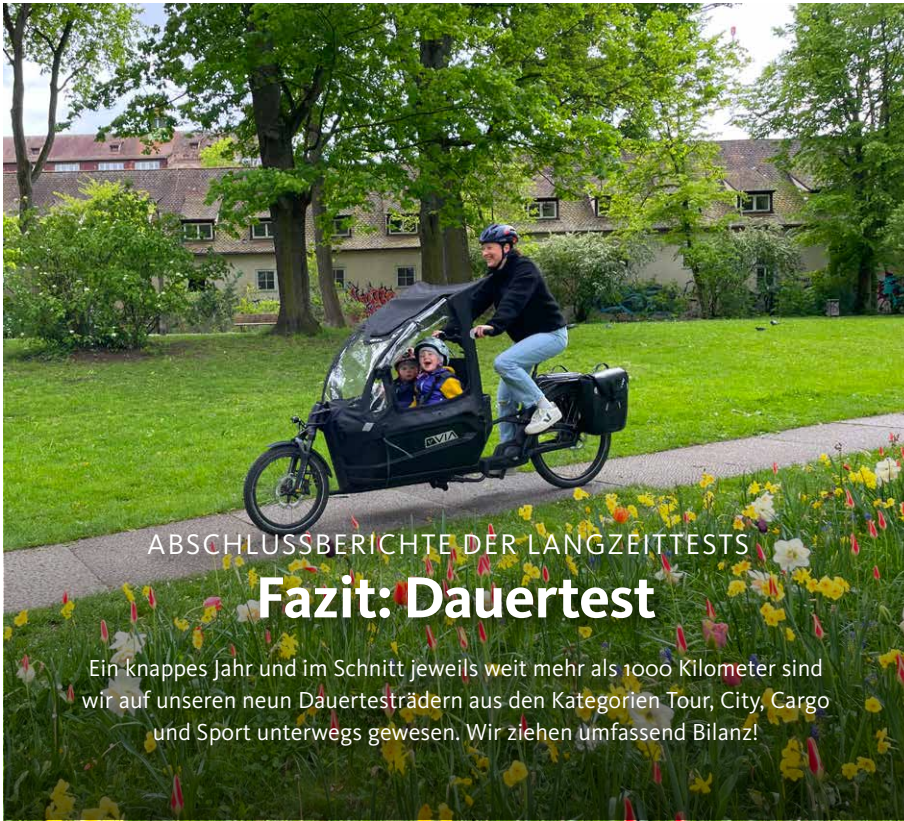
Flow App: So genau ist der neue Bosch-Reichweitenrechner

PROMILLE- GRENZE

Vorschau auf die nächste

Elektro Rad

Ab 17. Dezember im Handel
Im Bahnhofskiosk, im gut sortierten Zeitschriftenhandel, bei kompetenten Fahrradhändlern!



ABSCHLUSSBERICHTE DER LANGZEITTESTS Fazit: Dauertest

Ein knappes Jahr und im Schnitt jeweils weit mehr als 1000 Kilometer sind wir auf unseren neun Dauertesträdern aus den Kategorien Tour, City, Cargo und Sport unterwegs gewesen. Wir ziehen umfassende Bilanz!

FOTO: JOCHEN RABE

TEST

E-Bike-Versicherungen

E-Bikes werden immer teurer – und unverzichtbarer. Schnelle Hilfe und Kostenerstattung bei Diebstahl sind daher sehr wichtig. Wir haben E-Bike-Versicherungen getestet.

REISE

Spaß in den Bergen

Reit im Winkl – im Winter ein amtlich verbrieftes Schneeloch, im Sommer eine coole E-Bike-Arena. Radglück rund um Reit im Winkl bedeutet Almen, Gipfel und Bergseen.



Testen Sie uns!

Mini-Abo (3 Hefte) nur 15,00 €
Mehr unter Tel.: +49 (0) 89-416 15 40-0
E-Mail: service@bva-bikemedia.de

ElektroRad wird auf umweltschonendem, chlorfrei gebleichtem Papier gedruckt und mit DHL GoGreen versendet.

IMPRESSUM

VERLAG
BVA BikeMedia GmbH
Fraunhoferstraße 9-11
85737 Ismaning / München

GESCHÄFTSFÜHRER
Paul von Schubert, Nico Martin, Hartmut Ulrich
HRB 193731 AG München

BVA BikeMedia ist ein Unternehmen der Gundlach Gruppe Bielefeld.

REDAKTIONSKONTAKT
www.radfahren.de
Facebook: www.facebook.com/elektrotrad.magazin
Leserbriefe an: service@bva-bikemedia.de

REDAKTIONSLEITUNG
Stephan Kümmel (SK), Johanna Nimrich (JN)

PRODUKTIONSLEITUNG / C+D
Jörg Gleichmar

LEITUNG TEST & TECHNIK
Georg Zeppin (GZ)

REDAKTION DIESER AUSGABE
Sebastian Böhm, Matthias Faber, Burchard Forth (BF),
Thomas Froitzheim, Günter Jekubzik,
Tobias Jochims (TJ, leitender Redakteur), Jens Kockerbeck (JK),
Martin Munker, Markus Nowak, Florian Storch, Isabel Weihermann

FOTOREDAKTION
Gideon Heede

LEKTORAT
Burchard Forth, Antje Anabtawi

LAYOUT / PRODUKTION
Studio Martin Kaumanns, Cécile von Bock und Polach

DANKE AN DIE MITARBEITER DIESER AUSGABE
Oliver Boselli (OB), Michael Hüter, Fredrik Ljungström,
Werner Mitterdorfer (WM), Frank Seeger, Jan Sobott, Claus Tews

MARKETING & VERTRIEB
Jochen Rabe, Musa Sağlam, Magdalena Weigl

MEDIABERATUNG
Mario Stützer · T +49 (0) 151 - 18 85 05 60
mario.stuetzer@bva-bikemedia.de
Fabian Morlock · T +49 (0) 151 - 18 85 05 59
fabian.morlock@bva-bikemedia.de
Benedikt Sperl · T +49 (0) 151-18 85 05 62
benedikt.sperl@bva-bikemedia.de

Es gilt die Anzeigenpreisliste 2024

ANZEIGENVERWALTUNG
Jörg Gleichmar · T +49 (0) 152 - 51 59 78 43
sales@bva-bikemedia.de

NATIONALVERTRIEB
PARTNER Medienservices GmbH, Stuttgart

KUNDENSERVICE
Mo-Fr: 9-13 Uhr · T +49 (0) 89-416 15 40-0
service@bva-bikemedia.de

ERSCHEINUNGSWEISE, ABONNEMENTS UND BEZUGSPREISE
ElektroRad erscheint mit jährlich neun Ausgaben. Erhältlich an Kiosken, im Bahnhofskiosk, in ausgewählten Zweiradfachgeschäften, in unserem Online-Shop unter shop.bva-bikemedia.de/elektrotrad und direkt über den Kundenservice (auch Nachbestellungen).

Einzelpreis: **PRINT** 7,50 Euro (bei Versand ab Kundenservice zzgl. 2,- Versand); **DIGITAL** 5,00 Euro
Miniabo: PRINT + DIGITAL 3 Hefte für faire 15,00 Euro (nur Inland)
Jahres-Abo: PRINT + DIGITAL 9 Hefte für 60,- Euro (Inland); 60,- Euro zzgl. 20 Euro Porto (Ausland); **DIGITAL** 40,- Euro.
Alle Preise inkl. der gesetzlichen MwSt. Bei Nichterscheinen (höhere Gewalt) besteht kein Ersatzanspruch.

INFOS ZUM RADWANDERKARTEN- UND RADBÜCHER-PROGRAMM DER BVA
www.fahradbuecherkarten.de
oder T +49 (0) 521 - 595-540
ulrike.krumme@bva-bikemedia.de

NACHDRUCK
Nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlags

DRUCK
Vogel Druck und Medienservice GmbH, www.vogel-druck.de



Aus Aktualitätsgründen kann es zu Themenverschiebungen und -streichungen kommen.

Kompetenz in Sachen Rad: Der Verlag BVA BikeMedia produziert noch diese Magazine:

