

Gravel-Bike – mit dem Rennrad über Stöckchen und Steinchen

von bb - Donnerstag, 16. März 2017

https://www.pd-f.de/2017/03/15/gravel-bike-mit-dem-rennrad-ueber-stock-und-stein_10460



Wo die Straße aufhört, Feld- und Waldwege anfangen und das herkömmliche [Rennrad](#) kapituliert, dort tritt das Gravel-Bike auf den Plan. Doch was ist so besonders an dieser Neuheit und was unterscheidet sie vom klassischen Renner? Der pressedienst-fahrrad hat genauer hingeschaut.

[pd-f/lk] Der Rennradsport erlebt derzeit eine Befreiung – und zwar von der unerschütterlichen Bindung an Asphaltstraßen. Mit neuen Begleitern können Rennradler neue Gebiete erforschen, ohne dabei auf ihren geliebten Sport verzichten zu müssen. In Reinform findet sich die neue Abenteuerlust im Trendthema [Bikepacking](#), dem sportlichen Reisen mit kleinem Gepäck. All das möglich machen breitere Reifen, wie sie die sogenannten „Gravel“- oder „Allroad“-Bikes mitbringen. Sie eliminieren die Pannengefahr, die mit herkömmlichen, schmalen Reifen abseits der Straßen immer droht. Da breite Reifen mit weniger Luftdruck gefahren werden können und so eine größere Auflagefläche bieten, wird die Traktion auf loserem Untergrund erhöht. Zudem wahren sie aber – entgegen verbreiteter Vorstellungen – auch das sportlich-flotte Vorankommen, denn baugleiche Reifen rollen desto besser, je breiter sie sind. Das macht Gravel Bikes quasi zum „Rennrad für mehr“, weshalb der Trend auch „Road plus“ genannt wird.

Neue Möglichkeiten durch technische Innovation

„Ein weiterer wichtiger Aspekt des Gravel-Bikes sind die vom [Mountainbike](#) übernommenen Scheibenbremsen, die mittlerweile auch in der typischen Rennrad-Bremsgriffform erhältlich sind,“ erklärt Tobias Erhard vom Hersteller [Sram](#), der hydraulische Scheibenbremsen mit mechanischer Schaltung (z. B. „Red HRD“) oder elektronischer Funkschaltung („Red eTap HRD“) anbietet. Die Entwicklung dieser Bremsen wurde übrigens dadurch stark begünstigt, dass der internationale Radsportverband (UCI) 2010 die

Erlaubnis gab, auch [Cyclocross](#)- (bzw. Querfeldein-)Räder mit Scheibenbremsen in Wettkämpfen zu verwenden. Daraufhin folgten schnell die ersten Versuche, Rennräder mit Scheibenbremsen zu produzieren. Da diese Bremsen direkt an der Radnabe wirken, konnte man auf die bei Rennrädern üblichen Felgenbremszangen verzichten, welche die Felgen- und Reifenbreite begrenzten. „Durch diesen Technologietransfer werden die klassischen, feststehenden Fahrradkategorien aufgeweicht – und der Fahrspaß des Rennrads in unwegsameres Gelände übertragen“, führt Stefan Scheitz von [Sport Import](#) aus, in Deutschland Vertreter des Felgenherstellers Stan's NoTubes. „Plötzlich haben auch Straßenradfahrer die Möglichkeit der Erkundungstouren im heimischen Wald“, so Scheitz weiter.

„Eine entscheidende Rolle beim Trend Gravel-Bike spielen zudem Entwicklungen wie der [Tubeless](#)-Reifen“, erläutert Peter Krischio vom Reifenhersteller [Schwalbe](#). „Wie beim Auto wird hier auf den Innenschlauch verzichtet. So rollt der Reifen leichter. Kleineren Einstichen wirkt eine Dichtmilch entgegen, die man in den Reifen füllt.“ Ein Beispiel dafür ist der leicht profilierte, 35 Millimeter breite Reifen „G-One Allround“ (ab 38,90 Euro, in den Breiten 35 und 40 Millimeter bei 28 Zoll sowie 40 und 70 Millimeter in 27,5 Zoll).

Nur ein neues Endurance-Rad?

Wer Fachmedien liest, kennt wahrscheinlich den Begriff „Endurance“-Rennrad, das in weiten Teilen ein Vorläufer des Gravel-Bikes ist. „Tatsächlich gibt es da Überschneidungen, denn das Endurance-Bike ist ein Rennrad mit dezent breiteren Reifen für etwas komfortableres Fahren“, beschreibt Heiko Böhle vom US-Hersteller [Felt](#). Darum haben Endurance-Räder oft eine entspanntere Sitzposition als klassische Renner, also kürzere Rahmen und höhere Lenker – wie etwa bei Felts neuer „VR“-Serie (ab 999 Euro). Gravel-Racer ermöglichen hingegen meist die Aufnahme von noch breiteren Reifen und können durchaus auch sehr sportliche Sitzpositionen aufweisen. Zwischen den einzelnen Gattungen der Räder mit Rennlenker verwaschen die Grenzen zusehends. Bisweilen erinnern Gravel-Bikes fürs Größere auch schon mal an ungefederte Mountainbikes (Gattung „Cross-Country“) – oder ein Randonneur in vollem Gepäck-Ornat an ein [Reiserad](#). Mitunter überschneiden sich auch Reifenbreite, -profil und Schaltung, der spielerischen Entwicklungslust sind kaum noch Grenzen gesetzt. Klares Unterscheidungsmerkmal ist aber immer die Lenkerform.

Ein alter Hut, neu aufgezogen

Im Grunde ist die Idee, breitere Reifen mit weniger Druck zu fahren, keineswegs eine Innovation. Denn bereits in den Anfängen des Radsports wurden breitere Reifen verwendet, was angesichts damaliger Straßenbeläge auch nötig war. „Dies änderte sich erst in den 1980er-Jahren mit dem Ansatz, durch schmalere, prallere Reifen eine höhere Geschwindigkeit generieren zu wollen“, erläutert Marijke van Dijk vom niederländischen Sportradhersteller [Koga](#). Ganz im Zeichen der Zeit steht da Kogas Modell „Colmaro“, das mit bis zu 35 Millimeter breiten Reifen gefahren werden kann, oder mit 30-Millimeter-Reifen und eigenen Schutzblechen.

Die momentane Renaissance breiterer Reifen wurde vorrangig von Maßrahmenbauern und Kleinserienherstellern vorangetrieben. Auch unter Reiseradlern findet sich schon immer ein Klientel, das wegen der vielen Griffpositionen lieber mit Rennlenkern unterwegs ist. Hier setzt zum Beispiel Hersteller [Velotraum](#) mit seinem Fahrradkonzept „Speedster“ an, das mit 26- und 27,5-Zoll-Bereifung unterschiedlicher Breite ausgestattet werden kann.

Erst als die Gravel-Räder eine stärkere öffentliche Aufmerksamkeit erhielten, wurde immer mehr Radsportlern klar, dass hier nur wenig von der Fahrdynamik des Rennrads verloren geht und der Gewinn durch ein größeres Nutzungsspektrum deutlich überwiegt. Als Folge stiegen auch größere Firmen in die Produktion mit ein.

„Die Vielfalt momentan angebotener Road-Plus- und Rennräder, die einfach mehr können, schließt auch Varianten mit Gepäckträger und Nabendynamo-Lichtanlagen ein. So werden Gravel-Bikes auch oft als Alltags- oder Pendler-Räder und nicht mehr ausschließlich als Sportgerät genutzt“, erklärt Christian Malik von [Haibike](#) aus Schweinfurt. Darum verfügt Haibikes neu erhältliches Gravel-Rad „Seet Alltrack“ in beiden Ausstattungsversionen (899 bzw. 1.299 Euro) über die entsprechenden Gewinde

für Schutzbleche und Gepäck vorn und hinten.

Deutsche Skepsis wird überrollt

Doch Neuheiten fassen auf dem oft eher skeptischen deutschen Markt schwerer Fuß, da die Menschen den diffusen Argwohn hegen, einem Marketing-Trick zu erliegen. „Der US-amerikanische Markt ist da lockerer. Dort achten Radsportler stärker auf den Lust-Nutzen und heißen neue Trends schneller willkommen“, beschreibt der Rennradjournalist und Branchenkenner Caspar Gebel. Höchstwahrscheinlich ist es nur eine Frage der Zeit, bis sich das Gravel-Bike auch in Deutschland durchsetzen kann, da auf Dauer die Vorteile wie die vereinfachte Nutzung und der erweiterte Einsatzzweck überwiegen. Dann werden auch sicherlich mehr und mehr Skeptikern die Zweifel genommen.

[Express-Bildauswahl \(12 Bilder\)](#)

[Erweiterte Bildauswahl zum Thema \(57 Bilder\)](#)

Passende Themen beim pd-f:

[Immer weiter, immer breiter: Sieger der Saison 2017 \(Fahrrad\)](#)

[Road plus: Mit Lust und Last auf schnellen Strecken](#)

[Zehn neue Fahrradbegriffe, die Sie 2017 kennen sollten](#)

[Cross-Rennen: Für Sportler, Einsteiger und Spaßvögel](#)

[Scheibenbremsen am Fahrrad: Der Stand der Disc-Dinge](#)

[Typenkunde – Rennrad](#)

Passendes Bildmaterial



