

RennRad

GRAVEL



TEST: LABOR & PRAXIS

Gravel Reifen

ab 44 €

RENNEN & FITNESS

**330-Kilometer-Race
& Trainings-Tipps**

TEST & KAUFBERATUNG

**49 Rad-Taschen,
GPS-Computer & mehr**

GETESTET:

36 GRAVELBIKES



TESTS, KAUFBERATUNG & ABENTEUER

Touren, Trails, Rennen, Bikepacking, Alltag – Gravelbikes können fast alles. Es sind Räder für fast alle Zwecke, Einsatzgebiete und Untergründe. Die noch junge Rad-Gattung differenziert sich immer weiter aus. Dies zeigen unter anderem die großen Rad-Tests, die in diesem Sonder-Magazin enthalten sind. Wir haben dafür 36 Räder sehr unterschiedlicher Ausrichtungen getestet: von leichten agilen Race-Modellen bis zu voll offroad- und komfortorientierten Rädern, die schon fast an Mountainbikes erinnern. Ein Indikator für die jeweilige Ausrichtung der Bikes: die Reifenbreite. 35 Millimeter? 40? 45? Die Vor- und Nachteile verschiedener Gravel-Reifen haben wir in aufwendigen Labor- und Praxis-Tests ermittelt. Den Test von zwölf Pneus finden Sie im großen Test-Bereich dieses Magazins. Getestet haben wir zudem Akku-Lichter, Rad-Bekleidung, fünf

GPS-Navigations-Radcomputer und 49 Bikepacking-Taschen für das Pendeln, Touren, Rennen und den Rad-Urlaub. Kurz: für fast alle Einsatzzwecke. Dies ist generell der Anspruch dieses digitalen Sonderhefts: Möglichst die ganze Welt des Gravel-Fahrens abzubilden. Jeder soll hier das genau zu sich, zu den eigenen Wünschen und Vorstellungen passende Rad finden. Und noch mehr: Information und Inspiration.

David Binnig | Chefredakteur





UNBOUND X CAROLIN SCHIFF

**330 KILOMETER – DURCH MATSCH, WÜSTE,
WEITE. EINE NEUEINSTEIGERIN GEWINNT
DAS WICHTIGSTE GRAVEL-RENNEN DER WELT.
DER MYTHOS DES „UNBOUND GRAVEL“:
REPORT, PORTRAIT, TRAININGSTIPPS.**

Text: David Binnig **Fotos:** Sebastian Samek, Nils Laengner



SCHLAIMMCHT

SCHLAIMMCHT

Wasserfälle, Wind, Vulkane –
und vier Etappen über eine
wilde Insel: **Das ist die
Westfjords Way Challenge auf
Island.** 960 Kilometer und
11.300 Höhenmeter durch die
Natur. **Der Selbstversuch.**





FLOWER

GRAVEL ISLAND

BEREIT FÜR DAS VIELFÄLTIGSTE
RAD-EVENT EUROPAS?

JETZT ANMELDEN UND DIE STRECKE ROCKEN!



Mach mit beim deutschen
Qualifikationsrennen für die
Gravel-Weltmeisterschaft
2024 im Rahmen der **TREK UCI**
Gravel World Series 2024.



Melde Dich an für die Rennen der
UCI Gran Fondo World Series – der
bekanntesten internationalen Rennserie mit
erstem und einzigem Start in Deutschland
und verschiedenen Altersklassen.

Das 3RIDES im Dreiländereck bietet noch viele
weitere Highlights auf eigens konzipierten
Strecken: ob **Road & Gravel Rides**, beim neuen
Gravel Eliminator, verschiedene **Kids Races**
und der Premiere des **E-Cycling Cup**.



... und obendrauf gibt's noch Bike Expo, Family Rides,
Food & Music und vieles mehr.

www.abavent.de/anmeldeservice/3ridesfestival2024

BIKES
+BEATS
+BITS

3RIDES

BIKE · FESTIVAL · ESPORTS
AACHEN · 10. - 12. MAI 2024

@/3rides.aachen  /3rides www.3rides.de

MARKUS
STITZ



**EINE BIKEPACKING-TOUR
DURCH DIE SCHOTTISCHEN
HIGHLANDS: HÜGEL, SEEN,
NATUR. DIE REPORTAGE**



HIGHLAND

**BIKEPACKING
SCHOTTLAND**

RADTEST_GRAVELBIKES
20

GELÄNDE



GÄNGIG

**STRASSEN, FELDWEGE, PFADE -
RÄDER FÜR ASPHALT UND
GELÄNDE: 20 GRAVELBIKES
ZWISCHEN 2650 UND 4350 EURO
IM GROSSEN TEST. ROBUST,
SCHNELL, GELÄNDEGÄNGIG - UND
PREIS-LEISTUNGS-STARK?**

Text: David Binnig, Frederik Böna,
Leon Echtermann, Jan Zesewitz

Fotos: Gorewear, Gideon Heede

7,96 Kilogramm wiegt das leichteste Rad dieses Testfeldes, das Parapera Anemos. Sein Fahrverhalten: agil, direkt, sportiv. Sein Preis: 3990 Euro. Die Breite der Schwalbe-G-One-Reifen, die auf Tune-Laufrädern verbaut sind: 40 Millimeter. An jenem Parameter, der Reifenbreite, kann man viel über die Ausrichtung eines Gravel-Rades erfahren. Die Reifen der 20 Test-Modelle sind zwischen 38 und 50 Millimeter breit. Schon an dieser Varianz erkennt man die enorme Bandbreite der Ausrichtungen. Die Extrem-Pole lauten: starke Gelände-, Komfort- beziehungsweise Bikepacking-Ausrichtung versus eine unter anderem durch Leichtgewicht, eine „aggressivere“ Rahmengeometrie und ein agiles Handling definierte Race-Auslegung. Ergo gilt: Manche Gravelbikes sind Endurance-Rennrädern sehr ähnlich, andere sind primär auf den Renneinsatz ausgelegt, leicht, steif, schnell – und wieder andere sind vor allem auf einen möglichst hohen Fahrkomfort beziehungsweise auf Offroad-Tauglichkeit getrimmt. Zu dieser letzteren „Gattung“ zählt etwa das Bombtrack Hook EXT. An ihm sind 47-Millimeter-WTB-Ranger-Pneus verbaut – die zweitbreitesten des Testfeldes. Und die „kleinsten“. Denn: Sie sind auf 27,5-Zoll-Laufrädern montiert. Die Sitzposition: kompakt, aufrecht, fast „mountainbikeartig“. Die Zahl der Ösen zur Taschen- und Schutzblechmontage am Stahl-Rahmen und der Gabel: zehn. Neben den Reifen – die an fast allen Modellen tubeless montiert werden können – kommen im Testfeld noch andere Systeme, die den Fahrkomfort steigern, zum Einsatz: Federungen. Giant, Specialized und andere bieten ihre Gravelbikes auch mit Federsystemen, die über 20 bis 40 Millimeter Federweg verfügen, an – diese Modelle werden in späteren Tests vorkommen.

Komfort & Agilität

Sechs der Test-Modelle sind mit Zweifach-, 14 mit Einfach-Gruppen ausgestattet. Bei jenen kommen inzwischen häufig Mountainbike-Kassetten mit bis zu 50 Zähne umfassenden Ritzelpaketen zum Einsatz. Sechs der Räder des Testfeldes schalten elektronisch, 14 mechanisch. Die meistverbaute Gruppe: die Shimano GRX. Ihre Varianten sind an neun der 20 getesteten Gravelbikes verbaut. Natürlich wird der Fahrcharakter eines Rades auch von seiner Basis bestimmt: dem Rahmen. 18 Testräder basieren auf Carbon-, jeweils eines auf Aluminium- und Stahlrahmen. Das einzige Alu-Rad ist das Argon 18 Grey Matter. Es ist das günstigste Rad des Testfeldes. Seine Ausrichtung: langstrecken- und bikepackingorientiert. Im Testverlauf punktete das Argon 18 vor allem mit seiner Laufruhe und Robustheit. Ein Nachteil: das Gewicht. Das Grey Matter wiegt in der Rahmengröße L 10,35 Kilogramm. Am sportiven Ende des Ausrichtungsspektrums des Testfeldes stehen etwa das Specialized Crux Comp und das Stevens Camino Pro. Beide punkten im Test mit ihrer hohen Agilität und Direktheit. Egal, welche Gravelrad-Ausrichtung man sucht – Race, Alltag, Ganzjahres-Bike, Bikepacking-Tourer oder Mountainbike-Ersatz: In diesem Testfeld wird man fündig. //

DAS LEICHTESTE TESTRAD

Parapera Anemos | 7,96 Kilogramm

DAS GÜNSTIGSTE TESTRAD

Argon 18 Grey Matter | 2675 Euro

DAS TESTRAD MIT DEN BREITESTEN REIFEN

Pastel Whtif | 50 Millimeter

76

GRAVEL-RÄDER
IM TEST

**FÜR RENNEN, MEHRTAGES-TRIPS,
TOUREN, COMMUTING, TRAILS UND
ASPHALT: GRAVEL-BIKES SIND SCHNELL
UND GELÄNDEGÄNGIG – SIE SIND RÄDER
FÜR FAST ALLE FÄLLE. 16 MODELLE AB
750 EURO IM GROSSEN TEST.**

Text: Johannes Schinnagel, Jan Zesewitz,
Frederik Böna, David Binnig

Fotos: Egelmair / Grinduro

Reifen formen den Charakter. Sie bestimmen vergleichsweise stark über die Fahreigenschaften eines Rades. Über den Komfort, über die Schnelligkeit, die Sicherheit, das Einsatzgebiet. Die schmalsten in diesem Testfeld von 16 Gravel-Bikes verbauten Pneus sind 38 Millimeter breit – die weitesten 47 Millimeter. Was gute Gravel-Reifen ausmacht und wo die Unterschiede zwischen den Top-Allround-Modellen liegen, zeigt der große Labor- und Praxis-Test, der sich diesem Radtest anschließt. Schon die Reifenwahl zeigt, dass sich die noch junge Radgattung der Gravel-Bikes immer weiter ausdifferenziert. Zwischen einem stark auf die Geländegängigkeit und Robustheit ausgerichteten und einem leichten agilen Race-Gravelrad liegen Welten. Beim Rahmen, der Geometrie, der Ausstattung, dem Fahrverhalten. Nicht nur in Sachen Ausrichtung ist die Vielfalt innerhalb dieses Testfeldes extrem, sondern auch bei den verwendeten Rahmenmaterialien. So ist eines der

hervorstechenden Räder dieses Testfeldes das 8bar Mitte Steel. Der Rahmen ist optisch extrem auffällig – durch seine Filigrantät: Seine Rohre sind „schlank“ und dünnvolumig. Das Rahmenmaterial: Stahl. Ein weiteres Highlight ist seine Vielseitigkeit. Denn: Über ein einstellbares verschiebbares Ausfallende lässt sich die Geometrie an die individuellen Bedürfnisse und die verschiedene Reifentypen anpassen. Das System erlaubt es sogar, den Rahmen mit einer Nabenschaltung oder als Single-Speeder zu fahren. Auch der Rahmes des Titici Sterrato ist aus Stahl. Er ist von Hand aus einem hochwertigen eigens entwickelten Columbus-Life-Rohrsatz hergestellt. Das spezielle PAT.P-Oberrohr-System mildert zudem Erschütterungen ab. An dem italienischen Rad ist die Gruppe eines italienischen Traditions-Herstellers verbaut: eine Campagnolo Ekar 1 x 13 – ergo ohne Umwerfer, mit einem Mono-Kettenblatt und 13 Ritzeln. Die Übersetzungsbandbreite ist dabei enorm groß.

ASPHALT & GELÄNDE

DAS LEICHTESTE RAD

Wilier Race SLR
8,1 Kilogramm

DAS SCHWERSTE RAD

Triban GRVL 120
11,08 Kilogramm

DAS GÜNSTIGSTE RAD

Triban GRVL 120
749,99 Euro

Rahmen-Material & Preis-Leistung

Einen Kontrast dazu bietet das mit Abstand günstigste Rad in diesem Testfeld – wenngleich auch sein Rahmen aus Metall besteht. In diesem Fall: Aluminium. Das Triban GRVL 120 aus dem Sortiment des französischen Sporthandels-Riesen Decathlon kostet 749,99 Euro. Das Gewicht des Testmodells der Rahmengröße M: 10,9 Kilogramm. Daneben kommt in diesem Test noch ein drittes Metall vor: Titan. Der Berliner Hersteller Kocmo ist ein bewährter Spezialist für diesen Rahmen-Rohstoff. Das Testmodell Daytona X kann wahlweise in einer Standardgröße erworben oder inklusive eines Bike-Fittings nach individuellen Vorgaben gebaut werden. Die meisten der klar auf den sportiven Race-Einsatz ausgerichteten Gravel-Modelle basieren auf dem Rahmen-Material Carbon. So auch das Storck Grix.2 Comp und das Benotti Fuoco Gravel. Dessen Rahmen ist aus T-800-Carbonfasern gefertigt. Trotz der Race-Ausrichtung weist

der Rahmen mehrere Ösen für die Befestigung von Taschen auf. Auch die leichten und seitensteifen Engage-Carbon-Laufräder punkteten im Testverlauf. Schon an diesen Parametern wird ersichtlich: Die Auswahl- und Ausrichtungs-Optionen im Gravel-Segment nehmen immer weiter zu. Sechs der Test-Modelle sind mit Zweifach-, zehn mit Einfach-Gruppen ausgestattet. Sieben der Räder schalten elektronisch, neun mechanisch. Die meistverbaute Gruppe: die Shimano GRX. Ihre Varianten sind an fünf der 16 getesteten Gravelbikes verbaut. Auch dieser Test hat wieder gezeigt: Die einzelnen Modelle werden immer stärker spezialisiert – und doch gibt es auch einige „Top-Allrounder“. //

GRAVEL-REIFENTEST

ÄBWEGE

Vielseitigkeit: Gravel-Reifen müssen viel bieten und robust sein. Wir haben 12 Modelle im Labor und in der Praxis getestet.





Text: Günther Proske **Fotos:** Gorewear, Gideon Heede

Einfach losfahren, wohin man will, so lange man will – mit allem, was man braucht: Bikepacking ist bereits mehr als ein Trend. Viele Hersteller bieten seit einigen Jahren vielfältige Pack- und Verstaumöglichkeiten für den persönlichen Bedarf bei Mehrtagestouren an – vom Schlafsack über Klamotten bis zum Campingkocher. Alle getesteten Taschen kommen ohne einen Gepäckträger oder andere Montagehilfen aus und eignen sich somit für den Einsatz am Rennrad oder vor allem am Gravelbike.

Die von den Herstellern angebotenen Lösungen sind so vielfältig, dass wir uns bei der Produktauswahl vorab auf einige wenige Punkte fokussiert haben. In diesem Test finden sich nur Taschen und Teile, die ohne bereits am Rahmen befindliche Schrauben oder Ösen montiert werden können. Daher finden sich hier auch keine klassischen Satteltaschen, für die es einen fest montierten Gepäckträger bräuchte. Bei den Taschen selbst konzentrierten wir uns auf vier Anbringungsbereiche: den Lenker, das Oberrohr, das Rahmendreieck und den Sattel beziehungsweise die Sattelstütze.

Lenker- & Rahmentaschen

Eine Lenkertasche wird vorne zwischen den Lenkerenden fixiert. Viele Modelle sind als eine Art „dicker Schlauch“ aufgebaut, der von beiden Seiten geöffnet werden kann. Zudem gibt es fixierte Varianten mit einem integrierten Stausack – oder eine variable mit einem getrennten Packsack. Dieser kann einfach gegen ein anderes Gepäckstück, wie etwa ein Zelt, getauscht werden. Kleine Oberrohrtaschen werden meist oben auf dem Rahmenrohr angebracht, große überwiegend unterhalb. Die Hersteller bieten häufig Schablonen an, um zu überprüfen, ob die Tasche in das Rahmendreieck des eigenen Rades passt. Im Tascheninneren findet man meist eine Zweiteilung oder ein einziges großes Staufach. Der Faktor Regenschutz: Alle getesteten Taschen hielten Wasser lange ab. Wer hier ganz „auf Nummer sicher gehen will“, kann ein Taschenmodell mit einem zusätzlichen Regencover wählen wie zum Beispiel den Toploader von Topeak. Komplett wasserdicht sind auch einige Modelle von Ortlieb. Die meisten anderen Taschen sind wasserabweisend.

Leistungswerte, Herzfrequenz, GPS-Navigation und mehr – Radcomputer bieten mehr Funktionen, Zahlen, Daten als je zuvor. Fünf aktuelle Modelle ab 170 Euro im Vergleichstest.



NAVIGATION & DATEN



REGENS

**TROCKEN BLEIBEN: WASSERDICHTE REGENKLEIDUNG
ZÄHLT ZUR RADFAHRER-STANDARD-AUSSTATTUNG. 19
REGENJACKEN AB 85 EURO FÜR MÄNNER UND FRAUEN
IM GROSSEN VERGLEICHSTEST. DIE KAUFBERATUNG.**



REGENBEKLEIDUNG **IM TEST**

SCHUTZ

CLEAN

MACHINE



LICHT QUELLE

**LEUCHTSTÄRKE, AKKU-LAUFZEIT,
PREIS-LEISTUNG UND VIELES MEHR:
ALL DIES HABEN WIR IN DIESEM
GROSSEN TEST VON 17 LAMPEN
AB 23 EURO VERGLICHEN.**





BEATS & LEISTUNG

MIT DER RICHTIGEN MUSIK ZU EINER GESTEIGERTEN LEISTUNG?
WISSENSCHAFTLICHE EINBLICKE, STUDIEN, EFFEKTE & TIPPS.

Text: Sven Kühbauch, David Binnig **Fotos:** Cor Vos

Ein Mann drischt in einem Kühlhaus auf gefrorene Rinderhälften ein – und dazu läuft ein besonderer Song: „Eye of the Tiger“ von Survivor. Heute steht diese inzwischen legendäre Szene aus dem Box-Film „Rocky“ mit Sylvester Stallone fast schon symbolisch für die Symbiose zwischen Sport und Musik. Und: Der Song wird noch immer vor dem Start etlicher großer Rad-, Lauf- und anderer Sport-Wettkämpfe gespielt. Boom, Boom, Boom – während des Sports. Je lauter und wilder die Musik ist, desto stärker kann man sich pushen, oder? So einfach sind die wissenschaftlichen Zusammenhänge zur Thematik „Beats und Leistung“ nicht. Fakt ist jedoch: Auf die BPM kommt es primär an, die „Beats per Minute“. Die bislang wohl größte Studie zu diesem Themenfeld stammt von einem Forscherteam aus Australien und London. 2019 publizierten die Wissenschaftler diese sehr große Metaanalyse von 139 Studien zum Thema Sport und Musik. Zwei der zentralen Ergebnisse: Musik beim Sport steigert erstens die Motivation – und senkt zweitens den Grad der durchschnittlich wahrgenommenen Anstrengung. Bei Krafttraining- oder Intervalltraining-Einheiten sorgt die Musik laut der Metaanalyse zwar nicht für eine objektive Leistungssteigerung. Aber: Bei Ausdauersportarten wie Radfahren oder Laufen ist dies der Fall. Somit ergäbe sich als erstes Zwischen-Fazit: Als Radsportler kann man sich Musik zunutze machen, um eine messbare Leistungs- und Motivationssteigerung zu erreichen.

Spinning & Rhythmus

Der Parameter Motivation ist ein besonderer. Dies war auch ein Gedanke von Tim Moore, der für sein Buch „French Revolution“ die Strecke der Tour de France 2000 mit dem Rennrad nachfahren wollte. Um überhaupt in Form zu kommen, belegte er einen Spinning-Kurs in einem Fitnessstudio in England. Die Motivation stand dort im Mittelpunkt: durch „pushende“ Musik und das Gemeinschaftsgefühl der Gruppe. Dies war seine einzige Vorbereitung. Und tatsächlich: Er ist die komplette Tour de France gefahren – wobei er den legendären Mount Ventoux nur bis zum Tom-Simpson-Gedenkstein bezwungen hat. Auch der Beginn des Spinning-Sports hat mit Musik zu tun. Damals, in den 1980er-Jahren, nutzte der Radrennfahrer Johnny Goldberg das musikunterstützte stationäre Training in seiner Garage, um sich witterungsunabhängig auf das rund 5000 Kilometer lange Extremrennen „Race Across America“ vorzubereiten. Goldberg entwarf dafür zusammen mit dem Fahrradhersteller Schwinn ein Spezialrad – und entwickelte ein eigenes Trainingskonzept für Freizeitsportler. Der neue Trendsport „Spinning“ beziehungsweise „Indoor-Cycling“ war geboren. Extrem wichtig für die Ausbreitung des Trends: die Verknüpfung mit der passenden Musik. Mittlerweile gibt es eigene Spinning-Kanäle, die man live von zu Hause aus verfolgen und dabei trainieren kann. Einer davon: Indoor Cycling Channel TV. Entscheidend beim Spinning: die Auswahl der je zur Trainingseinheit passenden Songs. Die Idee dahinter ist recht simpel: Ein Musikstück wird je nach seiner Geschwindigkeit ausgewählt, nach den Beats per Minute, BPM.



ALTERNATIV KRAFT RAD





E I F F E

A B E N T E U E R

E R L E

G R A V E L

B E N





Text: Daniel Lenz **Fotos:** red pixl

Der Gedanke, den man nicht denken will, den man sonst immer vertreibt, der sonst gar nicht erst aufkommt – heute drängt er sich so früh wie noch nie in meinen Kopf: nach 25 Kilometern. 25 Kilometer, die sich wie 100 anfühlen. Der Gedanke lautet: „Hör auf. Steig vom Rad. Geh duschen, essen, trinken – geh zurück in die Zivilisation, werde wieder zu einem normalen Menschen.“ Ich zweifle. An mir selbst. An meiner Entscheidung, hier zu starten. Es dauert zwei, drei Minuten, bis ich stark genug bin, um den Gedanken zu verdrängen. Seit mehr als eineinhalb Stunden peitscht mir der Regen ins Gesicht. Es ist kein normaler Regen. Es ist ein monsunartiger. Die Tropfen sind dick. Sie fallen eng. Längst hat das Wasser seinen Weg durch die kleinsten Öffnungen und Nähte meiner Regenkleidung gefunden. Trotz der „wasserdichten“ Überschuhe stehen ganze Seen in meinen Radschuhen. Mein Oberkörper ist noch warm, von der An-

strengung. Doch meine Füße und Beine sind eiskalt. Das Display meines Radcomputers zeigt: acht Grad. Und das im September. Im Wald ist es, gefühlt, etwas wärmer als draußen auf den Wiesen. Wo sich der Wald lichtet, werfen mich die Windböen fast vom Rad. Ich finde einfach keinen Rhythmus. Ich wusste, was auf mich zukommt. Schon die ganze Woche über hatte es immer wieder geregnet. Dennoch habe ich mich aufgemacht. Am Vorabend kam ich an. Hier, in Hellenthal in der Eifel, im Grinduro-Basecamp, einem Campingplatz. Fast alle Teilnehmer übernachteten hier in Zelten, Vans, Autos oder in urigen Blockhütten, die man vorab mieten konnte. Die Lage des Campingplatzes: sehr naturnah, umgeben von Wiesen und Wald. Ein Kontrast zu vielen anderen Campingplätzen mit ihren dicht aneinandergereihten Stand- und Aufstellplätzen. Hier ist man gefühlt mitten in der Natur.

Regen & Berge

Dies ist ein Premieren-Event: das erste „Grinduro“ in Deutschland. Die Gravel-Event-Serie wurde in Quincy in Kalifornien gegründet. Die erste Veranstaltung wurde 2015 ausgetragen. Inzwischen existieren fünf Events in fünf Ländern und drei Kontinenten. Das Grundprinzip der Grinduro-Events: Wettkampf, Natur, Spaß und Party. Die Abende sind geprägt von: Lagerfeuer, Musik, Zusammensitzen, Reden, Essen, Trinken und Bier, viel Bier. Im Verlauf der Nacht wird das Wetter immer schlechter. Dauerregen. Ich höre ihn die ganze Nacht über. Auch morgens lässt er nicht nach. Im Gegenteil. Frühstück. Porridge. Brot. Zwei Tassen Kaffee. Wärme tanken. Ein letztes Mal, bevor es rausgeht. In den Regen. Wir reihen uns auf – rund 200 Menschen auf Gravelbikes. Alle sind eingepackt in mehr oder weniger dicke bunte Regenjacken. Noch sind die Farben zu erkennen. Nicht mehr lange. Start. Es dauert lange, bis meine Muskeln warm werden. Der erste Anstieg: rund acht Kilometer lang aus dem Prether Bachtal bis auf fast 700 Meter zum Wolfsberg hinauf. Der Untergrund: harter Kies. Das Wegchen wird immer steiler, sechs, sieben, acht Prozent. Wir fahren durch einen dunklen Wald. Noch ist das Tempo kontrolliert. Die Fahrer um mich herum kommen aus Deutschland, den Niederlanden, Belgien, Kenia, den USA, Neuseeland. Warum sind sie hier? Was ist beim Grinduro anders, was macht dieses Event so besonders? Hier geht es nicht darum, als Erster über eine Ziellinie zu fahren. Sondern: Es gibt vier extra Zeitnahme-Abschnitte.

Schlamm & Fahrtechnik

Der Rest der Strecke wird ohne Zeitnahme gefahren. Er ist somit: eine Art „Social Ride“. Man bleibt zusammen, fährt in Gruppen, unterhält sich. Die Atmosphäre ist entspannt und locker. Die zuvor festgelegten Zeitnahme-Abschnitte umfassen: je etwa fünf bis sieben Minuten Fahrzeit, sowohl technisch schwierige Singletrail-Abfahrten als auch steile Anstiege. Wir erreichen den Fuß des zweiten längeren Anstiegs des Tages. Es geht rund sechs Kilometer weit hinauf zum Weißen Stein, dem deutsch-belgischen Grenzberg, der sich in der kalten Jahreszeit in ein Wintersportgebiet mit Langlaufloipen, Skipisten mit Skiliften und Rodelbahnen verwandelt. Heute, Ende September, hat der massive Regen die zahlreichen Singletrails in Schlammrinnen, mit tiefen Furchen und rutschigen Passagen, verwandelt – ein Charakteristikum eines Großteils der 100 Kilometer langen Grinduro-Strecke. Das Sägezahnprofil des Kurses verlangt uns allen viel ab. Es ist ein



BERGGE TÄLER SEEN

STEILE WEGE, HOHE BERGE, TÄLER, SEEN, RUHE
- ALL DAS BIETET „GRAVEL TIROL“. GEHEIMTIPPS
UND TRAUM-TOUREN FÜR GRAVEL-FAHRER

GRAVELN IN ÖSTERREICH

