

RennRad

SPEZIAL

GRAVEL RÄDER

TEST & REPORTAGEN

RENNEN: BERGE & SCHLAMM

Tortour Schweiz: Selbstversuch beim Gravel-Etappenrennen

Spezial: 4000 Kilometer getestet

DAUERTEST: GRAVELBIKES

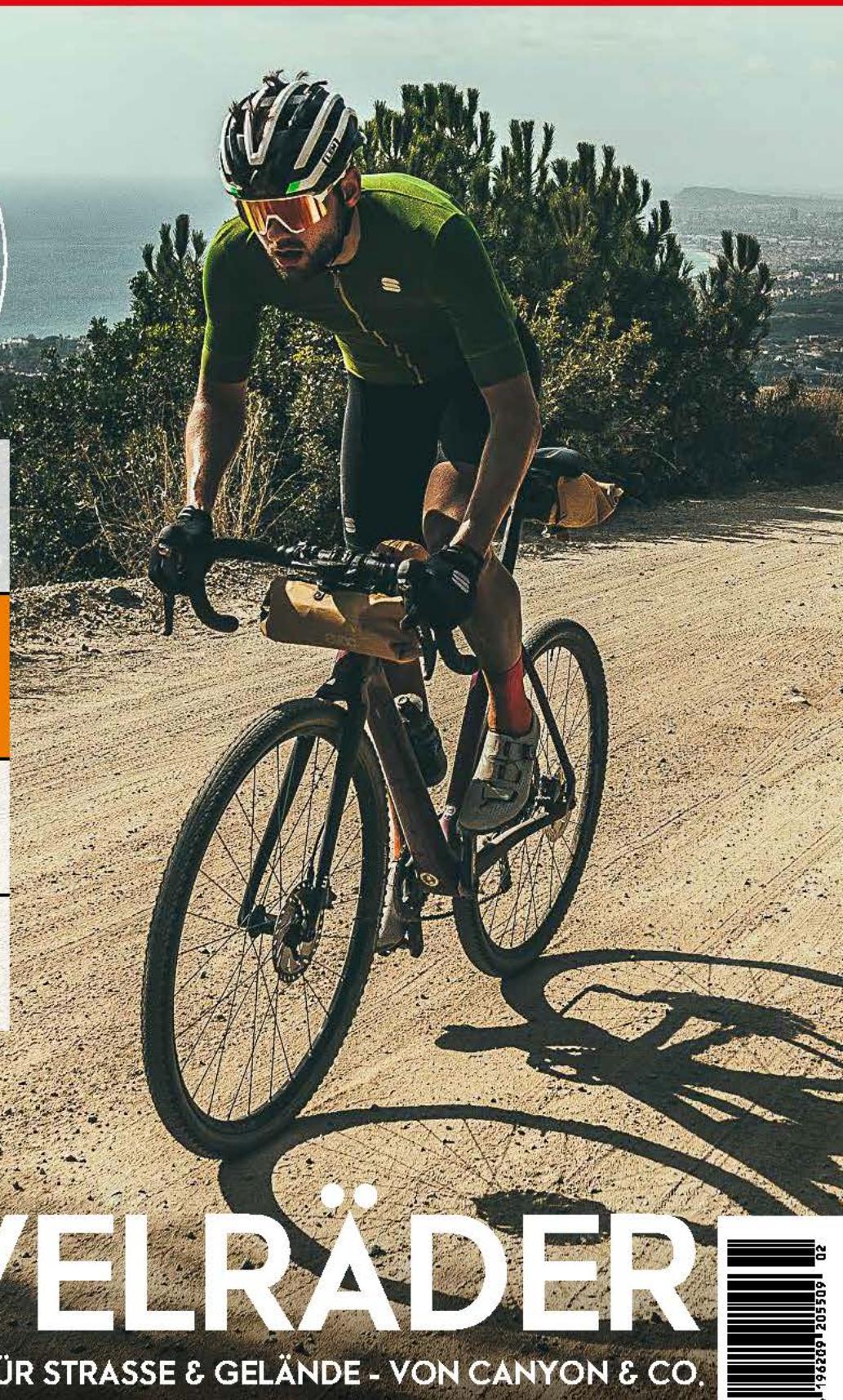
Auf Straßen, Trails & Feldwegen: Top-Modelle aus Carbon & Stahl

ERLEBNIS: INSEL-ABENTEUER

Lagerfeuer, Trails & Radrennen beim Grinduro in Schottland

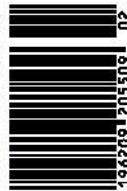
TEST: OFFROAD-PEDALE

Sechs Modelle von 49 bis 170 Euro im harten Praxistest



GRAVELRÄDER

RADTEST: ALLROUNDER FÜR STRASSE & GELÄNDE - VON CANYON & CO.





AVENTURA GRAVEL

Staub, Schotter, Felsen, Berge und das Mittelmeer. Zwischen Barcelona und Girona verlaufen unzählige Pfade und Schotterstraßen. Ein Gravel-Abenteuer in Spanien.

Text: Johann Fährmann **Fotos:** Javi Echevarría Ruiz / Basso Bikes

Die Stollenreifen graben sich in den Kies. Meine Hände verkrampfen sich am Lenker, ich versuche dosiert, aber kraftvoll zu treten. Das Hinterrad dreht sich, gräbt sich tiefer, immer tiefer in dieses mit Schotter gefüllte Schlagloch ein. Das Vorderrad hebt sich um wenige Millimeter vom Boden ab – an diesem steilen Anstieg von 15 Prozent. Ich lehne mich wieder nach vorne, trete fester, das Rad dreht weiter durch. Null km/h. Ich stehe. Ich wackle. Keine Traktion, kein Vortrieb. Das Gravelbike unter mir fängt an zu kippen. Ich versuche, mit dem Schuh aus dem Pedal auszuklicken. Dann falle ich. Ich kippe einfach um – und schlage auf dem staubigen Boden auf, auf Steinen und Erde. Blut am Ellbogen, Blut am Knie, Staub im Gesicht. Staub auf den Zähnen, Staub auf der Zunge. Denn ich kann nicht anders – als zu lachen. Und ich lache nicht allein. Rob steht hinter mir, die Arme auf den Lenker seines Rades gestützt. Er schüttelt den Kopf und lacht. Ich stehe auf und wir schieben unsere Räder, bis es wieder flacher wird. Acht Prozent Steigung. Das ist wieder fahrbar. Fahrbar – das ist fast alles. Zumindest mit einem Gravelbike. Deshalb bin ich hier. Keine Autos, dafür Abenteuer. Natur, Wurzeln, Steine, Schotter, Staub unter den Reifen. Staub auf der Kette, auf der Haut, im Gesicht. Mitte Oktober, irgendwo zwischen Barcelona und Girona, im katalanischen Hinterland. Mit dem Auto kann man es in etwas mehr als einer Stunde von Barcelona nach Girona schaffen. Denn etwas mehr als 100 Kilometer beträgt die Distanz zwischen den Städten



SCHOTTER PARTY



Es ist ein Radrennen, wie es kein zweites gibt: auf einer Insel vor Schottland, auf Schotter-, Feld-, und Waldwegen – mit Livemusik und Partys. Das Grinduro ist eine Mischung aus Abenteuer, Rennen und Festival. Die Reportage.

Text: Manuel Porzner, David Binnig

Fotos: Joshua Meissner, Stephen Smith, Elliot Layda/GIRO, Robin O'Neill, Satchel Cronk 2017



DETAILLÖSUNGEN

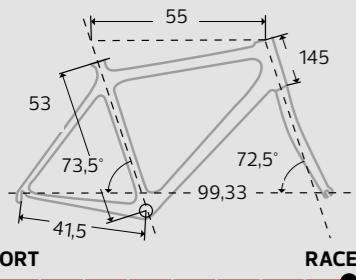
Oben: Die verbaute Rotor-Kurbel fällt auf, auch wegen der Semikompakt-Übersetzung von 52/36. Unten: Die Züge und Bremsleitungen sind clean in dem Aero-Rahmen verlegt.



AIRSTREEEM GRAVELLER • PREIS 3750 EURO

Teile & Geometrie

Gewicht:	8,51 Kilogramm
Rahmen:	Aluminium
Größe:	XS, S, M , L, XL
Gabel:	Carbon
Bremsen:	Shimano Ultegra Disc
Schaltgruppe:	Shimano Ultegra
Übersetzung:	Vorne: 52/36 Hinten: 11-32
Laufräder:	AL33 Disc
Reifen:	Schwalbe G-One; 40 mm
Vorbau:	Speeed 3
Lenker:	Airstreeem
Stütze:	Airstreeem
Sattel:	Airstreeem Concept



	KOMFORT	RACE
Rahmen	● ● ● ● ● ● ● ●	○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○
Fahrverhalten	● ● ● ● ● ● ● ○	○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○
Steigung	● ● ● ● ● ● ● ○	○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○
Abfahrt	● ● ● ● ● ● ● ○	○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○
Wendigkeit	● ● ● ● ● ● ● ○	○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○
Laufruhe	● ● ● ● ● ● ● ○	○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○
Komfort	● ● ● ● ● ● ● ○	○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○
Ausstattung	● ● ● ● ● ● ● ○	○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○
Preis/Leistung	● ● ● ● ● ● ● ○	○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○
RennRad URTEIL	● ● ● ● ● ● ● ○	● ● ● ● ● ● ● ○

Die Österreicher von Airstreeem bezeichnen ihren Graveller als „erstes Aero-Gravelbike“ der Welt. Speed steht bei Airstreeem im Vordergrund – und bereits der erste Blick auf das Gravelrad zeigt, dass dies selbst bei dieser Allroad-Maschine gilt. Eine weitere Besonderheit: Der Hersteller bewirbt sein Modell offensiv als ein Rad für zwei Einsatz: Gravel und Straße. Als Standard kommt das Graveller mit einem Straßenlaufradsatz. Der für den Gravel Einsatz ist optional. Die Reifenfreiheit beträgt bis zu 40 Millimeter. Der Rahmen ist hochmodern, alles ist auf dem neuesten Stand und formschön integriert. Angefangen bei „Standard“-Komponenten wie den Flatmount-Aufnahmen der Scheibenbremsen über das Pressfit-86-Innenlager oder die mittels Steckachsen fixierten Laufräder bis hin zur geschützten Abdeckung der speziell geformten Sattelstützenklemmung. Optionen zur Montage von Gepäckträgern oder Schutzbüchsen fehlen. Ebenfalls modern ist die Ausstattung mit einer Kombination aus Shimano-Ultegra-Schalt- und Bremskomponenten und einer Rotor-Kurbel. Leider

wurde diese mit der Abstufung 52/36 Zähne verbaut und passt besser an ein Rennrad als an ein Gravelbike. So kam das große Kettenblatt im typischen Gravel-Testbetrieb fast gar nicht zum Einsatz. Die übrigen Komponenten sind so unauffällig wie solide und effektiv. Gut. Bereits auf den ersten Metern der Testrunde fiel auf, dass der Graveller erstaunlich laut ist: Der Carbonrahmen nimmt Schwingungen scheinbar anders auf als die Produkte der Konkurrenz und wirkt wie ein Resonanzkörper. Ansonsten bestätigt sich der optische Eindruck und der Wink der 52/36-Zähne-Kurbelgarnitur: Der Airstreeem Graveller ist sehr racelastig, von seinen Fahreigenschaften her geht er, analog zu seiner Ausrichtung als „Zwei-in-eins-Rad“, eher in Richtung Marathon-Rennrad als in Richtung Geländerenner. Das Airstreeem fährt sich extrem schnell und agil und zeigt sich dabei als eher wenig komfortabel, was auch durch die steife aerodynamische Sattelstütze bedingt ist. Die Sitzposition ist durch die Biometric-Specific-Geometrie sehr ausgewogen und nur leicht gestreckt.

RennRad FAZIT

Ein Aero-Gravelrad? Ein Rad für zwei Fälle – als Gravelbike und als Rennrad einsetzbar? Airstreeem verspricht viel, und hält viel davon: Das Graveller ist sehr schnell, agil und passt von seiner Geometrie gut zu Langstrecken-Straßeneinsätzen. Bei harten Geländeinsätzen könnte der Komfort aber höher sein.



GT GRADE CARBON PRO • PREIS 3799 EURO

Teile & Geometrie

Gewicht:	8,8 Kilogramm
Rahmen:	Carbon
Größe:	48, 51, 55 , 58, 61
Gabel:	Carbon
Bremsen:	Shimano Ultegra Disc
Schaltgruppe:	Shimano Ultegra Di2
Übersetzung:	Vorne: 46/30 Hinten: 11-34
Laufräder:	WTB KOM Light i23 TCS
Reifen:	WTB Riddler; 37 mm
Vorbau:	GT Design 3D
Lenker:	GT DropTune Super Light
Stütze:	GT Carbon
Sattel:	Fabric Scoop Shallow Elite

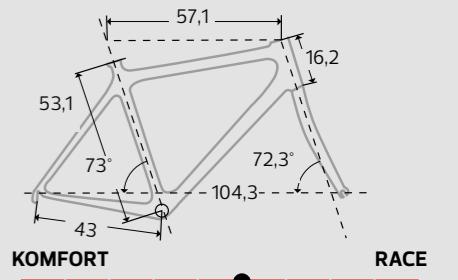


DETAILLÖSUNGEN

Oben: Triple-Triangle-System nennt GT sein „dritttes“ Rahmendreieck, das für Komfort sorgen soll. Unten: Die elektronische Ultegra Di2 arbeitet gewohnt schnell und präzise.

Zwei Rahmendreiecke: Das ist der Standard für klassische Fahrradrahmen, die wegen dieser Form auch Diamant-Rahmen genannt werden. Beim GT Grade gibt es durch das sogenannte Triple-Triangle-Design gleich drei Dreiecke. Dies ergibt sich dadurch, dass die Sitzstreben nicht hinten am Sitzrohr ansetzen, sondern am Oberrohr, vor dem Punkt, an dem sich das Oberrohr und das Sitzrohr kreuzen. Durch diese Konstruktion sollen sie mehr vertikalen Flex und damit Dämpfung auf ruppigem Untergrund bieten. Zusätzlich verbessern soll sich dieser Effekt dadurch, dass die Sitzstreben nicht wie der Rest des Rahmens aus Carbon bestehen, sondern aus einem flexibleren Verbundmaterial, bei dem zusätzlich Glasfasern zum Einsatz kommen. Im Test brachte die Nachgiebigkeit allgemein einen erhöhten Komfort auf ruppigem Untergrund, da vor allem kleinere Unebenheiten gedämpft wurden. So konnte das Triple-Triangle-System vor allem den Komfort auf längeren Ausfahrten auf gleichmäßigen Schotterstraßen erhöhen. Die vertikale Nachgiebigkeit

schadet der Verwindungssteifigkeit kaum, bei Anritten war die Kraftübertragung sehr direkt. Abhängig von den erstrebten Fahreigenschaften und der Sitzposition lässt sich das Grade zudem individuell anpassen: Die als „Flip Chip Fork“ bezeichnete Gabel lässt sich an der Achse um bis zu 15 Millimeter versetzen. So lässt sich der Gabelnachlauf verlängern oder verkürzen, wodurch sich der Radstand und der Lenkwinkel verändern lassen. Das ermöglicht mehr oder weniger Fahrstabilität sowie ein direkteres oder trügerisches Handling. Aufgrund der hohen Steifigkeit des Rahmens und der dadurch sehr direkten Kraftübertragung bietet das Grade auch mit 37 Millimeter breiten Reifen viel Laufruhe und eine direkte Kraftübertragung auf Asphalt und leichtem Schotter. Mehrere Ösen ermöglichen es, Schutzbüchse, Flaschenhalter und Packtaschen für längere Touren anzubringen. Die außen verlegten Schalt- und Bremszüge erleichtern die Wartung. Die elektronische Shimano-Schaltung bietet sehr kleine Gangsprünge, die 160-Millimeter-Discs verzögern sehr stark.



	KOMFORT	RACE
Rahmen	● ● ● ● ● ● ● ●	○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○
Fahrverhalten	● ● ● ● ● ● ● ○	○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○
Steigung	● ● ● ● ● ● ● ○	○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○
Abfahrt	● ● ● ● ● ● ● ○	○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○
Wendigkeit	● ● ● ● ● ● ● ○	○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○
Laufruhe	● ● ● ● ● ● ● ○	○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○
Komfort	● ● ● ● ● ● ● ○	○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○
Ausstattung	● ● ● ● ● ● ● ○	○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○
Preis/Leistung	● ● ● ● ● ● ● ○	○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○
RennRad URTEIL	● ● ● ● ● ● ● ○	● ● ● ● ● ● ● ○

RennRad FAZIT

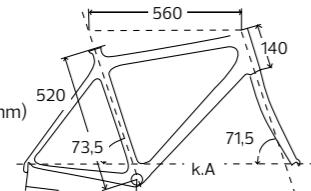
Das GT Grade bietet einen ruhigen Geradeauslauf und lässt sich dank des Gabelkonzepts sehr variabel einstellen. Die Triple-Triangle-Konstruktion bietet viel Komfort und verursacht kaum Steifigkeitsverluste. Das Grade deckt ein breites Spektrum ab – von harten Geländefahrten bis zu langen Touren.



COLNAGO
G3-X • PREIS 4240 EURO

Das G3X ist das erste Gravelbike des italienischen Traditionsherstellers Colnago. Auf den Markt kam es erst im Winter. Bei der Fahrperformance finden sich Anklänge an das Cyclocrossmodell Prestige. Auch wenn die Rahmengeometrie deutlich gemäßiger ist: Das G3X kombiniert einen flachen Lenkwinkel, einen recht steilen Sitzwinkel und lange Kettenstreiben. All dies sorgt für eine gute Kontrollierbarkeit. Wobei das Colnago klar zu den besonders sportiven Gravelbikes in diesem Test zählt – auch von seinen Stack-to-Reach-Werten und somit der Sitzposition. Diese ist leicht gestreckt. Der Carbon-Rahmen bietet die Möglichkeit, vier Flaschenhalter anzubringen. Ösen für Schutzbleche oder einen Gepäckträger fehlen jedoch. Die Ausstattung ist hochwertig, vom unten ausgestellten Deda-Lenker über den bequemen Prologo-Sattel bis zur gravel-spezifischen Shimano-GRX-810-Gruppe. Deren Scheibenbremsen mit den 160-Millimeter-Discs überzeugen. Ebenso wie die 40 Millimeter breiten Pirelli-Cinturato-Gravel-Reifen. Deren Rolleigenschaften auf Asphalt sind voll im Rahmen, ihre Stärken spielen sie jedoch auf Schotter aus. Zudem sorgen sie für viel Dämpfung, was gut tut, da der Fahrkomfort nicht zu den ganz großen Stärken des G3X zählt. Diese liegen in den sehr ausgeglichenen Fahreigenschaften, der Steifigkeit und der großen Agilität.

Gewicht:	8,8 kg
Rahmen:	Carbon
Größe:	46s, 49s, 52s , 55s, 58s cm
Gabel:	Carbon
Gruppe:	Shimano GRX 810
Übersetzung:	Vorne: 40/31 Hinten: 11-32
Bremsen:	Shimano GRX 810 (160/160 mm)
Laufräder:	Shimano WH-RS 370
Reifen:	Pirelli Cinturato Gravel; 40 mm
Lenker:	DEDA Gravel; 420 mm
Vorbau:	DEDA Zerol; 100 mm
Sattel:	Colnago by Prologo
Sattelstütze:	Colnago Carbon



Rahmen	● ● ● ● ● ● ● ● ○	RACE
Fahrverhalten	● ● ● ● ● ● ● ● ○	
Steigung	● ● ● ● ● ● ● ● ○	
Abfahrt	● ● ● ● ● ● ● ● ○	
Wendigkeit	● ● ● ● ● ● ● ● ○	
Laufruhe	● ● ● ● ● ● ● ● ○	
Komfort	● ● ● ● ● ● ● ● ○	
Ausstattung	● ● ● ● ● ● ● ● ○	
Preis/Leistung	● ● ● ● ● ● ● ● ○	
RennRad —URTEIL—	● ● ● ● ● ● ● ● ○	KOMFORT

RennRad
FAZIT Das erste Colnago-Gravelbike fällt erwartet sportiv aus. Der Rahmen ist sehr steif und hochwertig, die Fahrperformance gut – der Preis ist eine Ansage.

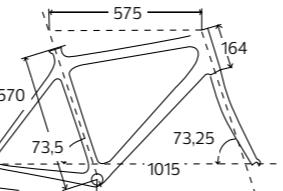


STANDERT

PFADFINDER • PREIS 4299 EURO

Für alle Straßen gemacht“ – ist das Motto der Berliner Marke Standert für das Pfadfinder. Die Geometrie des Allroundmodells ist klassisch – dies spiegelt sich in einer eher gestreckten Sitzposition wider. Sportiv ist auch die Fahrperformance: Das Lenkverhalten ist sehr direkt. Die Laufruhe behält das Rad auch auf Schotter bei. Bei schnellen Richtungswechseln tendiert es aber teils zu Nervosität. Kurze Kettenstrebungen tragen zu der hohen Agilität bei. Im Vergleich mit Carbon-Modellen ist die Beschleunigung etwas behäbiger. Die Front erweist sich, auch dank des Zipp-Lenkers und -Vorbaus, als sehr steif. Der Stahlrahmen wirkt etwas vibrationsmildernd. Der Mix aus Columbus-Highend-Stahlrohren wird in Taiwan von Hand geschweißt. Er weist gleichmäßige Schweißnähte, Ösen für Schutzbretter und eine maximale Reifenfreiheit von 38 Millimetern auf. Durch die Montage von breiteren als den verbauten 32 Millimeter „schmalen“ WTB-Pneus erhöht sich die Offroadtauglichkeit signifikant. Generell ist die Ausstattung hochwertig. Etwa in Form der kabellosen Sram-Force-eTap-Gruppe. Mit der Übersetzung 46/33 und 10-33 sind selbst die steilsten Rampen zu bewältigen. Auf den Abfahrten überzeugen die fein dosierbaren Scheibenbremsen mit den beiden 160-Millimeter-Discs.

Gewicht:	9,16 kg
Rahmen:	Stahl
Größe:	48, 50, 52, 54, 56, 58 , 60 cm
Gabel:	Carbon
Gruppe:	Sram Force eTap
Übersetzung:	Vorne: 46/33 Hinten: 10-33
Bremsen:	Sram Force eTap (160/160 mm)
Laufräder:	DT Swiss ER1400 Spline 21
Reifen:	WTB Exposure; 32 mm
Lenker:	Zipp Service Course SL-70; 420 mm
Vorbau:	Zipp Service Course SL; 120 mm
Sattel:	Brooks Cambium C13
Sattelstütze:	Zipp Service Course SL



RennRad
FAZIT Das Pfadfinder ist ein Stahl-Gravelbike, das auch auf Asphalt überzeugt – mit einer sportiven Auslegung und einer durchdachten und sehr guten Ausstattung.

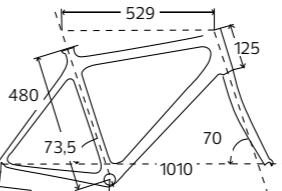


CHAPTER 2

AO · PREIS 5799 EURO

Ao“ bedeutet auf Maori „Erde“. Dies passt zu den vielen Einsatzgebieten des Modells: Rennen, Schotterpisten, lange Touren – mit viel Platz für Packtaschen. Die abgesenkten Kettenstrebe auf der Antriebsseite unterstreicht das große Einsatzgebiet des Gravelbikes. Rahmen und Gabel bieten eine Reifenfreiheit bis zu 42 Millimetern. Bei der Geometrie wird durch das stark abfallende Oberrohr eine große Sattelüberhöhung erreicht, welche trotz der nicht-flexenden 31,6-Millimeter-Carbon-Sattelstütze einen ordentlichen Fahrkomfort bietet. Der kurze Vorbau und der 42 Millimeter breite Easton-EC70-Alu-Lenker sorgen für eine sehr gut gelungene, ausgewogen-kompakte Sitzposition und ein einfaches Handling. Das Fahrverhalten des AO ist extrem direkt und agil. Die Scope-O2D-Laufräder sind auffallend verwindungssteif – und harmonieren gut mit den leichtlaufenden 40 Millimeter breiten Schwalbe-G-One-Allround-Reifen. Diese bieten zudem ein hohes Dämpfungsvermögen und liefern ausreichend Grip, auch bei Nässe. Die verbaute Sram-Force-eTap-1x12-Gruppe arbeitet schnell und präzise. Die Scheibenbremsen mit den 160-Millimeter-Discs liefern eine hohe Bremskraft und lassen sich sehr fein dosieren. Die Chapter2-Rahmen lassen sich auf Kundenwunsch individuell aufbauen.

Gewicht:	8,22 kg
Rahmen:	Carbon
Größe:	XS, S, M, L, XL
Gabel:	Carbon
Gruppe:	Sram Force AXS eTap
Übersetzung:	Vorne: 40 Hinten: 10-33
Bremsen:	Sram Force AXS (160/160 mm)
Laufräder:	Scope 02D
Reifen:	Schwalbe G-One A. VG; 40 mm
Lenker:	Easton EC 70 AX; 420 mm
Vorbau:	Chapter 2 Aluminium; 100 mm
Sattel:	Kohlenstoff Werner-Carbon
Sattelstütze:	Chapter 2 Carbon



Rahmen	● ● ● ● ● ● ● ● ○
Fahrverhalten	● ● ● ● ● ● ● ● ○
Steigung	● ● ● ● ● ● ● ● ○
Abfahrt	● ● ● ● ● ● ● ● ○
Wendigkeit	● ● ● ● ● ● ● ● ○
Laufruhe	● ● ● ● ● ● ● ○ ○
Komfort	● ● ● ● ● ● ● ○ ○
Ausstattung	● ● ● ● ● ● ● ○ ○
Preis/Leistung	● ● ● ● ● ○ ○ ○ ○

RACE



KOMFORT

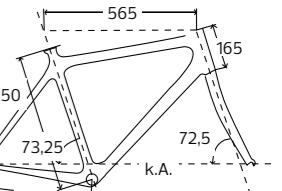
RennRad
FAZIT Das AO ist extrem leicht, agil und race-tauglich: ein Gravelbike der sportivsten Sorte. Mit einem steifen, hochwertigen Rahmen und einer guten Ausstattung.



RENNSTAHL

Am Rennstahl ist vieles besonders: Etwa die Werkstoffe des Rahmens und der Gabel – Edelstahl beziehungsweise Titan. Der Hinterbau des Rundrohrrahmens ist länger, der Lenkwinkel etwas flacher als bei einem Rennrad. Das Tretlager ist etwas niedriger platziert als bei vielen Cyclocrossern. Dennoch, oder deshalb, ist die Geländetauglichkeit des Rennstahl enorm. Besonders überzeugt dabei die sehr hohe Laufruhe. Für längere Touren oder Regenfahrten lassen sich Gepäckträger und Schutzbretter an Ösen montieren. Langen Fahrten kommt auch das kürzere Oberrohr und die damit verbundene recht komfortable Sitzposition entgegen. Trotz der eher filigranen Rohrdurchmesser und der klassischen Optik zeigt der Bereich um das Pressfit-86-Tretlager eine, für Stahlrahmen, sehr hohe Verwindungssteifigkeit. Diese zeichnet auch die Tune-Prince-and-Princess-Laufräder aus. Sie gehören zu den leichtesten, und damit beschleunigungsfreundlichsten, des Testfeldes. Die Ausstattung ist generell extrem hochwertig: Die Campagnolo-Record-Gruppe sieht man sonst nie an einem Gravelbike. Mit 50/34 vorne und 11-34 hinten ist ihre Abstufung sportiv. Für Dämpfung sorgen die griffigen 35 Millimeter breiten Schwalbe-G-One Reifen. Sie überzeugen sowohl auf Trails als auch auf Schotter.

Gewicht:	9,91 kg
Rahmen:	Stahl
Größe:	S, M, L, XL, XXL
Gabel:	Titan
Gruppe:	Campagnolo Record
Übersetzung:	Vorne: 50/34 Hinten: 11-34
Bremsen:	Campagnolo Record (160/160 mm)
Lufträder:	Rennstahl, Tune Prince and Prince
Reifen:	Schwalbe G-One; 35 mm
Lenker:	Syntace Racelite CDR 7075; 440 mm
Vorbau:	Falkenjagd Titan; 100 mm
Sattel:	Selle Italia SLR Titan Flow
Sattelstütze:	Falkenjagd Titan



Faktor	RACE	KOMFORT
Rahmen	● ● ● ● ● ● ● ● ○	
Fahrverhalten	● ● ● ● ● ● ● ○ ○	
Steigung	● ● ● ● ● ○ ○ ○ ○	
Abfahrt	● ● ● ● ● ○ ○ ○ ○	
Wendigkeit	● ● ● ● ● ○ ○ ○ ○	
Laufruhe	● ● ● ● ● ○ ○ ○ ○	
Komfort	● ● ● ● ● ○ ○ ○ ○	
Ausstattung	● ● ● ● ● ○ ○ ○ ○	
Preis/Leistung	● ● ● ● ○ ○ ○ ○ ○	

RennRad
URTEILE

RACE

KOMFORT

RennRad
FAZIT Die Ausstattung des neuen 991 Gravel ist kaum zu toppen. Der Stahlrahmen ist hochwertig und robust. Die Fahreigenschaften sind ausgeglichen-sportiv.



Q36.5 HYBRID QUE X

Preis: 210,00 Euro

Größen: XS-XXL

Farben: schwarz, blau, grün, orange

Material: UF Hybrid Shell

Wetterschutz: leicht gefüttert, atmungsaktiv, leicht winddicht, leicht wasserabweisend

Features: wasserdichter und teilhinterlegter Reißverschluss, teilgummierter Saum, drei Rückentaschen, Ärmeltasche, Reflektoren, hoher Stehkragen

Stärken:

- Taschen
- Reflektoren
- sportive Passform

Schwächen:

- Ärmel/Rumpf kurz
- Preis

WETTERSCHUTZ

Regenschutz

Windschutz

Wärmeisolation

Atmungsaktivität

BEWERTUNG

Die Produktentwickler der italienischen Marke Q36.5 gehen stets eigene Wege. So auch beim Material des Hybrid-Que-Trikots: Der Hybrid-Shell-Stoff ist wenig voluminös, doch an der Innenseite ist er aufgeraut und sorgt so für ein angenehmes Tragegefühl. Zudem ist das Material sehr eng gewoben, sodass es auch ein hohes Maß an Winddichtigkeit mit sich bringt – an der Front, denn am Rücken ist das besonders schnell trocknende UFL-1-Silver-Material verarbeitet. Die Wärmeeleistung erwies sich bis zu Temperaturen von rund fünf, sechs Grad als genügend. Wird es kälter, sollte man das Trikot mit einer zweiten oder dritten Schicht ergänzen. Die Atmungsaktivität ist stets auf einem guten Niveau. Auch die Passform des Q36.5 ist besonders: In der gebeugten Körperhaltung sitzt das Trikot fast wie eine zweite Haut: extrem eng und flatterfrei. Die Ärmel fallen jedoch eher kurz aus. Pluspunkte sammeln durchdachte Details wie die Ärmeltasche sowie die vielen Reflektoren.

Fazit: Ein extrem sportiv geschnittenes Race-Trikot mit einem durchdachten Mix aus Hightech-Stoffen. Hohe Funktionalität zu einem entsprechenden Preis.



SPORTFUL FIANDRE PRO JACKET

Preis: 229,90 Euro

Größen: S-3XL

Farben: schwarz, grau, blau, orange

Material: Polartec NeoShell

Wetterschutz: atmungsaktiv, winddicht, wasserabweisend

Features: hinterlegter Reißverschluss-schluss, Zipper-Garage oben, breiter Saum, drei Rückentaschen, Reflektoren, mittelhoher und doppelter Stehkragen

Stärken:

- körpernaher Schnitt
- Wetterschutz
- Atmungsaktivität

Schwächen:

- Thermoleistung
- Preis

WETTERSCHUTZ

Regenschutz

Windschutz

Wärmeisolation

Atmungsaktivität

BEWERTUNG



RAPHA BREVET LS WINDBLOCK

Preis: 175,00 Euro

Größen: XS-XXL

Farben: olive, blau

Material: Merino mit winddichtem Teil-Polyester-Besatz

Wetterschutz: gefüttert, atmungsaktiv, winddicht, wasserabweisend

Features: hinterlegter Reißverschluss, Zipper-Garage, teil-gummierter Saum, drei Rückentaschen, zwei Seitentaschen mit RV, Reflektoren, mittelhoher Stehkragen

Stärken:

- Taschen
- Passform
- Kragen
- Reflektoren

Schwächen:

- Preis

WETTERSCHUTZ

Regenschutz

Windschutz

Wärmeisolation

Atmungsaktivität

BEWERTUNG

UYN ALPHA LANGARM

Preis: 169,00 Euro

Größen: S-XL

Farben: schwarz, blau, rot

Material: Natex

Wetterschutz: gefüttert atmungsaktiv

Features: wasserdichter und hinterlegter Reißverschluss, Zipper-Garage unten, breiter Saum, drei Rückentaschen, kleiner Reflektoren, niedriger Kragen

Stärken:

- Passform
- Material
- Elastizität
- Atmungsaktivität

Schwächen:

- Preis

WETTERSCHUTZ

Regenschutz

Windschutz </



T21 FLEXIBEL

Ausklicken, Abspringen, Einklicken: Offroad-Pedale sind die häufigste und beste Lösung für Gravel- und Cyclocross-Räder. Als Schnittstelle zwischen dem Athleten und dem Rad – bei jedem Wetter, auf jedem Terrain. Sechs Modelle im Test.

Text: Günther Proske, Johann Fährmann

Fotos: Cor Vos, Jürgen Amann

OFFROAD-PEDALE

Steine reiben kratzend aneinander, es knirscht bei jedem Schritt. Kurz, lang, kürzer, ungleichmäßig, schnell. Ein Sprung über eine Pfütze, über einen Ast, über eine knöchelhöhe Baumwurzel. Jeder Tritt ist instabil, wackelig. Das Fußgelenk arbeitet unablässig. Es stabilisiert das Ungleichgewicht. Eine Dysbalance, die das Rad mit den breiten Stollenreifen verursacht, das mit eingeschlagenem Lenker, durch das Rahmendreieck gefasst mit dem Oberrohr auf der rechten Schulter hängt. Die Schuhe sind längst durchnässt, die Schienbeine sind von Staub und Matsch bedeckt. Im Herbst, im Winter und im Frühling ist der Radsport für viele Rennradfahrer die Zeit für Gravel- und Cyclocross-Räder. Die Strecken zweigen ab vom Asphalt, sie führen über Schotter, in den Schlamm, über Feldwege und Wurzeln, durch den Sand. Schuhe mit empfindlichen Carbonsohlen und filigrane Klicksysteme sind hier nicht die beste Lösung. Offroad-Pedale, wie man sie vom Mountainbike-Sport kennt und wie sie Cyclocrossfahrer nutzen, sind hier meist die bessere Wahl.

Schotter, Schlamm, Alltag

Ob beim Cyclocross, auf Schotterstrecken mit dem Gravel-Bike oder auf dem schönsten, verkehrsärmsten und schnellsten Pendelweg: Es gibt für Rennradfahrer viele Einsatzbereiche, in denen die auf der Straße optimalen, meist leichten, Schuh-Pedal-Kombinationen unterlegen sind. Auch Offroad-Pedale bieten eine sichere Verbindung und eine direkte Kraftübertragung – doch es lässt sich mit ihnen leichter, schneller und sicherer Ein- und Ausklicken. Im Alltag ist das ein Vorteil: an der Ampel, in einer überraschenden Situation im Stadtverkehr. Und im Gelände, wenn man das Gleichgewicht bei niedrigem Tempo verliert und den Stand mit einem Fuß auf dem Boden stabilisieren muss. Bei Schmutz und Staub funktionieren die Offroad-Klickpedale zudem häufig noch sehr viel besser als die Lösungen für die Straße.

Sicherheit & Beweglichkeit

Viele Rennrad-Neulinge beginnen auch auf der Straße oftmals mit Offroad-„Klickies“. Denn gerade auf Einsteiger kann die oftmals sehr starre Verbindung, die hohe Auslösehärte und der damit verbundene Kraft- und Technikaufwand beim Ausklicken aus Rennrad-Klicksystemen abschreckend wirken. Viele wechseln erst nach einer Eingewöhnungsphase zum klassischen Drei-Loch-Klicksystem, das in der Regel eine festere Verbindung, weniger Bewegungsspielraum, eine größere Auflagefläche und damit meist eine effizientere Kraftübertragung bietet. Auch Fahrer, die etwa an Knieproblemen leiden, profitieren oftmals von den Offroad-Lösungen, die bei jeder Pedalbewegung mehr Spielraum, sogenannten „Float“, bieten und die Beine nicht auf einer „starren Achse“ rotieren lassen. Bei vielen Modellen – für die Straße wie für das Gelände – lässt sich die Bewegungsfreiheit jedoch individuell am Pedal einstellen. Auch bieten unterschiedliche Pedalmodelle und Pedalplatten ein unterschiedlich hohes Maß an Float.

Tipps & Varianten

Die richtigen Schuhe für Offroad-Pedale sind Mountainbike-Schuhe, die ein Zwei-Loch-Befestigungssystem für die kleinen Pedalplatten – genannt Cleats – bieten. Die bestmögliche Kraftübertragung bieten in der Regel Modelle mit einer steifen Vollcarbonsohle und einer festen, sicheren Passform. Seit Kur-

zem bieten aber einige Hersteller, etwa Shimano, Bontrager und Rapha, spezifische Schuhe für den Einsatz am Gravel-Bike an. Diese haben meist ein etwas weniger stark ausgeprägtes Sohlen-Profil als Mountainbike-Schuhe, eine steifere Sohle – und sollen dennoch sehr robust sein und es erleichtern, sicher auf Schotter zu gehen. Für anspruchsvolle Kletter-Trage-Passagen wie beim Mountainbike-Sport oder Lauf-Einsätze durch Schlamm und Sand wie beim Cyclocross sind sie nicht vorgesehen. Einige Einsteigermodelle von Straßen-Radschuhen bieten neben dem Drei-Loch-Muster zudem einen Aufnahme-Platte, an der Zwei-Loch-Cleats befestigt werden können. //

OFFROAD-PEDALE

Preis	48,99 bis 169,95 Euro
Gewicht	284 bis 394 Gramm
Loch-System	2-Loch-System
Mechanismus	zweiseitiger Einstieg, Spiralfeder, meist einstellbare Auslösehärte
Material des Körpers	Edelstahl, Aluminium, Carbon
Material der Achse	Chromoly
Schuhwahl	MTB-Schuhe mit mehr oder weniger starkem Profil, Gravel-Modelle mit weniger starkem, aber zum Gehen geeigneten Profil
Fahrertyp	Gravel- und Cyclocross-Fahrer, Pendler, Bikepacking- und Touren-Fahrer



KREUZ

UND

QUER

180 Kilometer und 2750 Höhenmeter in drei Tagen. Auf unbefestigten Wegen – über Schnee und Eis: Das Etappenrennen „Tortour Gravel“ in der Schweiz bringt Mensch und Material an ihre Grenzen. Eine Selbsterfahrung.

