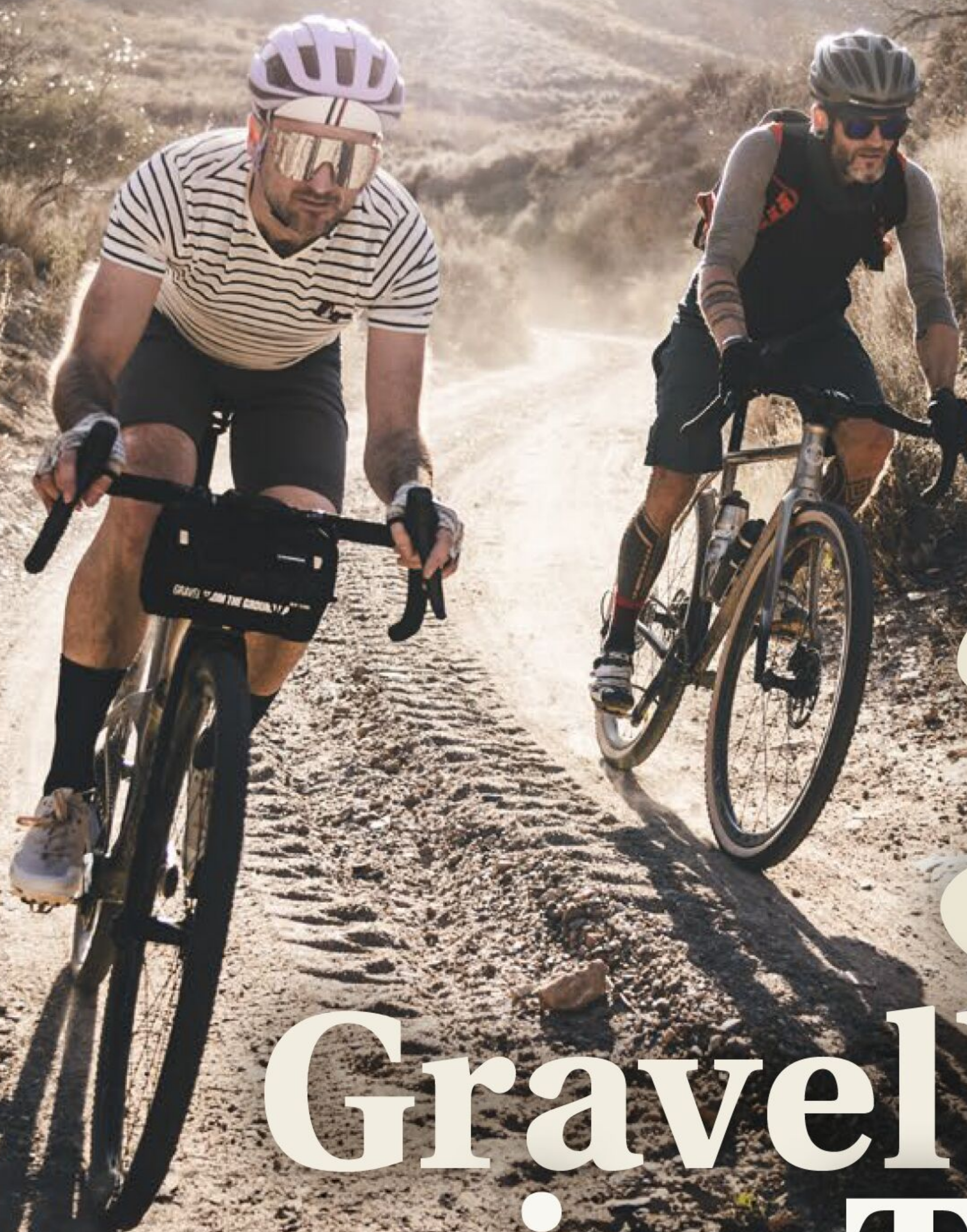


TESTJAHRBUCH 2024

GRAVEL BIKE

SCHOTTER X STRASSE



30
Gravelbikes
im Test



Inhalt

10	BERGAMONT Grandurance 6 FMN
11	BREEZER Radar X Pro
12	BULLS Machete
13	LIV Devote Advanced 1
14	MERIDA Silex 700
15	ORBEA Terra M21e Team 1X
18	RONDO Ruut CF
19	TOMMASINI Fire ICS Disc Gravel
25	MERIDA Silex 7000
28	10F1 Aerog gravel
29	8BAR Tflsberg Steel V3
30	BOMBTRACK Beyond SUS
31	BÖTTCHER Evolution Gravel
32	FALKENJAGD Aristos R Trail Gravel
34	GHOST Asket CF 30
35	GIANT Revolt X1
36	INTEC GX2
38	MAXX Roadmaxx Tour
39	POISON Tellur
42	PROPAIN Terrel CF
43	ROSE Blend Gravel
45	CANYON Grizl:On CF 9
46	CERVÉLO Rouvida Force XPLR
47	STORCK E:Grix Pro Force XPLR
48	GIANT Revolt E+
49	BERGAMONT E-Grandurance Elite
52	CANYON Grail CF SLX 8 Di2
53	CERVÉLO Áspero-5 Ekar
55	ROSE Backroad FF
56	STEVENS Camino AXS

Dan Zoubek (5), Merida







Felix Krakow
Redakteur

Editorial

Voll durchgestartet: *Wer dringend noch positive Nachrichten über das Jahr 2024 braucht, sollte einen Blick auf die Gravelbike-Landschaft werfen. Vor einigen Jahren beschränkte sich das Angebot auf ausgesuchte Hersteller mit wenigen Modellen. Und heute? Dürfen wir uns bei der Suche nach einem neuen Begleiter für Schotter und Asphalt über eine ungeahnte Fülle an Fahrrädern freuen*

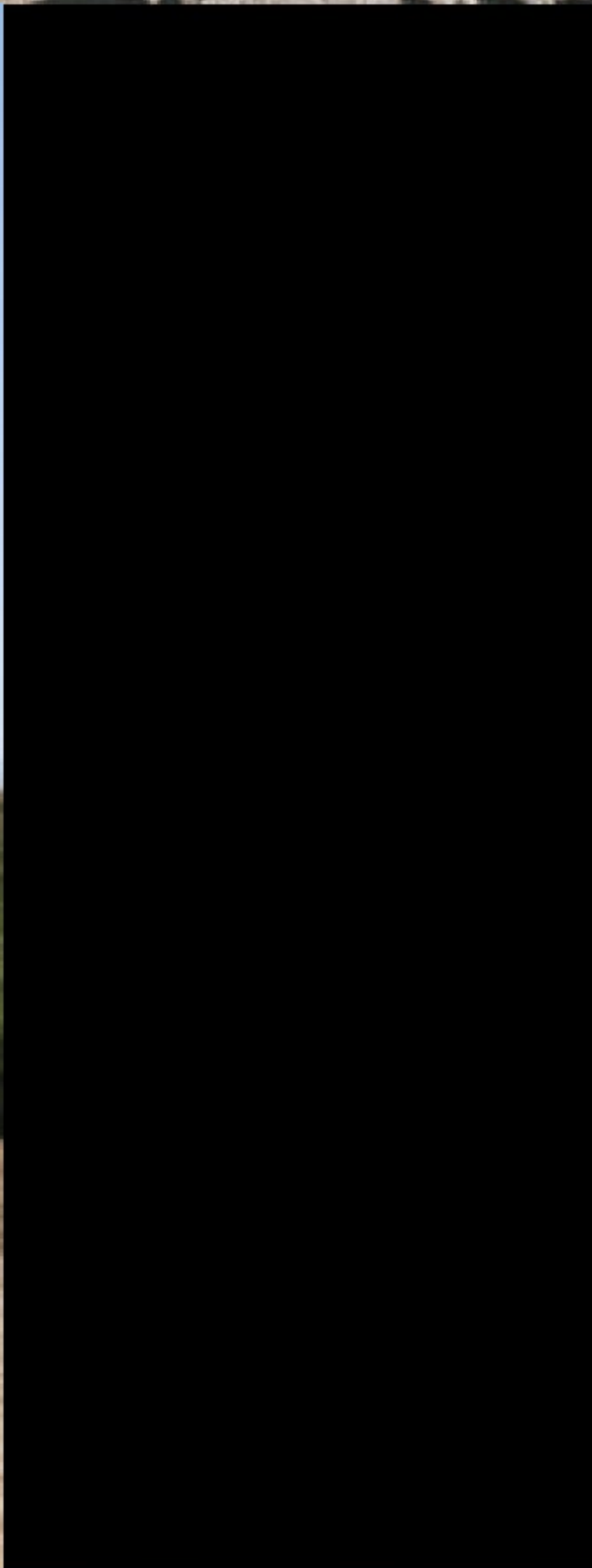
Doch es gibt nicht nur insgesamt mehr Auswahl, auch die gesamte Modellpalette ist deutlich breiter geworden. Vom superleichten Carbon-Geschoss mit sportlicher Geometrie auf der einen Seite bis zum soliden Bikepacking-Monster mit extrabreiten Reifen auf der anderen Seite ist alles dabei.

Für das Testjahrbuch 2024 haben wir uns unter anderem zwei Gravelbike-Gattungen gewidmet, die in diesem Jahr einen ganz besonderen Siegeszug fortgesetzt haben: den motorisierten E-Gravelbikes (ab Seite 42) und den flotten Race-Gravelbikes (ab Seite 48). Doch keine Sorge: Auch wer im Radsport weder auf Motoren noch auf Renneinsätze steht, kommt garantiert nicht zu kurz. Denn bei insgesamt 30 Modellen der unterschiedlichsten Art und im Preisbereich von 1399 bis 9999 Euro finden ganz bestimmt alle das am besten zu ihnen passende Gravelbike. Und dann nichts wie raus in die Natur und gute Laune tanken.

📷 Merida

📍 Bärensee, Stuttgart

Radtest





8 GRAVELBIKES IM TEST

SCHOTTER VIELEFALT

Von günstig bis teuer, von Stahl bis Carbon und von Abenteuer bis Racing: Im GRAVELBIKE-Testcamp haben wir acht Modelle zum Tanz auf dem Schotter gebeten.

Es gibt sie noch, diese kleinen Abenteuer im Leben. Zum Beispiel, wenn zehn Menschen mit ihren Gravelbikes am späten Nachmittag an einer Weggabelung irgendwo im Süden Spaniens stehen. Links wartet die bekannte Straße. Durchgängig asphaltiert und fast ausschließlich bergab führt sie zum gut 30 Kilometer entfernten Ziel der Tour am Mittelmeerstrand. Mit hoher Wahrscheinlichkeit wäre das Meer noch vor Dunkelheit erreicht. Rechts hingegen liegt die unbekannte Schotterpiste. Auf der Karte im Display des Radcomputers wirkt die Variante etwas länger. Sie scheint weitgehend asphaltfrei. Aber vor allem: Niemand von uns weiß, ob sie sich wirklich für uns und unsere Gravelbikes eignet. Jon ist nach einem langen Tag im Sattel am Ende. Marc hat für heute genug von Schotter-Abenteuern. Cory muss noch an den Rechner und Robert zwickt es noch etwas im Nacken, von diesem bescheuerten Crash vor ein paar Tagen. Die vier wählen Option A. Die Straße. Der Rest der Truppe stürzt sich ins Abenteuer. „Deshalb sind wir doch hier“, ruft Jenny und tritt in die Pedale. Was dann folgt, ist pures Gravel-Glück. Sattte acht Kilometer lang windet sich die breite Schotterpiste in weiten Kurven bergab. Der Untergrund ist weder zu fest noch zu weich. Die Staubfahne hinter den Rädern steigt in den wolkenlosen Himmel. Immer wieder sind deutliche Schreie der Verzückung zu vernehmen. Besser geht es nicht!

Rund 90 Minuten später erreicht die Schotter-Gruppe den Strand. Perfektes Timing. Die wenige Minuten zuvor eingetroffenen Asphaltfahrer haben gerade die erste Runde Après-Ride-Getränke geordert. Während die Sonne über dem Mittelmeer untergeht, stoßen alle gemeinsam auf den großartigen Tag an. Einen großartigen Tag mit vielen Erlebnissen, unterschiedlichen Menschen und vor allem: ganz unterschiedlichen Gravelbikes. Wir sind ja schließlich nicht zum Spaß hier. Oder zumindest nicht nur. Denn im Mittelpunkt des GRAVELBIKE-Testcamps im spanischen Murcia steht die Aufgabe, acht aktuelle Räder für das Magazin zu testen.

Gravelbikes für sie und ihn sind dabei. Modelle aus Stahl, Aluminium und Carbon. Eher auf flotte Gravelbike-Rennen ausgelegte Flitzer und besonders breitbereifte Abenteuer-Bikes. Mit Schaltgruppen aller namhaften Hersteller. Und vor allem: Räder für so ziemlich jeden Geldbeutel. Mit Modellen



„Mal trägt dein Bike dich, mal trägst du dein Bike“: Wer das Abenteuer sucht, nimmt auch mal einen kleinen Fußmarsch in Kauf. Vor allem dann, wenn später als Belohnung wieder Schotterpisten par excellence warten.

im Preisbereich von 1800 bis 7700 Euro. „Es ist richtig spannend, die verschiedenen Bikes unter diesen perfekten Bedingungen miteinander zu vergleichen“, findet Staffan. Wobei „diese perfekten Bedingungen“ für viel Sonne, trockene Untergründe und vor allem ganz viel Abwechslung steht. Die Räder müssen Passstraßen erklimmen, durch ausgetrocknete Flussbetten bergab rauschen, mit Rückenwind über frisch asphaltierte Traumstraßen fliegen und richtig ruppige und technisch fordernde Abfahrten meistern. „Man kann wahrlich nicht behaupten, wir hätten die Dinger nicht richtig gefordert“, erklärt Tobi nach vollendeter Arbeit.

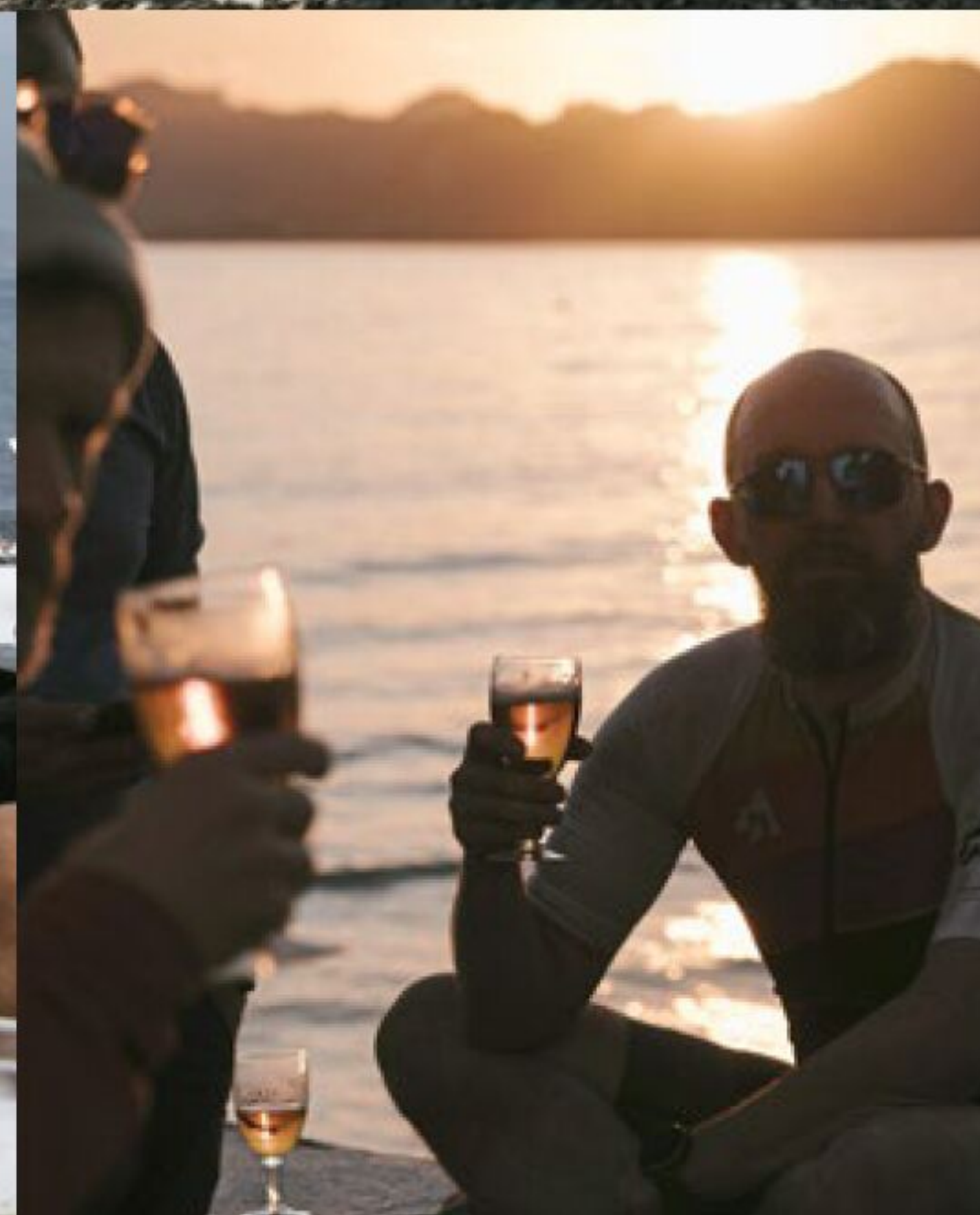
Erste interessante Erkenntnis: Nach insgesamt gut 4000 Testkilometern mit rund 60 000 Höhenmetern steht kein einziger ernsthafter Defekt auf dem Zettel. Außer ein paar platten Reifen und einer zwischen Laufrad und Kassette geratenen Kette ist wirklich nichts passiert. Abgesehen von Roberts Crash am zweiten Tag. Doch selbst der blieb wie durch ein Wunder sowohl für den Fahrer als auch sein Fahrrad ohne ernsthafte Folgen.

So lautet das Fazit am Ende des Testcamps: eine tolle Woche mit netten Menschen und großartigen Touren auf ganz unterschiedlichen Gravelbikes. Wie die einzelnen Räder sich dabei konkret geschlagen haben, lest ihr auf den folgenden Seiten. ■





Staubige Feldwege, lange Anstiege, anspruchsvolle Abfahrten und Sonne satt: Unter diesen Bedingungen haben wir die Bikes für diese Ausgabe getestet. Inklusive Paella und After-Ride-Bier am Strand.





Größe: 55, **Ausstattung:** Shimano GRX 2×10, 46/30T×11–36, Shining DB-T260, Schwalbe G-One Bite 700×45c (45 mm), **Rahmen:** Aluminium, **Oberrohr:** 545 mm, **Sitzrohr:** 535 mm, **Sitz-/Lenkwinkel:** 75/70°, **Stack/Reach:** 598/400, **max. Reifenbreite:** 45 mm, **2x möglich:** ja

1799 € / 11,4 kg



1. Eingeführt: Die integrierte Zugführung war lange vor allem teureren Rädern vorbehalten. Bergamont bietet sie auch zum günstigen Preis an. **2. Zugepackt:** Die hydraulische Scheibenbremse am Grandurance 6 FMN verzögert das Bike dosiert und sehr zuverlässig. **3. Angepasst:** Der Sattel aus dem Hause Syncros soll der weiblichen Anatomie entgegenkommen.



BERGAMONT

Grandurance 6 FMN

Ein speziell für Frauen optimiertes Gravelbike, aber ohne Blümchen und Schmetterlinge: Bergamont hat die Zeichen der Zeit erkannt. Tatsächlich unterscheidet sich das Grandurance 6 FMN nur in zwei Punkten von seinem Bruder ohne diesen Namenszusatz: den eher der weiblichen Anatomie entsprechenden Sattel und die Lackierung von Rahmen und Gabel. Wobei auch vielen Männern der Farbton „Shiny Ice Blue“ durchaus gefällt.

Basis des günstigsten Gravelbikes im aktuellen Test ist ein solider Aluminiumrahmen, den Bergamont in verschiedenen Set-ups im Preisbereich von 1199 bis 2299 Euro anbietet. Für eine aufgeräumte Optik verschwinden die Züge durch den Steuersatz im Rahmen. Die Ausstattung ist zweckmäßig und funktional, mit 2×10 Gängen und hydraulischen Scheibenbremsen. Mehr kann man zu diesem Preis kaum erwarten.

Aber mehr braucht es eigentlich auch nicht, um ordentlich Spaß im Schotter zu haben. „Das Bike hat mich positiv überrascht. Es fährt sich wirklich gut“, gibt ein Testfahrer zu Protokoll. Lob gibt es etwa für die entspannte Geometrie und das gutmütige Handling. Nur in flotteren Abfahrten zeigt sich das Grandurance mitunter ein wenig träge.

Insgesamt überzeugt das Rad als solides Allzweck-Bike. Davon zeugen auch viele Montagepunkte für Schutzbleche, Gepäckträger und mehr. Zudem empfiehlt sich das preisstarke Bike durchaus auch für die Familientour mit Fahrradanhänger. Und zwar unabhängig davon, ob Mama oder Papa ihn ziehen.

Das geht: Gute Wahl für den soliden Start in die Gravelbike-Karriere. Das Grandurance ist bereit für große Abenteuer. Mehr Performance wäre durch Upgrades an Laufrädern oder Schaltung drin.

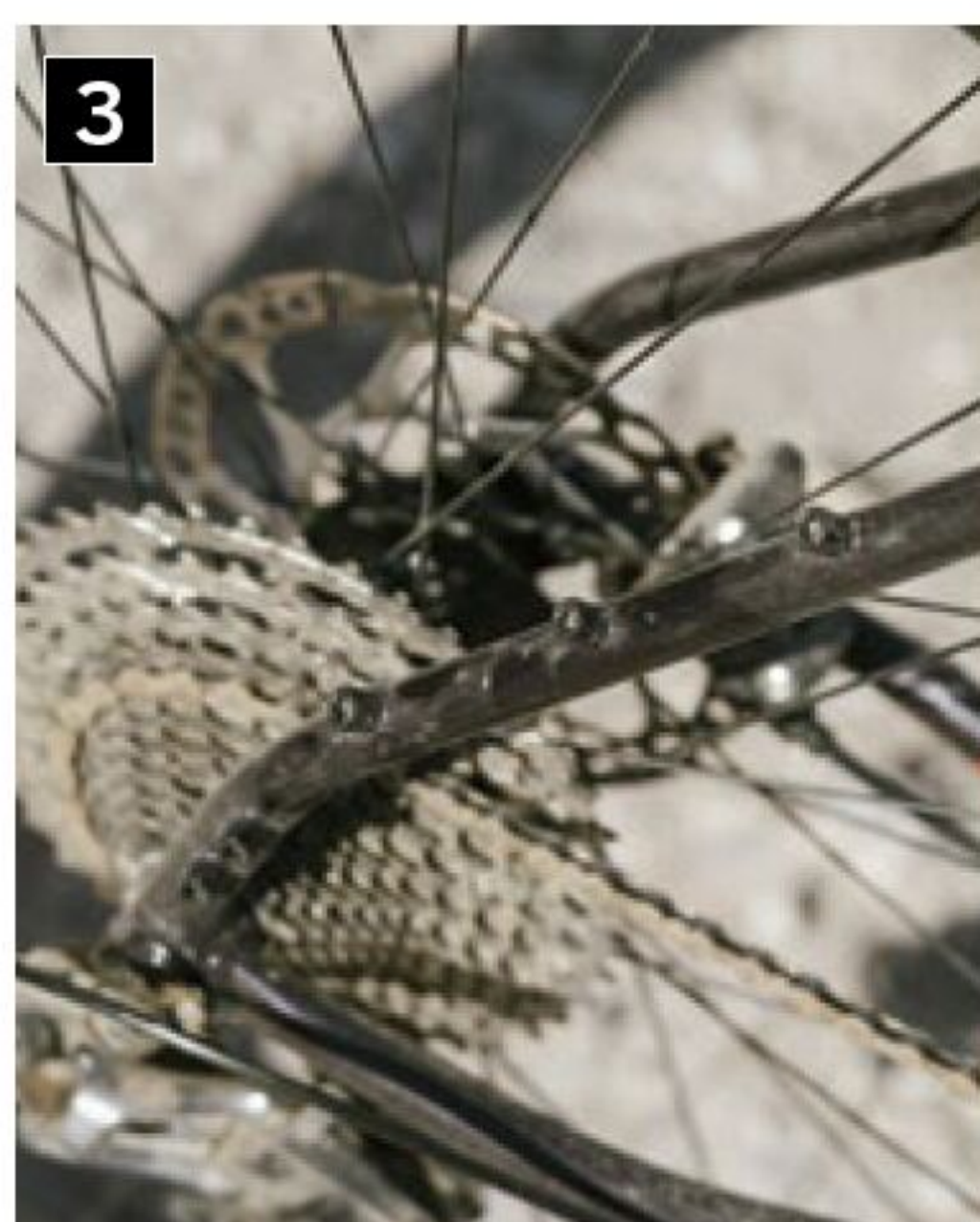
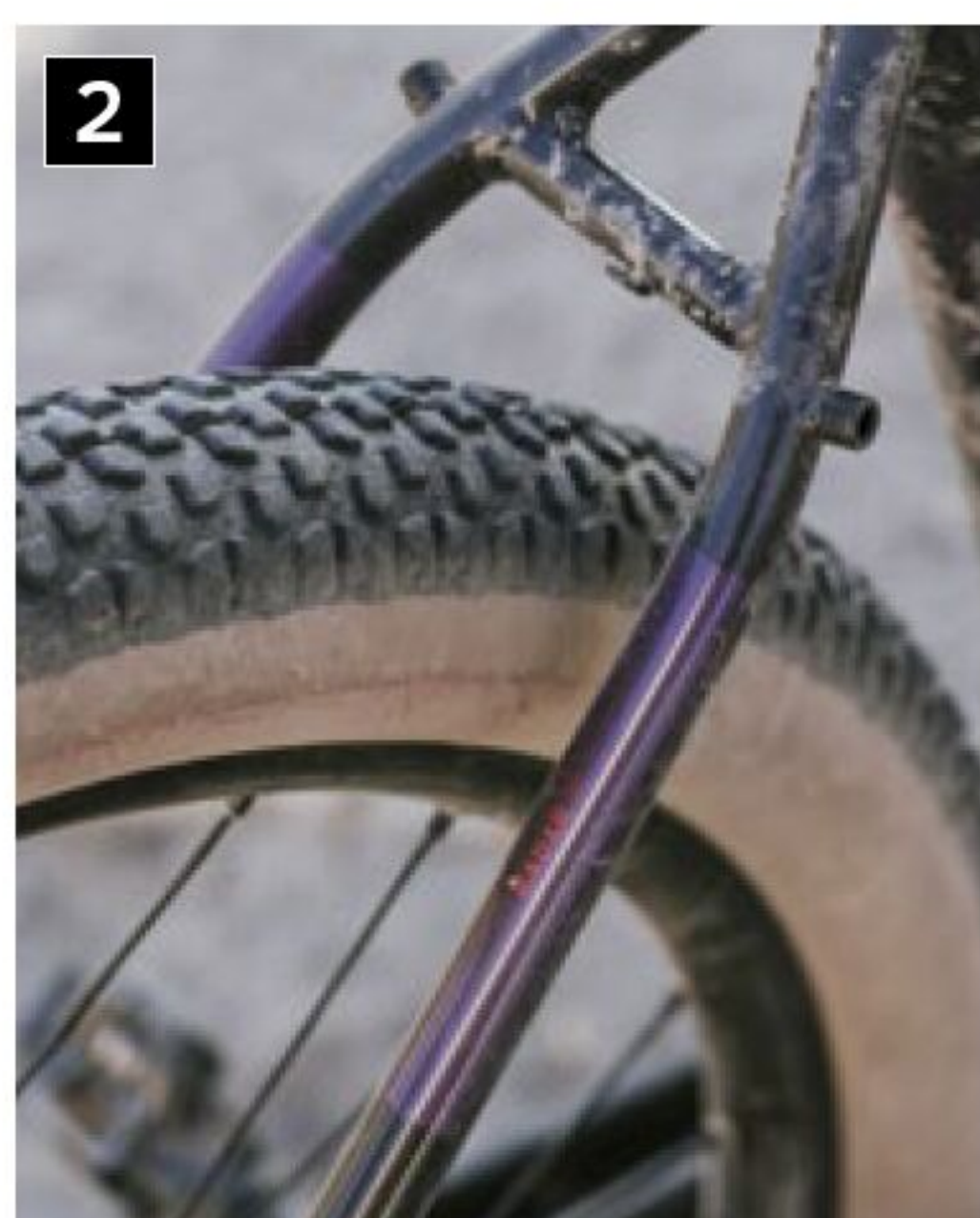


Größe: 54, **Ausstattung:** Shimano GRX 1×11, 38T×11–42, WTB ST i23 TCS Disc, WTB Nine Line TCS, 29 × 2.25 (57 mm), **Rahmen:** Stahl, **Oberrohr:** 610 mm, **Sitzrohr:** 540 mm, **Sitz-/Lenkwinkel:** 73/69°, **Stack/Reach:** 615/422, **max. Reifenbreite:** 64 mm, **2x möglich:** per Schelle

1999 € / 13,4 kg



1. Geslopt: „Compact Geometry“ nennt Breezer das stark nach hinten abfallende Oberrohr. So soll sich der Rahmen besser auf unterschiedlich große Menschen anpassen lassen. **2. Griffig:** Mit den breiten, profilierten Reifen steht das Radar X Pro auch auf die harte Tour. **3. Geräumig:** Nicht nur dank zahlreicher Montagemöglichkeiten steht das Radar auf Bikepacking.



BREEZER

Radar X Pro

Joe Breeze gilt als einer der Urväter des Mountainbikes. Und man kann sich den Breezer-Gründer gut vorstellen, wie er mit dem Radar X Pro die Trails am kalifornischen Mount Tamalpais unsicher macht. Viel klassischer als das Rad mit dem schlanken Stahlrahmen und den breiten Reifen kann ein Gravelbike kaum aussehen. Kein Wunder, dass es gemischte Reaktionen hervorruft. Einige Testfahrer liebten es, andere kamen weniger damit klar. Ob „Cadillac“ oder „Monster Truck“, kein Bike im Test hatte mehr Spitznamen.

Kein Zweifel auch: Dieses Rad ist schwer. Breezer kombiniert den Stahlrahmen mit recht günstigen, aber robusten Teilen wie Alu-Felgen von WTB oder Shimanos mechanischer GRX-Schaltgruppe in der Version mit 1×11 Gängen. Die zusätzlichen Kilos auf den Hüften spürt man, klar, wenn es bergauf geht. Dank 38er-Kettenblatt vorn und

42er-Ritzel hinten erklimmt das Bike trotzdem jeden Anstieg.

Voll in seinem Element ist das Radar, wenn die Schotterwege rauer werden. Dann ist es in Sachen Grip und Komfort dank der breiten Reifen klar im Vorteil. Noch mehr Spaß macht das Radar, wenn's dabei bergab geht. Richtig ausspielen kann das Radar X Pro seine Stärken im Bikepacking-Einsatz. Dafür kombiniert es eine entspannte Sitzgeometrie mit zahllosen Montagepunkten. Mit Blick auf das Systemgewicht inklusive Gepäck und dem Menschen im Sattel fallen dann auch die Pfunde weniger ins Gewicht. Manko: Der breite, aber einfache Lenker liegt wenig komfortabel in der Hand.

Das geht: Auf der flotten Feierabendrunde fühlt sich das Breezer eher fehl am Platz. Doch wer ein solides Gravelbike sucht, das bereit für wildeste Abenteuer ist, liegt mit dem Radar X Pro richtig.

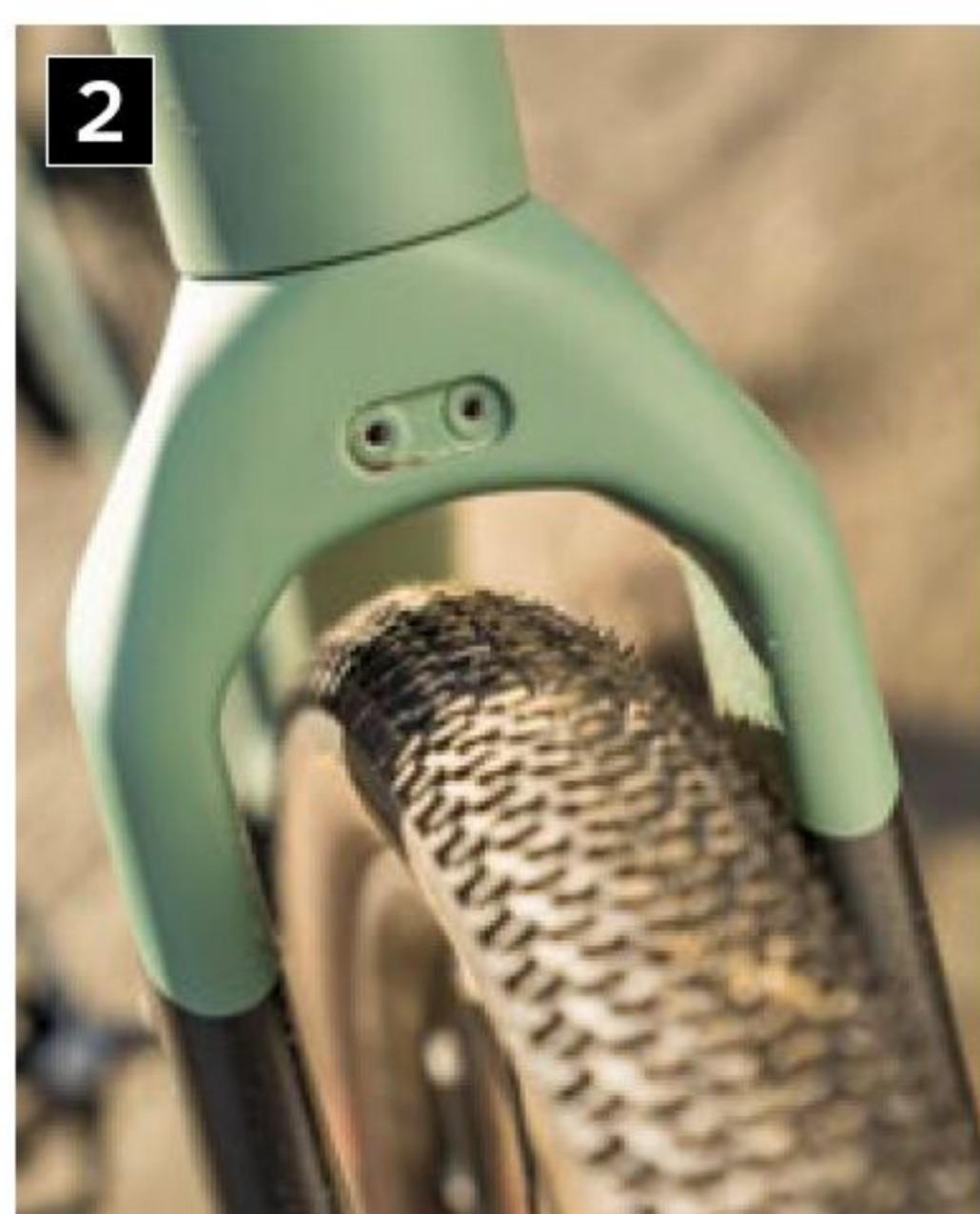


Größe: M, **Ausstattung:** Sram Apex, 38T x 11-44, Bulls XC-21 Evo, Schwalbe G-One R Evo 700 x 45c (45 mm), **Rahmen:** Carbon, **Oberrohr:** 570 mm, **Sitzrohr:** 470 mm, **Sitz-/Lenkwinkel:** 74°/71°, **Stack/Reach:** 599/398, **max. Reifenbreite:** 50 mm, **2x möglich:** nein

2799 € / 9,7 kg



1. Geknickt: Tief angelenkte Sitzstreben mit markantem Knick geben dem Machete eine unverwechselbare Silhouette. **2. Vorausschauend:** An der Gabelkrone dockt auf Wunsch ein optionaler Scheinwerferhalter an. **3. Mechanisch:** Srams aktuelle 12-fach-Apex in mechanischer Ausführung funktionierte im Test stets verlässlich und erfreulich unspektakulär.



BULLS

Machete

Werkzeug oder Waffe? Eine Machete ist beides. Auch das gleichnamige Bike von Bulls zeigt zwei Gesichter. Optisch gibt es sich mit kantig-aggressivem Carbon-Rahmen, integrierten Leitungen und Cut-out im Sitzrohr sportlich-selbstbewusst. Ein gemütlicher Randonneur sieht anders aus. Umso überraschter zeigten sich die Tester nach dem Aufsatteln. Die Sitzposition auf dem Bike: erfreulich entspannt, nicht zu gestreckt, wie gemacht für endlose Touren. Durch das hohe Cockpit genießt man dabei stets gute Übersicht. Wer's vorn lieber tiefer mag: Spacer rausnehmen und Lenker ein paar Zentimeter absenken geht immer. Nur der harte, eher dünne Alu-Lenker passt nicht so recht gut ins komfortable Gesamtbild.

Sehr gut passen dagegen die unzähligen Montagepunkte für Gepäck und Taschen an Gabel und Oberrohr. Ein solider Schutz am Unterrohr be-

wahrt den Rahmen vor Schäden bei groben Aufsetzern im Gelände.

Die Fahrerhaltung spiegelt den ausgewogenen Charakter des Machete wider. Nervosität zählt nicht zu seinen Schwächen. Erfreulicherweise tendiert das Bike auch nicht zu anderen Extremen. Es läuft stabil geradeaus, lässt sich aber problemlos durch enge Kurven zirkeln. Bergab vermittelt es Sicherheit, beim Klettern zeigt es durchaus Elan. Auf knapp zehn Kilo Gesamtgewicht würde man das Bulls kaum schätzen, die gut rollenden, sicher haftenden Schwalbe-Reifen tragen ihren Teil zum Fahrspaß bei. Und auch die mechanische 12-fach-Apex von Sram funktionierte mit relativ kurzen Wegen erfreulich unprätentiös.

Das geht: Schön gemachter Carbon-Graveller mit soliden Teilen zum fairen Preis sucht Partner für gemeinsame Abenteuer. Dauerhafte Bindung nicht ausgeschlossen.

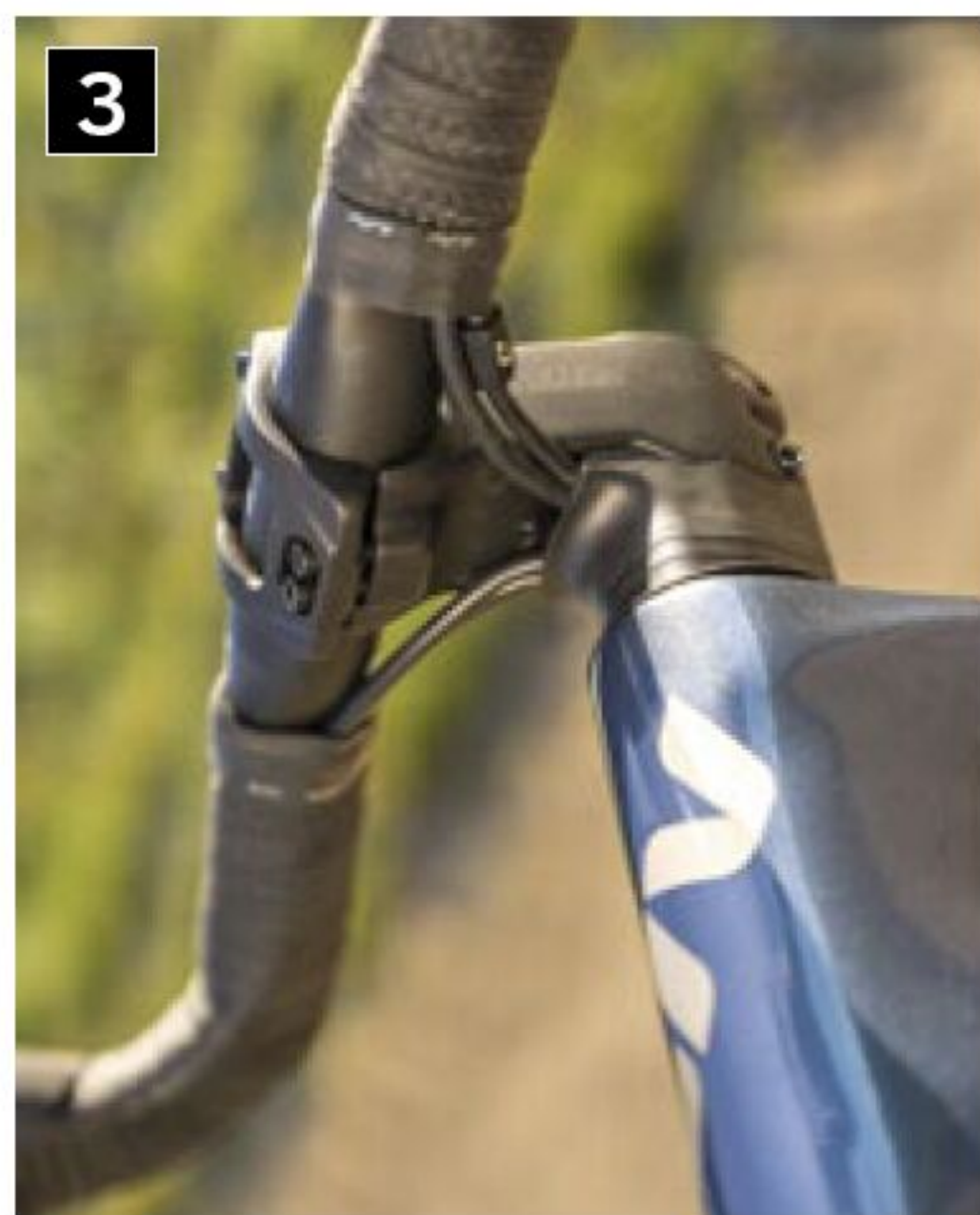
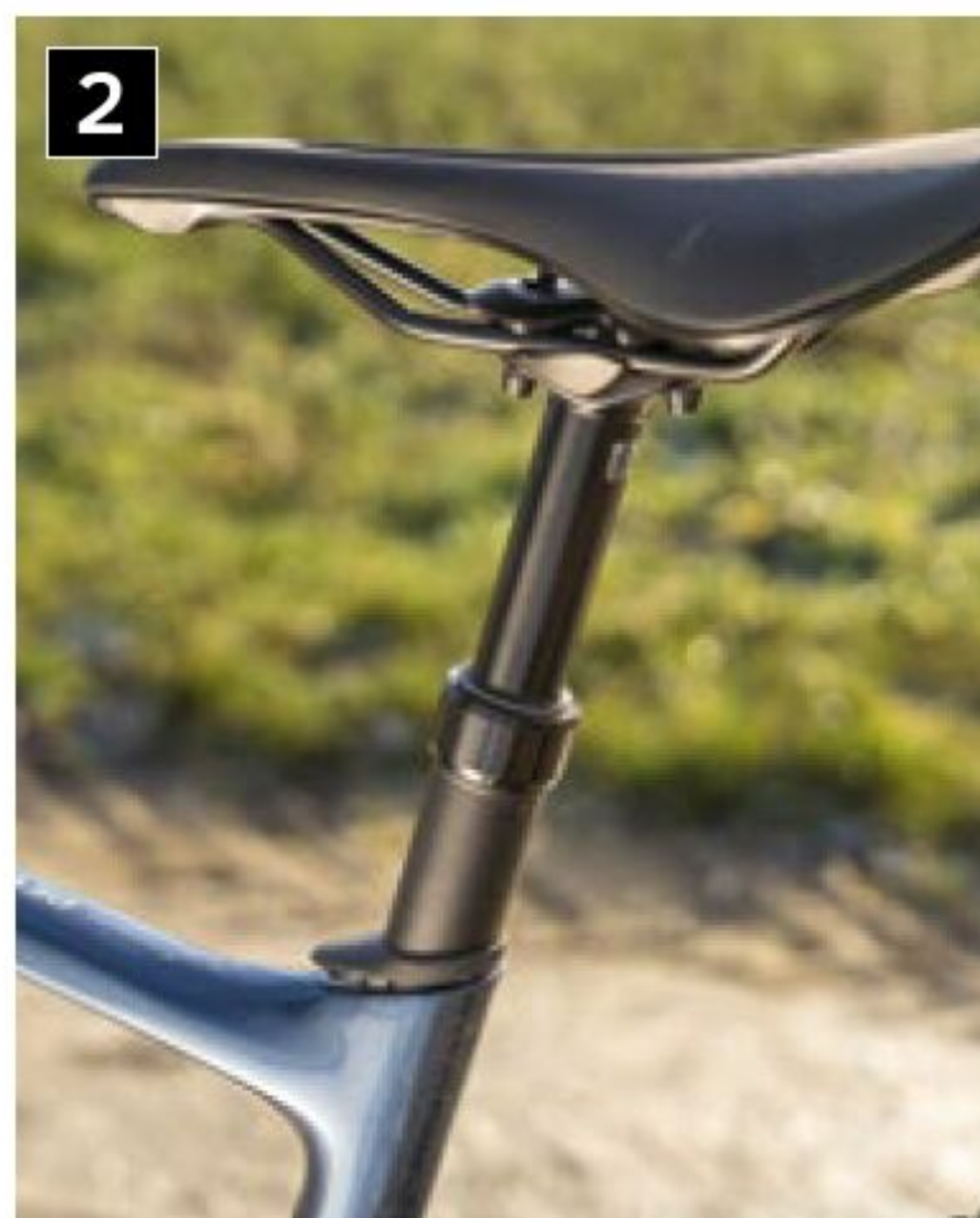


Größe: M, **Ausstattung:** Sram Apex 1x12, 40T x 10-44, Giant P-X2 Disc, Maxxis Rambler 700 x 45c (45 mm), **Rahmen:** Carbon, **Oberrohr:** 545 mm, **Sitzrohr:** 465 mm, **Sitz-/Lenkwinkel:** 74,5/71° o. 74,4/70,9°, **Stack/Reach:** 574/386, **max. Reifenbreite:** 53 mm, **2 x möglich:** ja

3399 € / 9,4 kg



1. Vielseitig: Durch den Flip-Chip am Ausfallende lassen sich Radstand und damit auch Reifenfreiheit des Gravelbikes anpassen. **2. Absenkbar:** Das Devote Advanced 1 kommt ab Werk mit einer Vario-Sattelstütze. Herkömmliche Stützen passen natürlich auch rein. **3. Versteckt:** Züge und Leitungen laufen unter dem Vorbau durch den Steuersatz in den Rahmen.



LIV

Devote Advanced 1

Starkes Statement: Mit Liv hat Fahrradhersteller Giant eine komplett auf Frauen ausgerichtete Marke ins Leben gerufen. Mit Fahrrädern aller Gattungen in allen Preisklassen. Preislich im Liv-Mittelfeld liegt das Devote Advanced 1.

Der leichte Carbon-Rahmen kommt mit hauseigenen Alu-Laufrädern, Srams mechanischer Apex-Schaltgruppe und einer Vario-Sattelstütze. Besonderheiten sind das ins Unterrohr integrierte Staufach unter dem Flaschenhalter sowie das Flip-Chip-Ausfallende. So lässt sich der Radstand wahlweise länger einstellen – für mehr Stabilität und Platz für fettere Reifen – oder kürzer für mehr Agilität.

Wir haben das Bike in der kürzeren Einstellung getestet. Dabei gefiel die kompakte Sitzposition auf dem Rad mit ausgewogener Mischung aus Komfort und Sportlichkeit. Auch die breiten Reifen und der

Sattel sorgen für Komfort. Gleichzeitig zeigte sich das Devote vom ersten Pedaltritt an sehr sportlich. Mit sattem Vortrieb und voller Kontrolle flitzte es über den Schotter. Dabei vermittelten die griffigen Reifen viel Vertrauen, sie rollten zudem auch auf Asphalt ordentlich. In steilen Passagen oder bei der Fahrt über Stufen sorgte die Absenkfunktion der Vario-Stütze für Bewegungsfreiheit. Ob man die mitunter praktische, aber auch schwere Option am Gravelbike braucht? Geschmackssache. Genau wie die mechanischen Sram-Schalthebel, die mit den im Vergleich zu den elektronischen Pendants längeren Hebelwegen nicht allen Testerinnen gefielen.

Das geht: Mit dem Devote Advanced 1 bietet Liv ein speziell auf Frauen zugeschnittenes Gravelbike an. Es punktet mit interessanten Features und der gelungenen Mischung aus Speed und Komfort.

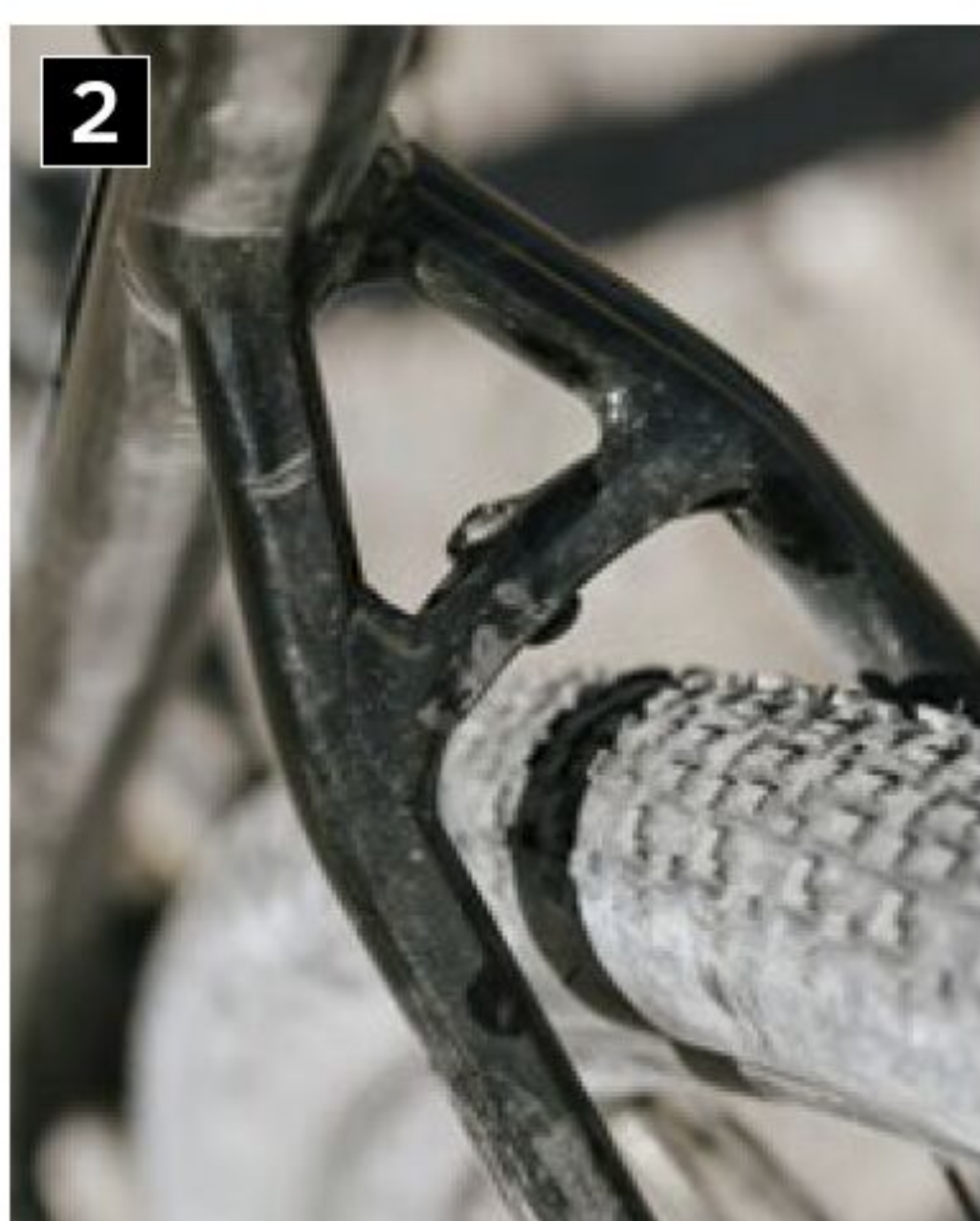


Größe: S, **Ausstattung:** Shimano GRX 820 1×12, 42T×10–51, Easton EA70 AX, Maxxis Rambler 700×45c (45 mm), **Rahmen:** Aluminium, **Oberrohr:** 565mm, **Sitzrohr:** 470 mm, **Sitz-/Lenkwinkel:** 74,5/69,5°, **Stack/Reach:** 588/402, **max. Reifenbreite:** 45 mm, **2x möglich:** ja

2599 € / 10,1 kg



1. Spannend: Das Tool zum Ein-/Ausbauen der Steckachse ist in den Hinterbau integriert. Die Schweißnähte verraten den Alu-Rahmen. **2. Vielseitig:** Das Silex bietet viele Montagepunkte. Etwa für Schutzbleche oder Gepäckträger. **3. Identisch:** Die Ausstattung entspricht 1:1 dem Carbon-Modell. Das gilt auch für die Gabel mit Disc-Cooler und 180er-Bremsscheibe.



MERIDA Silex 700

Kniet nieder vor dem König: Mit dem neuen Merida Silex krönte sich Matej Mohoric im Oktober zum Gravelbike-Weltmeister. Okay, er war dabei auf der Carbon-Version des Silex unterwegs. Aber dass der gut gemachte Alu-Rahmen sich nicht vor seinem leichten Bruder verstecken muss, beweist schon unser Alu-Carbon-Duell auf Seite 74.

Nicht nur, dass das neue Silex im Vergleich zu seinem Vorgänger deutlich attraktiver aussieht. Mit dem Silex 700 bietet Merida auch eine komplett identisch ausgestattete Version des 650 Euro teureren Carbon-Modells Silex 7000. Selbst die Züge verlaufen integriert, und die Geometrie ist die gleiche. Dabei bietet der recht groß ausfallende Rahmen eine eher aufrechte, komfortable Sitzposition. Stimmt, denn eigentlich will das Silex eher das Abenteuer-Bike im Merida-Fuhrpark sein. Davon zeugen auch die zahlrei-

chen Montagepunkte an Rahmen und Gabel. Selbst an Schutzblechhalterungen und die Vorbereitung für die Nutzung eines Nabendynamos haben die Entwickler gedacht.

Im Einsatz beweist sich das Silex als sehr solider Begleiter. Sicher und unerschrocken erobert es Schotterstrecken. Dabei vermitteln die Sitzposition, der flache Lenkwinkel, die langen Kettenstreben, die breiten Reifen und nicht zuletzt die massiven 180er-Bremsscheiben ordentlich Vertrauen. Auf Asphalt hingegen rollen die griffigen Maxxis-Reifen weniger behände, auch im Antritt reagiert das 10,1 kg schwere Bike etwas träge. Zudem trübt der wenig ergonomische Lenker den insgesamt hohen Fahrkomfort leider etwas.

Das geht: Merida bietet mit der Alu-Version des neuen Silex ein preisstarkes Gravelbike mit Allrounder-Qualitäten vom Bikepacking-Einsatz bis zum WM-Titel.

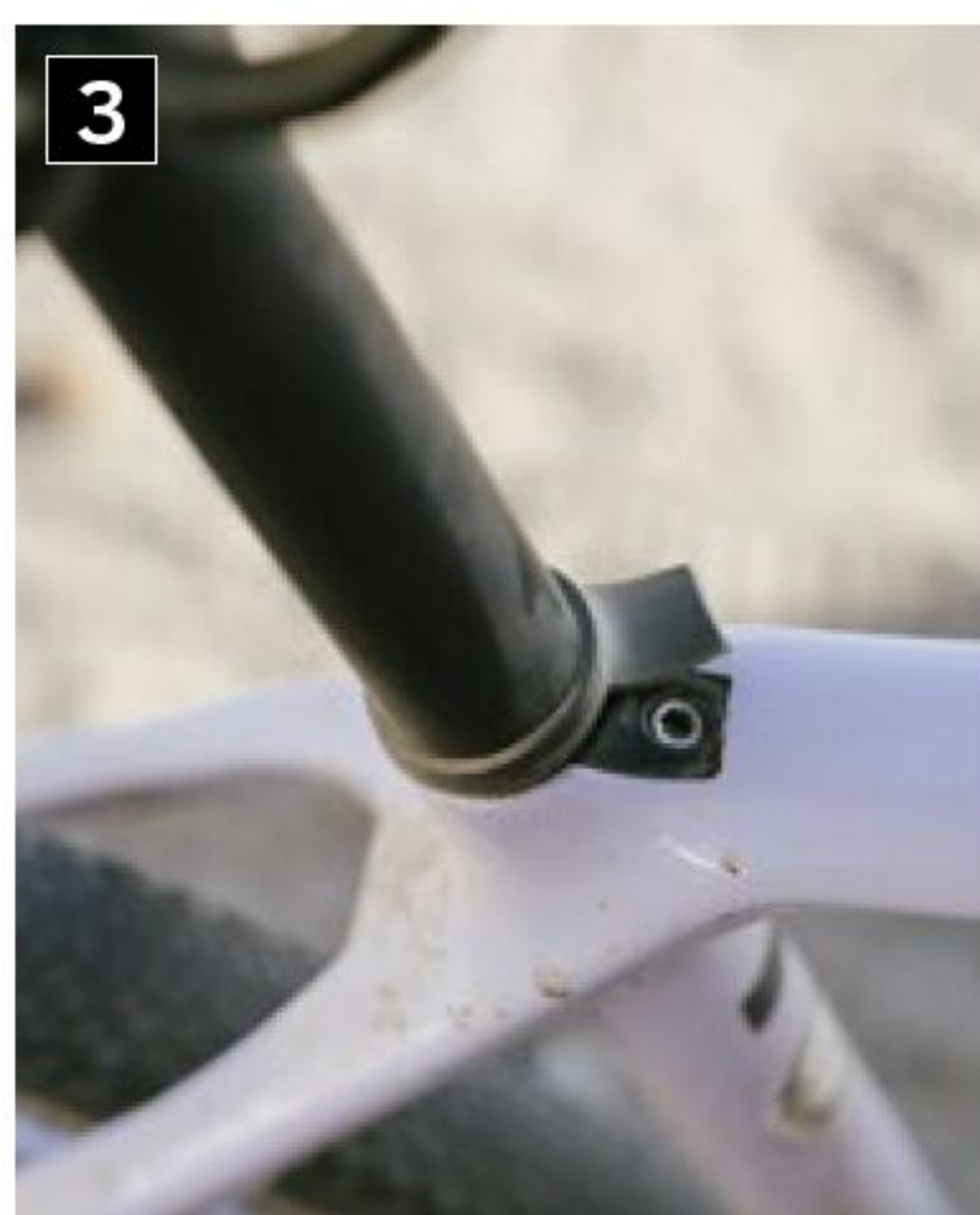


Größe: L, **Ausstattung:** Sram Force AXS 1x12, 40T x 10–44, Oquo RC25Team, Pirelli Cinturato Gravel H 700 x 40c (40 mm), **Rahmen:** Carbon, **Oberrohr:** 570 mm, **Sitzrohr:** 504 mm, **Sitz-/Lenkwinkel:** 73,5/71°, **Stack/Reach:** 592/395, **max. Reifenbreite:** 45 mm, **2x möglich:** ja

5999 € / 8,4 kg



1. Raffiniert: Das Lockr-Staufach im Unterrohr bietet Platz für Werkzeug, Luftpumpe und Ersatzschlauch. **2. Personalisiert:** Wer mag, kann das Farbdesign des Orbea Terra individuell gestalten – und zwar ganz ohne Aufpreis. **3. Integriert:** Orbea versteckt die Klemmung der Sattelstütze im Rahmen. Beim Wechsel der Stütze kann der Bolzen in den Rahmen fallen.



ORBEA

Terra M21e Team 1X

Mit diesem Fahrzeug rauscht auch Gravelbike-Pro Paul Voß über die Rennstrecken dieser Welt. In unserem Test bewies das Orbea Terra einmal mehr, dass es gerne richtig schnell über den Schotter jagt. So schnell, dass mancher Testfahrer geradezu leiden musste. Zitat: „Das Bike macht mich fertig. Ich kann es damit einfach nicht ruhig angehen lassen.“ Egal ob auf losem Untergrund oder feinstem Asphalt, das Terra geht steil nach vorn. In technischen Passagen überzeugt es mit reaktionsstarkem Handling.

Auch die ausgewogene Sitzgeometrie kam gut an – alle Testfahrer fühlten sich im Sattel auf Anhieb wohl. Die Ausstattung zeigt sich mit Srams kabelloser Force AXS-Gruppe, Carbon-Laufrädern und integrierter Führung der Bremsleitungen auf der Höhe der Zeit. Auch die moderat profilierten Reifen waren perfekt für schnelle Rides unter trockenen

Bedingungen. Wird es matschig, stoßen sie jedoch an ihre Grenzen.

Sonderlob gab es für das praktische Staufach im Unterrohr und die innovative Sattelklemmung. Der Sattel lässt sich problemlos wechseln und exakt justieren. Weniger Liebe gab es für die integrierte Klemmung der Sattelstütze. Passt man beim kompletten Herausziehen der Stütze nicht auf, kann der Klemmbolzen Richtung Tretlager in den Rahmen fallen. Doch wie oft wechselt man schon die Sattelstütze?

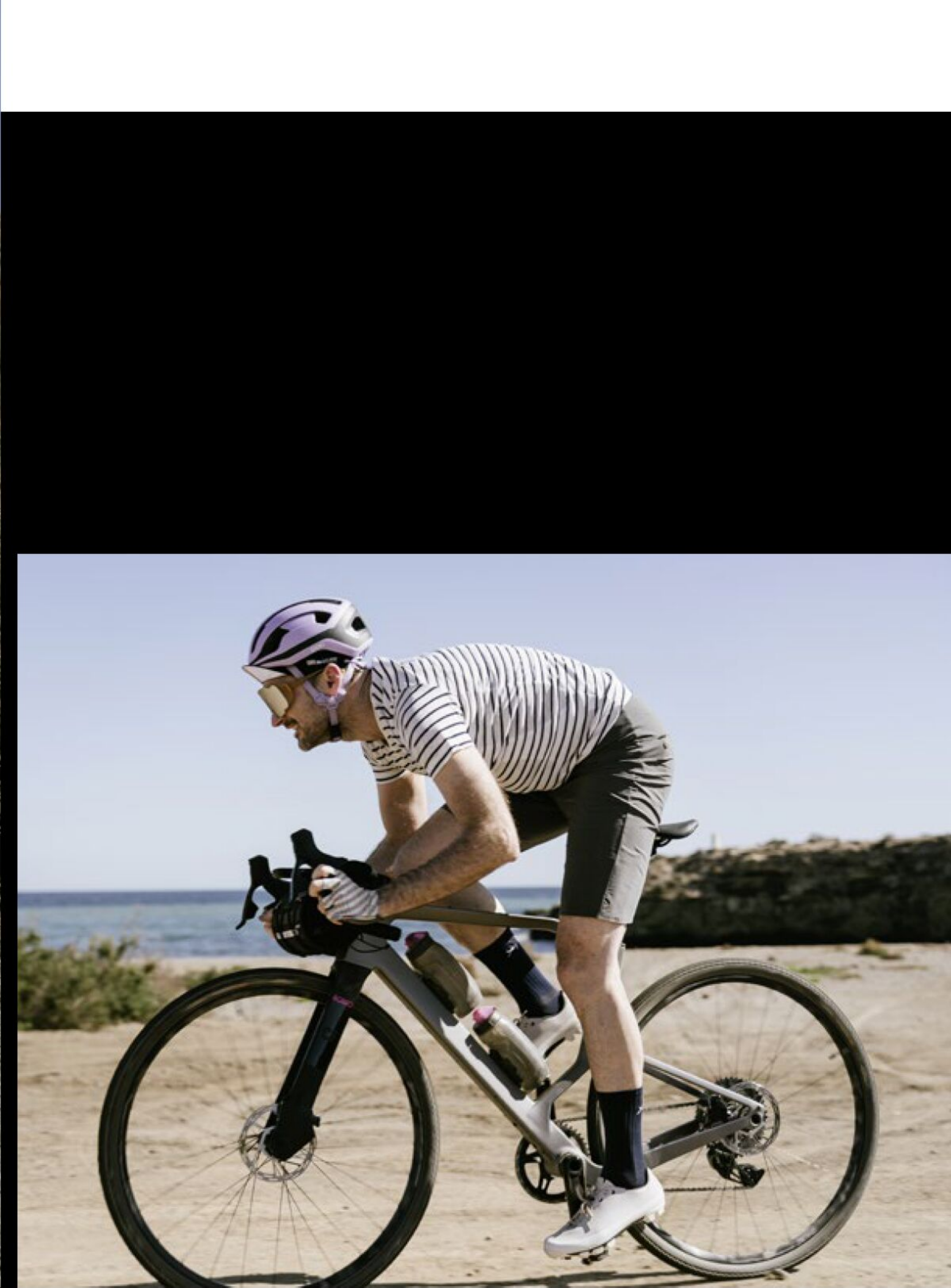
Der Lavendel-Farbtönen sorgte für gemischte Resonanz. Die Option, in Orbeas Personalisierungsprogramm aus vielen Farben ohne Aufpreis das eigene Design zu entwickeln, stieß hingegen auf großes Interesse.

Das geht: Das sportliche Orbea Terra fühlt sich auf so ziemlich jedem Terrain wohl. Es mag auch Bikepacking mit leichtem Set-up, schweres Gepäck aber eher nicht.



Schotter, Staub
und jede Menge
Spaß gab's beim
GRAVELBIKE-
Testcamp. Vor
allem aber ideale
Voraussetzungen,
um die neuesten
Räder mal so
richtig ordentlich
auszuführen.

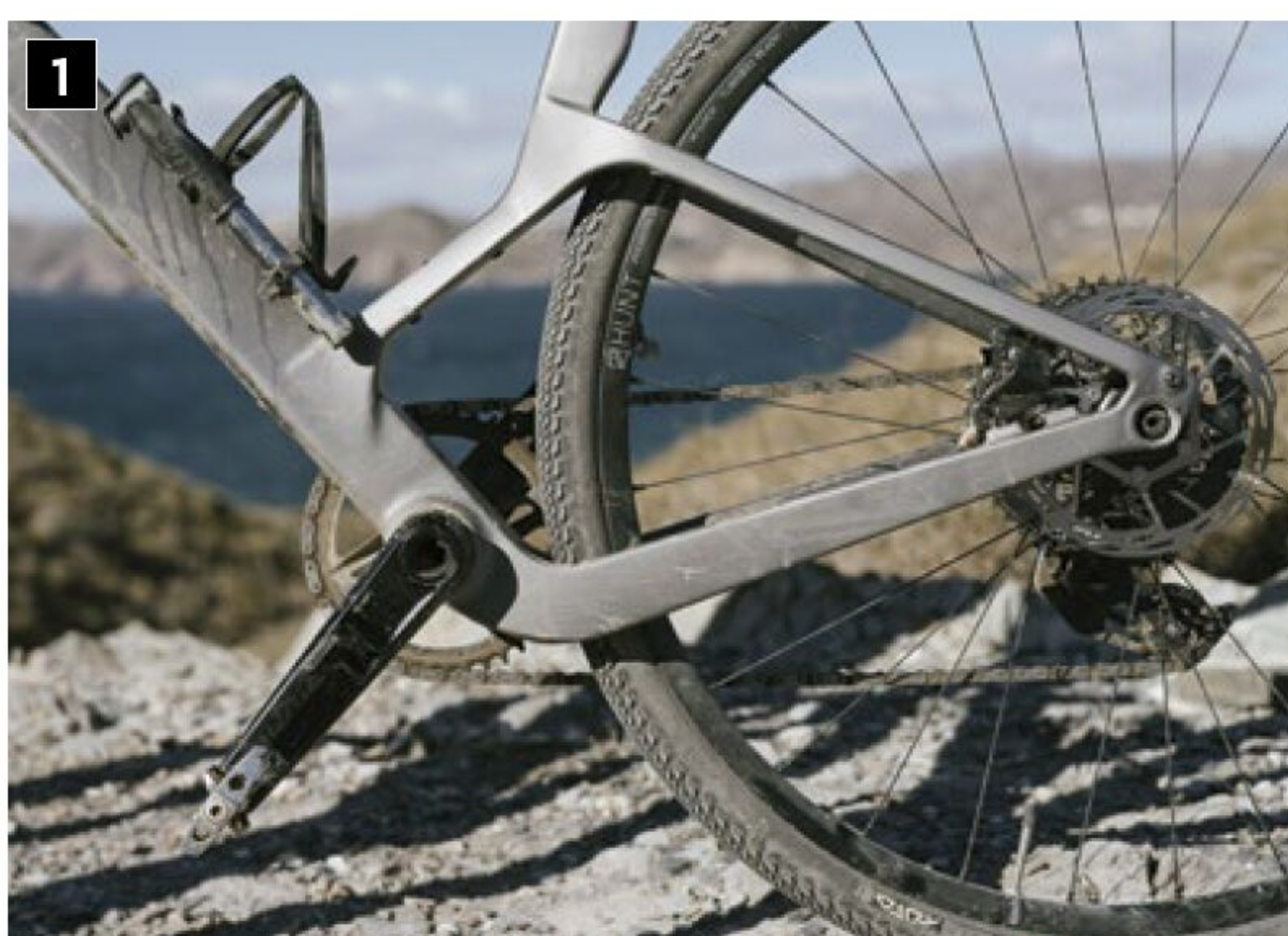




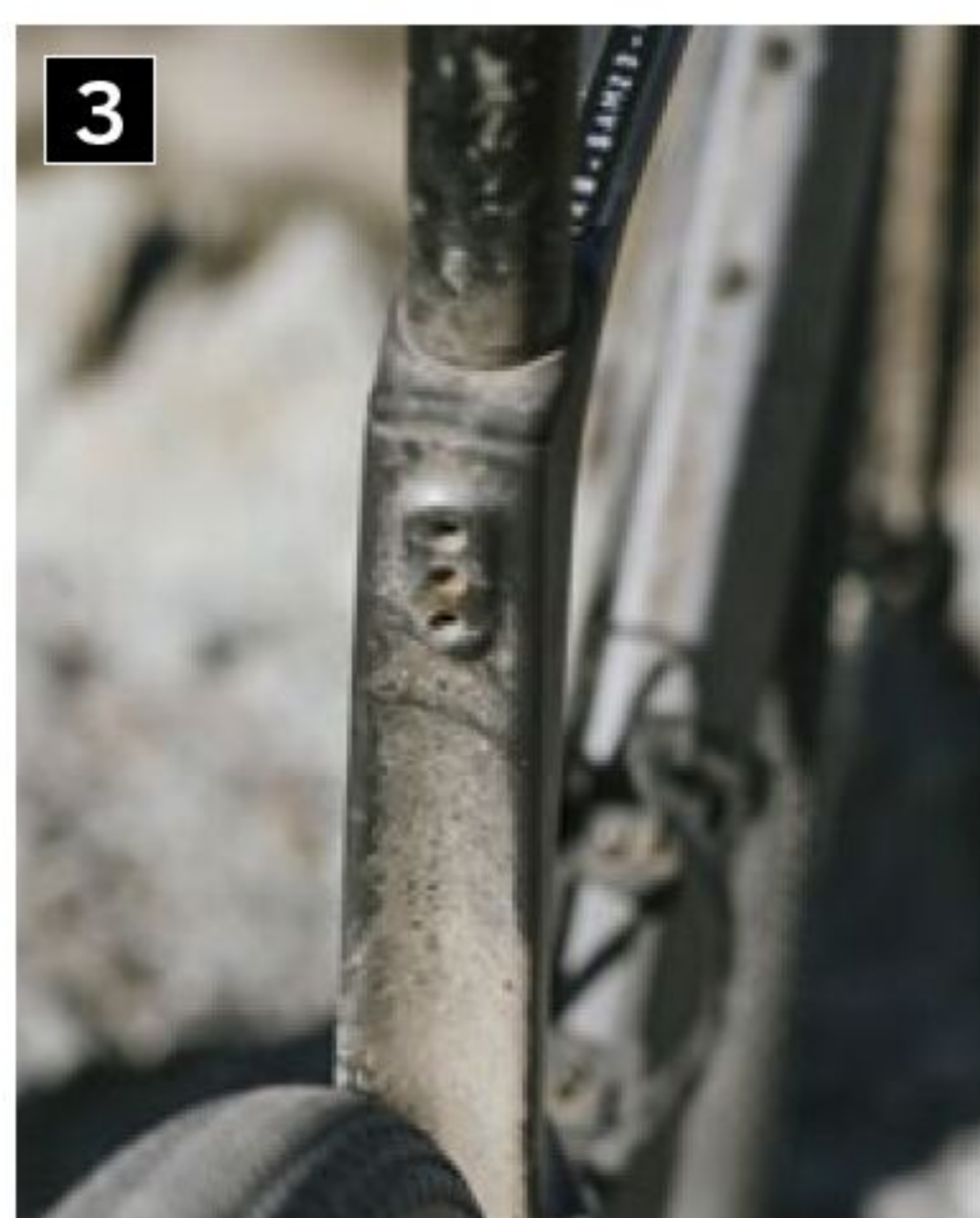


Größe: M, **Ausstattung:** Sram Rival AXS, 42T x 10–44, Hunt 4 Season Gravel, Tufo Gravel Thundero 700 x 40c (40 mm), **Rahmen:** Carbon, **Oberrohr:** 568 mm, **Sitzrohr:** 626 mm, **Sitz-/Lenkwinkel:** 73,7/71,7°, **Stack/Reach:** 565/402, **max. Reifenbreite:** 45 mm (55 bei 650b), **2x möglich:** nein

4999 € / 9,3 kg



1. Spektakulär: Der Rahmen besticht mit einzigartiger Optik. In das Dreieck überm Tretlager passt eine optionale Tasche. **2. Variabel:** Die Rondo-typische Twin-tip-Gabel fällt im Ruut CF besonders wuchtig aus. Drehen des Einsatzes verändert die Position der Nabe – und die Geometrie. **3. Anfällig:** Die Schrauben der Sattelstützklemme sind dem Staub ausgeliefert.



RONDO Ruut CF

Ist es ein Flugzeug? Ist es ein Raumschiff? Mit der neuen Auflage des Ruut CF haben sich die Designer von Rondo mal wieder selbst übertriften. Egal wo das Carbon-Gravelbike während des Testcamps bei der Kaffeepause an der Wand lehnte: neugierige Blicke waren ihm sicher.

Sei es das kantige Steuerrohr oder die brachiale Gabel mit Rondo-typischer Twintip-Funktion: Die Geometrie lässt sich durch Drehen des Einsatzes verändern. Heißt beim Ruut CF: sportlich oder sehr sportlich. Der Rahmen selbst ist voller Kanten und Ecken. Etwa am nach vorn zum Unterrohr abknickenden Sitzrohr. Für den so entstehenden Platz über dem Tretlager bietet Rondo eine kleine Werkzeugtasche an.

Für einen Flaschenhalter am Sitzrohr bleibt indes kein Platz, dafür lässt sich ein zweiter Flaschenhalter am Unterrohr montieren. Das klappt zumindest in Rahmengröße M aller-

dings nur mit kleinen bis mittelgroßen Trinkflaschen.

Wer gerne auffällt, findet im Rondo Ruut CF das passende Rad. Und wer gerne schnell fährt, auch. Das Carbon-Raumschiff geht mächtig ab, prescht mit Elan über Asphalt und Schotter und macht auch bergauf viel Spaß. Mit dem sehr tiefen Cockpit fühlt es sich fast an wie ein Tiefflieger. Besonders komfortabel ist die recht gestreckte Sitzposition indes nicht. Überhaupt wirkt der Rahmen insgesamt eher hart, dafür flexiert die Sattelstütze etwas und der Lenker liegt gut in der Hand.

Kritikpunkt: Die Schrauben für die Sattelstützenklemmung setzen sich mit Schmutz zu, sind sehr klein und drohen schnell rundzudrehen. **Das geht:** Mit dem neuen Ruut CF ist Rondo definitiv ein Hingucker gelungen. Das futuristische Bike mag es richtig flott, Komfort steht hier weniger im Vordergrund.

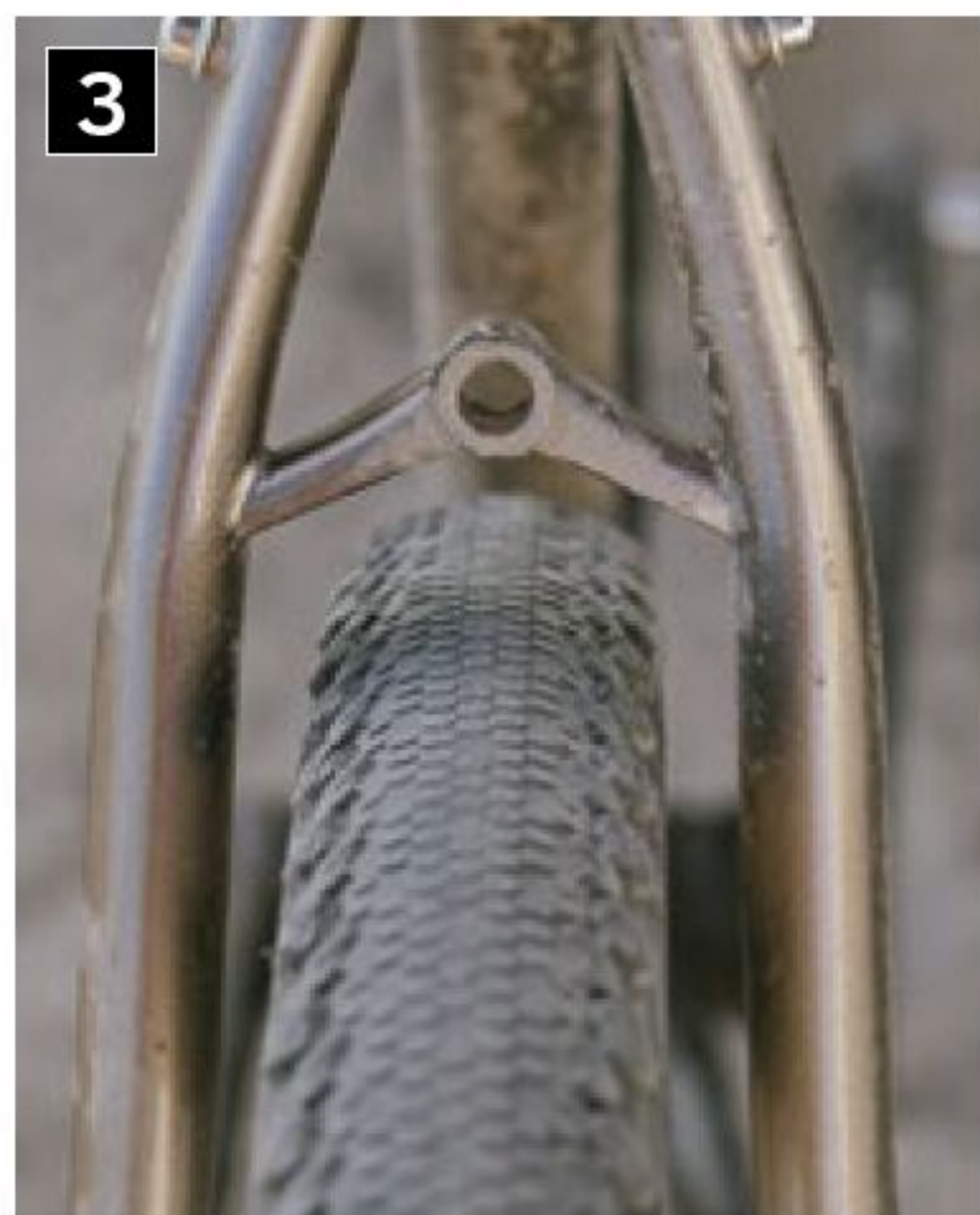
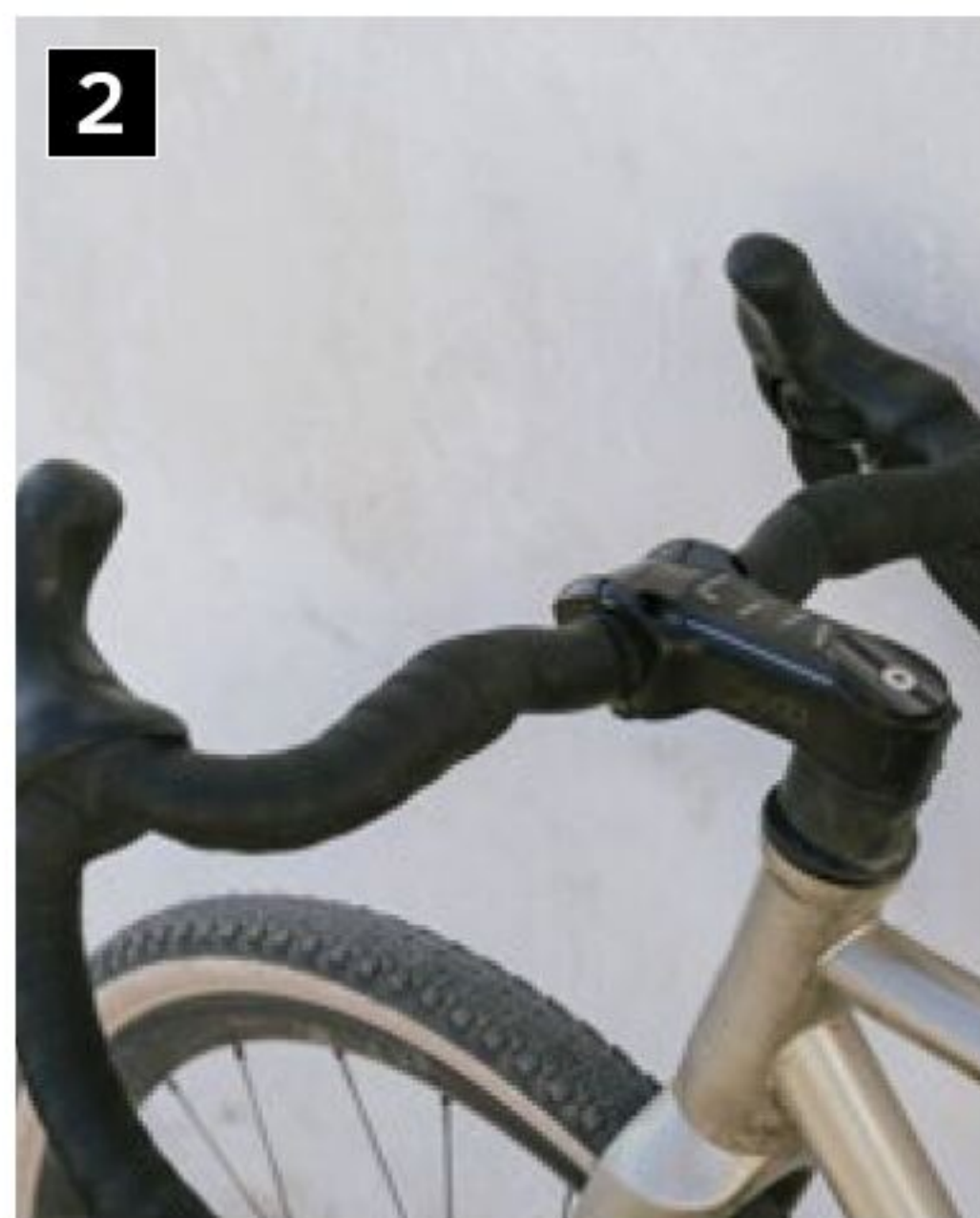


Größe: 50, **Ausstattung:** Campagnolo Ekar 1×13, 42T×10–44, Levante Carbon N3W, Vittoria Terreno Dry 700×38c (38 mm), **Rahmen:** Stahl, **Oberrohr:** 540 mm, **Sitzrohr:** 500 mm, **Sitz-/Lenkwinkel:** 74/72,15°, **Stack/Reach:** 525/394, max. **Reifenbreite:** 50 mm, 2x möglich: per Schelle

7710 € / 9,5 kg



1. Filigran: Eine klassische Muffe verbindet Oberrohr, Sitzrohr und Sitzstreben. Auch die Sattelstütze wird ganz klassisch geklemmt. **2. Modern:** Der auffällig nach oben geschwungene Lenker greift sich gut und erlaubt abwechslungsreiche Positionen. **3. Schnell:** Die Reifen rollen auf festem Grund sehr flott. Ein bisschen breiter dürften sie aber gerne sein.



TOMMASINI

Fire ICS Disc Gravel

Ein reinrassiger Italiener in Spanien. Die Traditionsmarke Tommasini aus der Toskana stellt mit dem Fire ICS Disc Gravel das vielleicht schönste Rad im Test. Auf jeden Fall aber das teuerste. Allerdings gibt's für die 7700 Euro auch eine exklusive und eben komplett italienische Ausstattung. So wie die leichte 13-fach-Schaltgruppe Ekar von Campagnolo nebst den Carbon-Laufrädern aus gleichem Hause. Dazu kommen die flotten Reifen Terreno Dry von Vittoria sowie Anbauteile von Deda. Der Rahmen selbst wurde aus edlen Columbus Spirit-Rohren geschweißt.

Doch das Bike mit vollintegrierter Zugführung ist nicht nur schick. Es macht auch Spaß. Mit für Stahl niedrigem Gewicht, ruhigem Handling und flotten Reifen überzeugt das Fire Disc auf Asphalt und festem Schotter. Mit einer Mischung aus Race- und Touring-Genen geht es schnell voran. Für größere Strecken

sind die schmalen, wenig profilierten Reifen indes nicht gemacht. Die Sitzposition und der deutlich nach oben geschwungene Lenker bringen Komfort für lange Stunden im Sattel. Für Weltumrundungen ist das Fire nicht ausgelegt. Das belegen schon die fehlenden Montagepunkte.

Die Schaltung wechselt die Gänge knackig, mitunter hakte der Dauenhebel etwas. Zudem will die Ekar mit Gefühl eingestellt werden.

Insgesamt bietet Tommasini ein rundum gelungenes, sehr edles Gravelbike an. Etwas breitere Reifen würden ihm gut zu Gesicht stehen. Besonderheit: Den Stahlrahmen gibt es wahlweise von der Stange oder als Maßrahmen in Farbe nach Wahl. **Das geht: Das Tommasini Fire ICS Disc Gravel gibt sich als italienischer Sport-Tourer mit Stil. Das Bike steht vor allem auf flotte Rides und Tagestouren. Montagepunkte sind kaum an Bord.**

Test

CARBON

GRAVELBIKE-RAHMEN IM VERGLEICH



vs. ALU



Was spricht für Rahmen aus Alu? Was für Modelle aus Carbon? Und sind diese Unterschiede überhaupt erfahrbar? Wir haben zwei bis auf die Rahmen identische Bikes verglichen. Das Ergebnis überrascht.

TEXT | FELIX KRAKOW
FOTOS | DAN ZOUBEK

Ohne Einsatz einer Waage lässt sich der Gewichtsunterschied von rund 600 Gramm nur erahnen.



Preisfrage: Wer erkennt die Unterschiede zwischen diesen Gravelbikes? Oder besser gesagt: den Unterschied? Auf den Fotos seht ihr zwei in Alufolie gepackte, nahezu identische Merida Silex. Nur: Bei einem besteht der Rahmen aus Carbon, beim anderen aus Aluminium. Erkennt ihr trotz der Verkleidung, welches Bike aus welchem Material besteht? Wohl kaum. So viel vorab: Die Auflösung gibt's am Ende der Geschichte auf Seite 25.

Erkennen wir den Unterschied? Diese Frage haben auch wir uns gestellt. Genauer: Spüren wir den Unterschied? Schließlich gilt die Frage „Alu oder Carbon?“ als eine der wohl wichtigsten unserer Zeit. Zumindest für alle, die mit der Anschaffung eines neuen Fahrrads liebäugeln. Schließlich setzt heutzutage der Großteil aller weltweit verkauften Fahr-

räder auf einen Alu-Rahmen. Aus guten Gründen: Der Werkstoff ist vergleichsweise günstig, nicht zu schwer und relativ einfach zu verarbeiten. „Die Kosten für einen Carbon-Rahmen sind höher als für einen aus Aluminium, daher wird Carbon ausschließlich in den High-End-Modellen verwendet“, erklärt Hannes Noller, Produktmanager bei Merida Bikes.

Leicht gegen günstig

Zwar sind in der Welt der Gravelbikes auch Stahlrahmen überdurchschnittlich beliebt. Doch in den meisten Fällen lautet die Frage eben doch: „Alu oder Carbon?“ In der Regel setzen die Hersteller bei ihren Modellen vom Einsteigerbereich bis in die untere Mittelklasse auf Aluminium. Ab der gehobenen Mittelklasse bis in den High-End-Bereich bestehen

So
haben wir
getestet:

Einpacken: Liebevoll hüllt Fotograf Dan Zoubek die Rahmen vor der Testfahrt in ein Kleid aus funkelnder Aluminiumfolie.



Testfahren: Im Praxistest prüfen wir, ob wir das Rahmenmaterial anhand des Fahrverhaltens herausfahren können.



„Carbon ermöglicht leichte Rahmen mit komplexen Formen. High-End-Performance kann man heute aber auch mit einem Rahmen aus Aluminium erreichen.“ **HANNES NOLLER**, Produktmanager Merida Bikes



Rahmen und Gabel dann meist aus Kohlefaser-verbundwerkstoffen, kurz: Carbon. Wobei Carbon nicht gleich Carbon ist. Je nach Preisklasse bieten die Hersteller optisch scheinbar baugleiche Rahmen in unterschiedlichen Carbon-Qualitäten an. Generell gilt, dass die günstigeren Aluminium-Rahmen oft auch mit günstigeren Komponenten ausgestattet werden. An Carbon-Rahmen arbeiten meist höherwertige Teile. Dass ein Hersteller quasi identische Gravel-bikes anbietet, die sich nur in puncto Rahmenmaterial unterscheiden, ist eher die Ausnahme. Genau das aber macht Merida mit dem im vergangenen Herbst neu vorgestellten Silex. Die perfekte Möglichkeit also, beide Materialien direkt zu vergleichen.

Doch was unterscheidet die beiden Werkstoffe eigentlich? Für viele stehen die höhere Steifigkeit und das geringere Gewicht von Carbon im Mittelpunkt. Speziell ambitionierte Radsportler:innen mögen den direkteren Vortrieb eines verwindungssteifen Tretlagers und die messerscharfe Kontrolle eines steifen Lenkkopfbereichs. Und Gewicht ist beim Fahrrad fast immer ein Thema. Im konkreten Fall liegen zwischen den identisch ausgestatteten Merida-Modellen Silex 7000 (Carbon) und Silex 700 (Aluminium) knapp 600 Gramm. Bezogen auf das Gewicht der Komplettäder von 9,5 zu 10,1 kg ist das Carbon-Modell also rund 15 Prozent leichter.

Mehr Freiheit mit Carbon

Produktmanager Hannes Noller sieht allerdings noch einen ganz anderen Punkt: „Carbon ermöglicht die Realisierung von deutlich komplexeren Formen.“ Soll heißen, dass der Rahmen im Vergleich zu dem Pendant aus Aluminium am Ende nicht nur sauberer, sondern oft auch spektakulärer aussieht. Allerdings haben die Hersteller bei der Fertigung ►



Gute Argumente

ALUMINIUM

- **Preis:** Die Produktion eines Alu-Rahmens ist weniger aufwendig und entsprechend preisgünstiger als bei Carbon.
- **Haltbarkeit:** Eine kleine Delle haut den Alu-Rahmen in der Regel nicht um. Auch Kratzer von Bikepacking-Taschen stören hier allenfalls optisch.
- **Recycling:** Ein Alu-Rahmen lässt sich deutlich besser recyceln als ein Carbon-Modell.
- **Lack:** Aluminium lässt sich problemlos lackieren, Carbon muss erst grundiert werden.

CARBON

- **Form:** In Carbon lassen sich komplexe Rahmenformen und Designs umsetzen.
- **Gewicht:** Ein Rahmen aus Carbon ist deutlich leichter als sein Pendant aus Aluminium.
- **Steifigkeit:** Im Tretlager- und Lenkkopfbereich bietet Carbon oft Steifigkeitsvorteile.
- **Komfort:** Richtig eingesetzt, flexiert Carbon spürbar, kann so etwa Stöße besser abfedern.
- **Reparatur:** Ein Riss oder Bruch im Carbon ist ärgerlich, lässt sich aber oft reparieren.

Abwechseln: Während der Testfahrten tauschen wir immer wieder die Bikes – im fliegenden Wechsel.

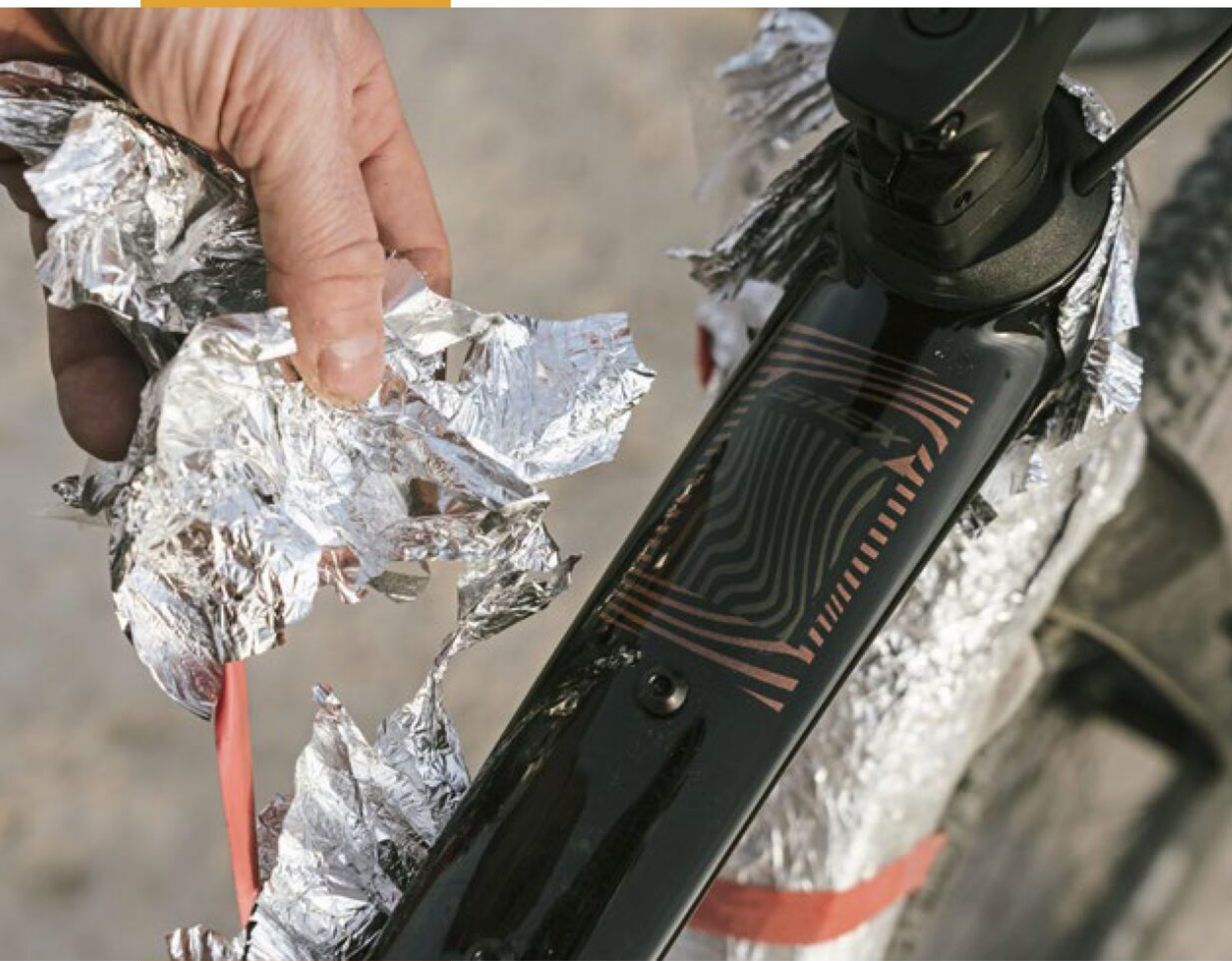


Auspacken: Nach den Testfahrten geben wir unsere Tipps ab. Dann kommen die Karten auf den Tisch – beim Auspacken.



Kontrollrunde: Zum Abschluss drehen wir noch eine letzte Testrunde, um unsere Eindrücke zu bestätigen.





Moment der Wahrheit: Nach den Testfahrten dürfen wir die Gravelbikes endlich wieder auspacken.

von Rahmen aus Aluminium deutliche Fortschritte gemacht. So lassen sich im sogenannten Hydroforming-Verfahren Rahmenformen realisieren, die früher unmöglich erschienen. Dazu werden die Alu-Rohre durch von innen wirkenden Druck in Form gebracht. Ist der Rahmen sauber verarbeitet und sind die Schweißnähte verschliffen, lässt er sich auf den ersten Blick oft kaum von einem Carbon-Rahmen unterscheiden. Vor allem, wenn noch eine ordentliche Schicht Lack aufgebracht ist.

Alu vs. Carbon: der Fahrvergleich

Doch was zählt, ist bekanntlich auf'm Platz. Oder in unserem Fall: auf'm Schotter. Deshalb haben wir die Silex-Zwillinge zum direkten Vergleich gebeten. Und zwar ohne vorher zu wissen, auf welchem Rahmen wir sitzen. Damit auch der Blick auf Details nichts

verrät, haben wir die Rahmen mit Aluminiumfolie verkleiden lassen. So ging es mit bis auf den Rahmen baugleichen und identisch eingestellten Bikes auf die Schotterteststrecke. Zwei Fahrer, zwei Räder. Wieder und wieder haben wir dabei im fliegenden Wechsel die Bikes getauscht. Ergebnis der Übung: Jedes Mal, wenn einer von uns dachte, jetzt aber wirklich den entscheidenden Unterschied bemerkt zu haben, zeigte sich beim nächsten Wechsel: war wohl doch nicht der Fall. Selbst nach kurzen Bergsprints und technischen Passagen mussten wir letztlich zugeben, dass keiner mit Gewissheit sagen kann, welches der beiden Bikes auf dem Carbon- und welches auf dem Alu-Rahmen basiert.

Aber wir hatten noch einen Trumpf im Ärmel: den Gewichtsunterschied. Spätestens beim Anheben würden wir merken, welches der beiden Gra-

Merida Silex Alu vs. Carbon: drei Unterschiede

Flaschenhalter: Es ist ein kleines Detail, aber die Carbon-Version des Silex kommt mit einem integrierten Fidlock-Flaschenhalter. Herkömmliche Halter werden per Adapter montiert.



Steuerrohr und Schweißnähte: Der Bereich rund um das Steuerrohr wirkt beim Carbon-Silex flächiger. Bei der Alu-Version sind hier wie auch am Tretlager die Schweißnähte sichtbar.



Sattelstützenklemmung: Während der Carbon-Rahmen mit integrierter Klemmung für die Sattelstütze kommt, setzt Merida bei der Alu-Version auf eine klassisch außen liegende Klemmschelle.



Carbon vs. Alu

	CARBON	ALUMINIUM
Modell	Merida Silex 7000	Merida Silex 700
Rahmen	Silex CF2 II	Silex Lite II
Schaltgruppe	Shimano GRX 2×12 mechanisch	
Laufräder	Easton EA70 AX	
Reifen	Maxxis Rambler, 45 mm	
Gewicht	9,5 kg	10,1 kg
Preis	3249 Euro	2599 Euro



Merida Silex 7000 (Carbon)



Merida Silex 700 (Alu)

velbikes rund 600 Gramm leichter ist als das andere. Doch von wegen. Auch hier war sich keiner von uns wirklich sicher. Entsprechend neugierig gingen wir daran, die Räder von ihrer Verkleidung zu befreien. Natürlich nicht, ohne dass jeder von uns noch einen Tipp abgab: „Ich glaube unter der rot markierten Verkleidung steckt der Carbon-Rahmen. Aber wirklich sicher bin ich mir nicht.“ Allein diese Äußerung zeigt, wie nah Merida mit dem Alu-Silex dem 650 Euro teureren Carbon-Modell kommt. Wir hätten nie gedacht, dass es so eng ausgehen würde.

Deutlich entschiedener urteilte allerdings ein dritter Testfahrer: Er bringt ein paar Kilo mehr auf die Waage, vor allem aber wesentlich mehr Watt aufs Pedal. Er war sich nach dem ersten richtigen Antritt sicher: „Rot ist Carbon, ganz klar!“ Er war mit seiner Power in Bereiche vorgestoßen, in denen der leichtere

Werkstoff seine Steifigkeitsvorteile ausspielen kann. Mit ein wesentlicher Grund dafür, dass Carbon im Renneinsatz das dominierende Rahmenmaterial ist.

FAZIT: Für Hobby-Gravelbiker ist der Alu-Rahmen nicht nur mit Blick auf den Preis eine sinnvolle Wahl. Auch in den Fahreigenschaften muss sich das Alu-Silex vor seinem Zwillingbruder aus Carbon nicht verstecken. Wer gerne Rennen fährt, ist mit dem leichteren, steiferen Carbon-Rahmen besser beraten. Mit einem Lauftrad-Update ließe sich zudem noch etwas mehr Gewicht einsparen. ■

ZUR INFO:

Den Einzeltest zur Alu-Version des Merida Silex findest du auf Seite 14.

Des Rätsels Auflösung: Das rot markierte Rad besteht aus Carbon, das schwarz markierte aus Alu.





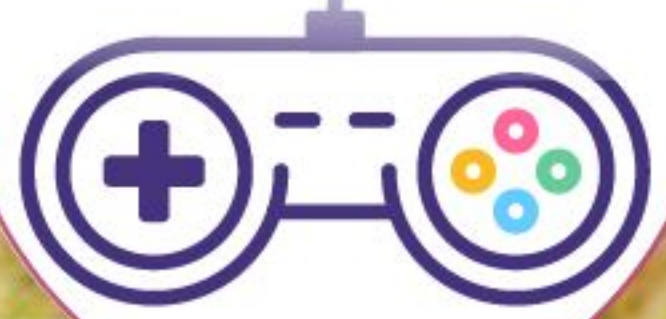
A low-angle, close-up shot of a person's legs and feet on a gravel bike, riding across a wooden bridge. The background is a dense forest with green foliage. The bike's frame and wheels are visible, and the rider is wearing olive shorts and white socks. The text is overlaid on the right side of the image.

12 GRAVELBIKES
IM TEST

VOLLE AUSWAHL

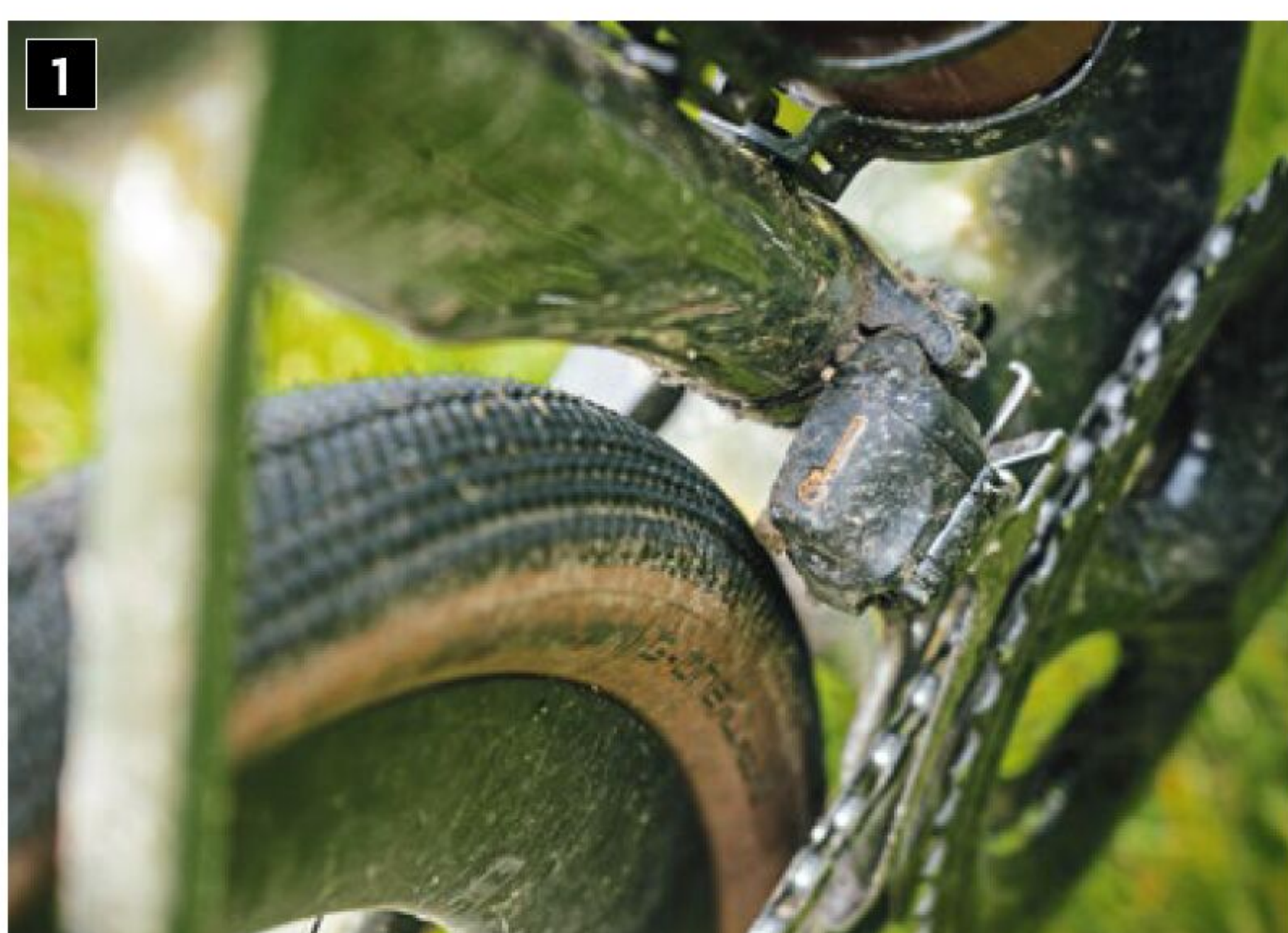
Ein Dutzend Gravelbikes im Preisbereich von 1400 bis 9999 Euro haben wir getestet. Mit Rahmen aus Alu, Carbon, Stahl und Titan. Darunter viele Modelle für Fans individueller Ideen.

TEXT | FELIX KRAKOW
FOTOS | DAN ZOUBEK

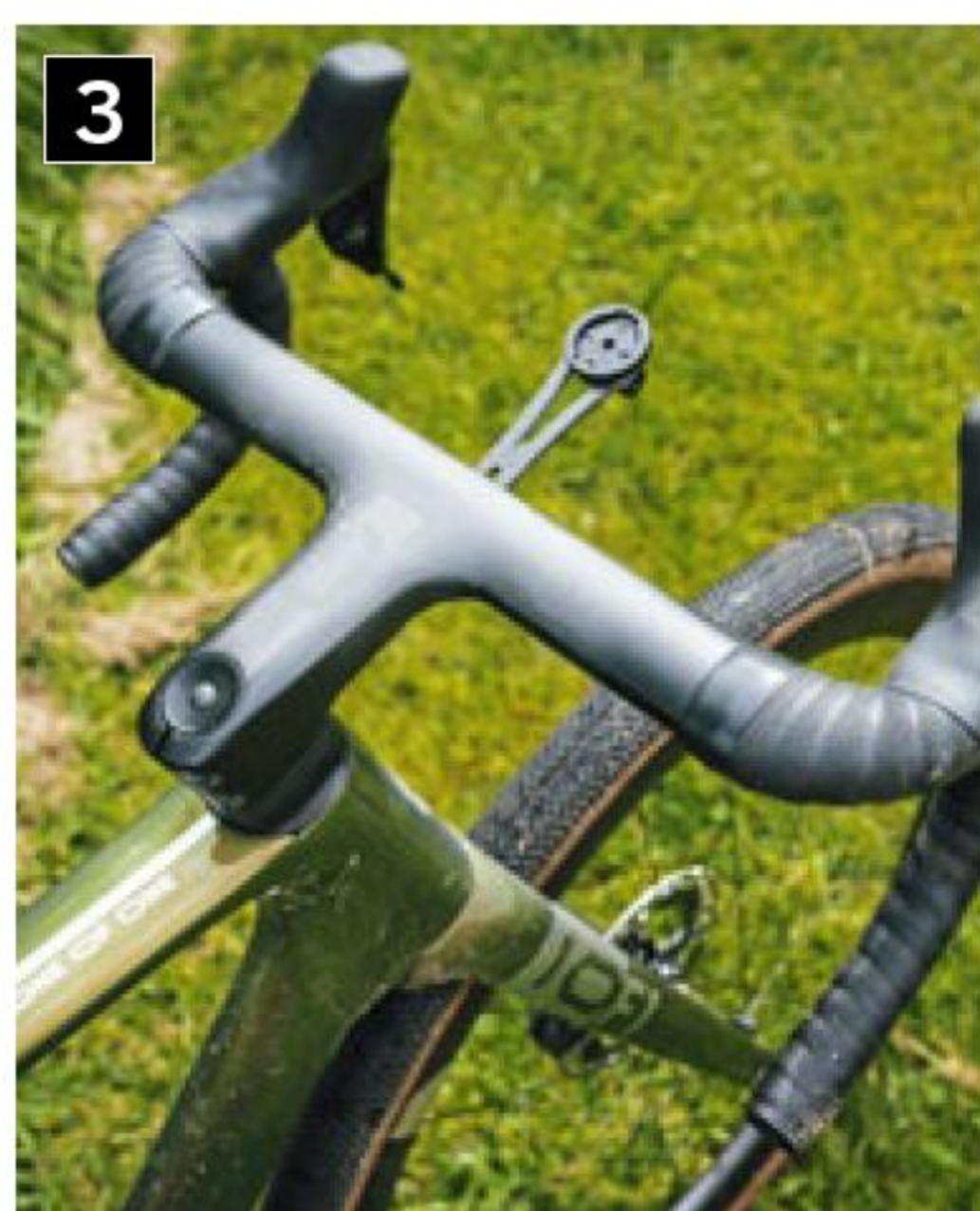
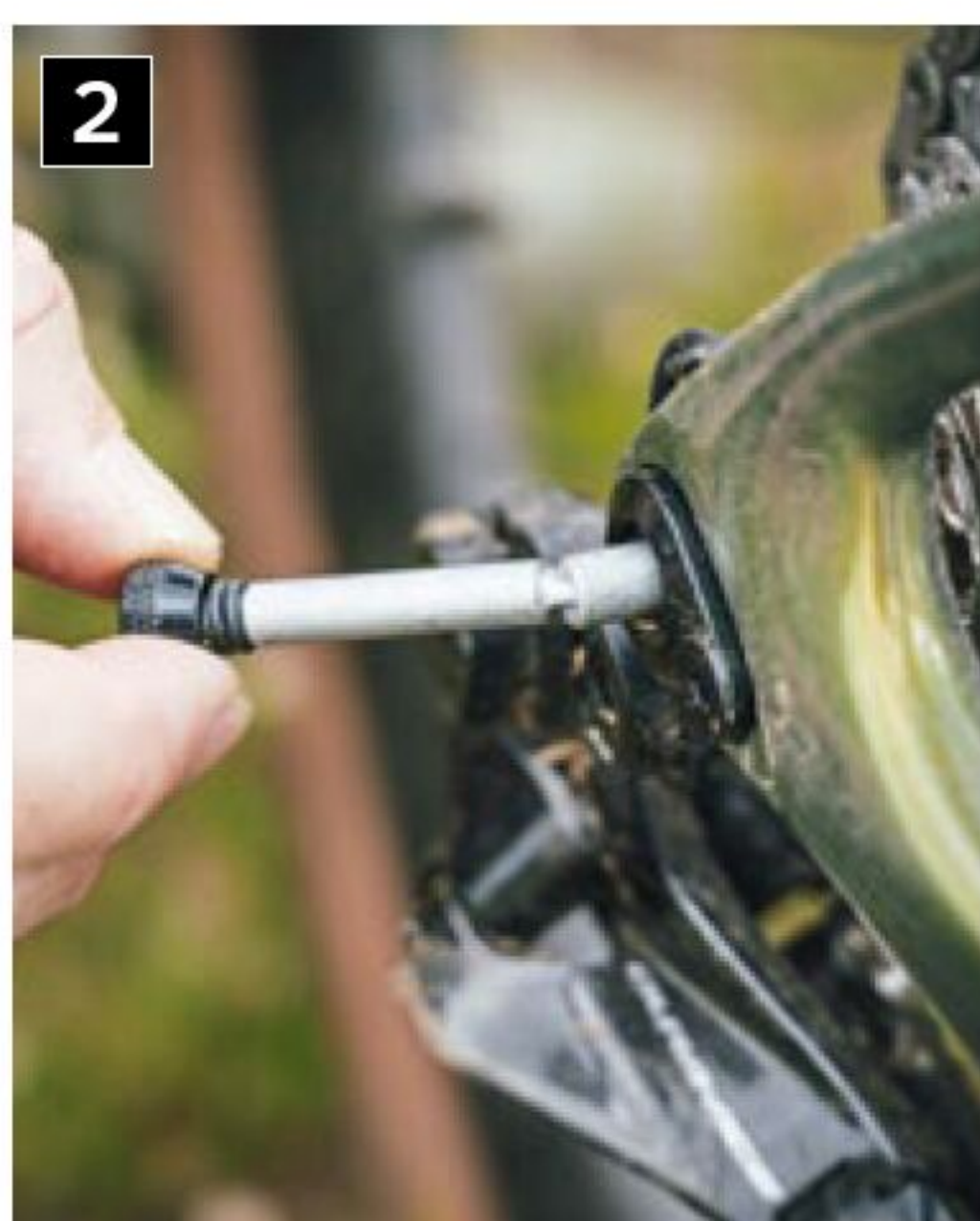
ONLINE
KONFIGURATOR


Größe: M, **Ausstattung:** Shimano Dura-Ace Di2 2×12, 50/34×11–34, 10f1 C.45 Disc SL Ceramic, Schwalbe G-One Allround 700×45c (45 mm), **Rahmen:** Carbon, **Oberrohr:** 545 mm, **Sitzrohr:** 515 mm, **Sitz-/Lenkwinkel:** 73,5/71,5°, **Stack/Reach:** 557/380, **max. Reifenbreite:** 46 mm

9999 € / 8,0 kg



1. Wenig Platz: Das von uns getestete Vorserienmodell des Aerogravel war mit 45 Millimeter breiten Reifen hart am Limit. Der Serienrahmen soll mehr Platz bieten. **2. Cleveres Detail:** In der Achse versteckt sich ein Tool mit zwei Innensechskantschlüsseln. **3. Luxus pur:** Ob Schaltgruppe, Laufräder oder Cockpit, an dem Bike dominieren leichte Teile und viel Carbon.



10F1

Aerogravel

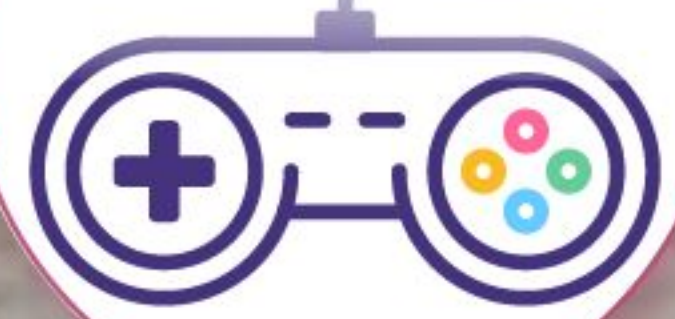
Ein voll auf den Rennmodus getrimmtes Gravelbike schickt die junge Marke 10f1 aus dem österreichischen Mondsee bei Salzburg an den Start. Manche Testfahrer sprachen schlichtweg von einem Rennrad mit Gravelbike-Reifen.

Davon zeugen etwa die Geometrie, die wenigen Anschraubpunkte und nicht zuletzt die elektronische Shimano Dura-Ace Di2. Eine Schaltgruppe, die vorzugsweise an den Rennrädern der Profi-Teams zu sehen ist. Auch sonst ist die Ausstattung mit Carbon-Laufrädern, Keramiklagern oder vollintegriertem Carbon-Cockpit vom Feinsten.

Fakt ist: Kaum ein Testbike in fünf Jahren GRAVELBIKE war leichter als das Aero-Gravelbike aus Österreich, kaum eins war teurer – und kaum eins war schneller. Das 10f1 schoss im Testcamp förmlich über die vielfältigen Untergründe im Wendland. Es besticht mit rasanter Beschleunigung und glänzt mit exaktem Handling.

Dabei bietet es allerdings eher geringen Komfort.

Dass es sich hier um ein reinrassiges Race-Gravelbike handelt, hat das Aerogravel beim The Rift in Island bewiesen (siehe Reportage S. 116). Auf Bikepacking-Einsätze steht es eher nicht so. Besonderheit: Neben individueller Lackierung ist im Kaufpreis auch ein Bikefitting enthalten, auf dessen Erkenntnissen dann das Rad aufgebaut wird. Manke bei den Testfahrten war die sehr geringe Reifenfreiheit. Auf Nachfrage erklärte der Hersteller, dass es sich um einen Vorserienrahmen handle. Der Serienrahmen soll pro Seite um 7–8 mm mehr Platz bieten. **Das geht: Leichter, schneller, teurer – wer das nötige Kleingeld parat hat, bekommt mit dem 10f1 Aerogravel ein Rad der Superlativ. Bikefitting und Wunschlackierung inklusive.**

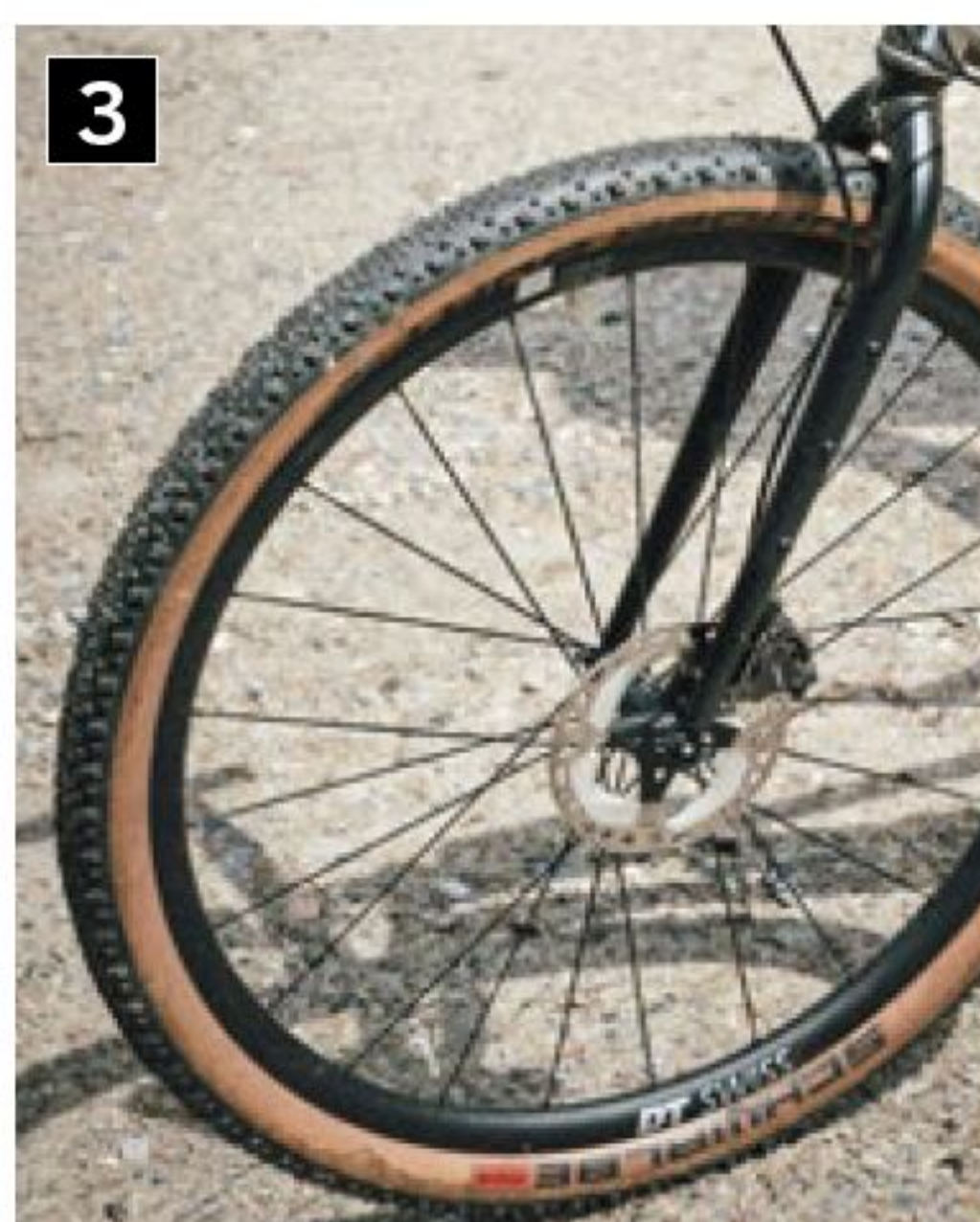


Größe: M, Ausstattung: Shimano GRX 1x12, 40T x 11-42, DT Swiss GR 1600 Spline 25, Schwalbe Thunder Burt 57x622 (57 mm), Rahmen: Stahl, Oberrohr: 570 mm, Sitzrohr: 510 mm, Sitz-/Lenkwinkel: 73,5/70°, Stack/Reach: 613/389, max. Reifenbreite: 57 mm (breiter bei 650B)

3070 € / 11,5 kg



1. Knick drin: Die auffällig geformten Sitzstreben sorgen für mehr Komfort und halten etwaiges Gepäck von den Beinen fern. **2. Alles dran:** Zahllose Montagepunkte bieten Platz für Flaschenhalter, Gepäckträger und mehr. **3. Viel drin:** Am Testrad waren 57 mm breite MTB-Reifen montiert. Mit kleineren 650B-Laufrädern sind sogar bis zu 70 mm breite Reifen möglich.



8BAR

Tflsberg Steel V3

Vom Singlespeed-Crosser zum wahren Monster-Gravelbike hat sich das 8Bar Tflsberg in zehn Jahren und drei Generationen entwickelt. Unser Testrad macht durch die Kombination des robusten, aber doch schicken Stahlrahmens mit 57 Millimeter breiten MTB-Reifen schon optisch mächtig Eindruck.

Zusätzlich gespickt mit zahllosen Montageoptionen für Racks, Flaschenhalter und Co., beweist das Bike aus Berlin, dass es bereit für ausufernde Abenteuer ist. Dabei verhindern die speziell geformten Sitzstreben, dass sich das Gepäck mit den Beinen ins Gehege kommt. Ganz nebenbei sorgt die Form dank Extraflex für mehr Komfort.

Überraschend: Sitzt man erst im Sattel, fährt sich das 11,5 kg schwere Bike weit weniger träge als beim ersten Anblick vermutet. Klar, um einen Gravel-Racer handelt es sich nicht. Trotzdem kommt das Tflsberg

auch auf Asphalt ordentlich voran. Seine Stärken spielt es aber aus, wenn es ins Gelände geht. Und zwar gerne auch ruppiger. Auf grobem Geläuf und auch in weichem Sand fühlt sich das Bike mit seinen griffigen, breiten Reifen spürbar wohl.

Die Sitzposition mit dem etwas tiefen und vor allem recht breiten Lenker wirkt auf den ersten Metern vielleicht ungewohnt, fühlt sich aber schnell gut an. Zumal Ausstattungs-details wie Bereifung oder Lenkerbreite im Online-Shop vor dem Kauf angepasst werden können. Insgesamt liegt der klassisch runde Lenker weniger bequem in der Hand. Dafür sorgen die voluminösen Reifen für extra viel Fahrkomfort.

Das geht: Bock auf die Bikepacking-Tour rund um die Welt? Das 8Bar Tflsberg Steel V3 ist bereit. Mit breiten Reifen, sattem Fahrkomfort und viel Platz für Gepäck macht es so ziemlich alles mit.

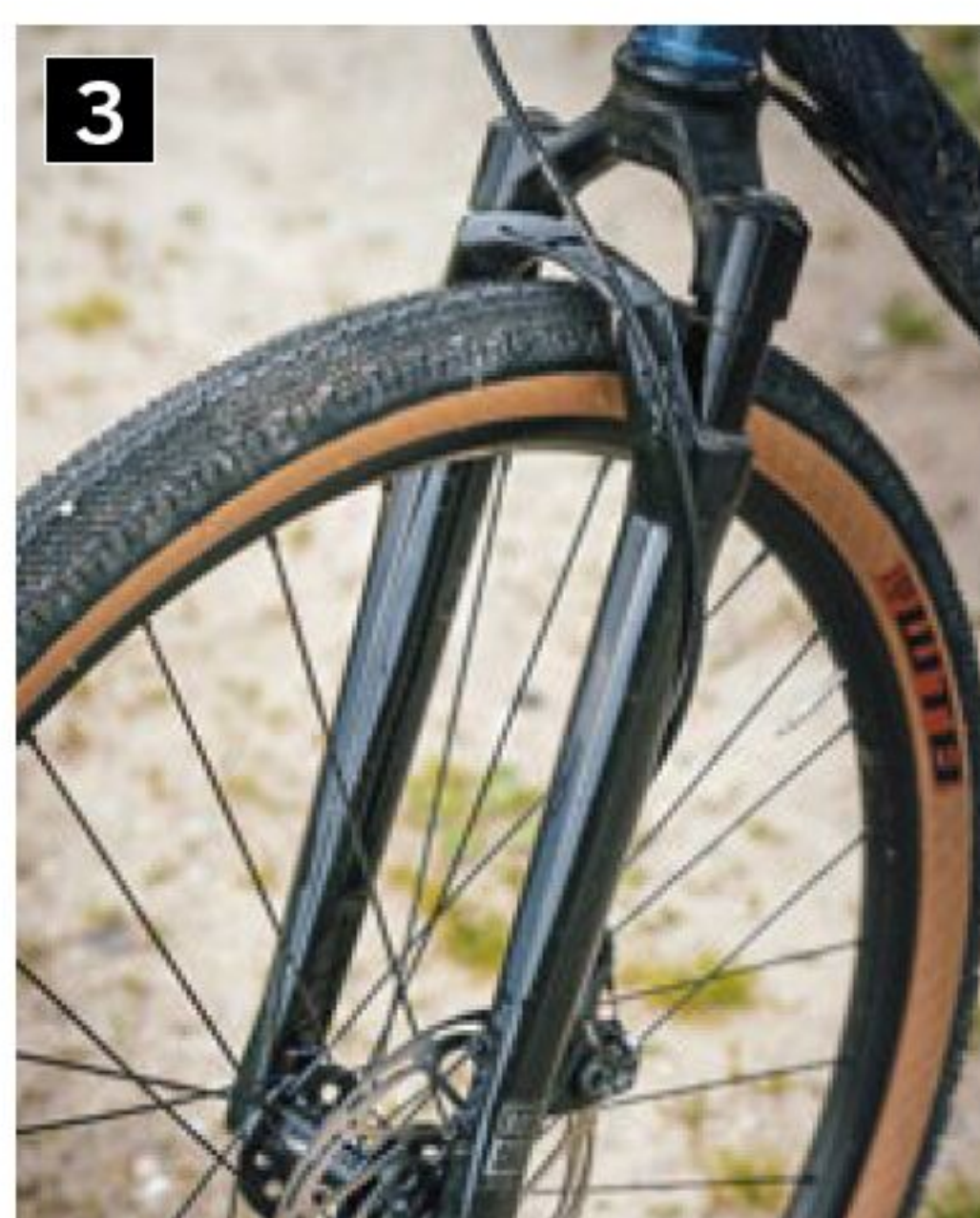


Größe: M, **Ausstattung:** Sram Apex 1x11, 36T x 11-42, WTB ST i23, WTB Venture 700x50c (50 mm), Federgabel RockShox Rudy XPLR (40 mm), **Rahmen:** Stahl, **Oberrohr:** 558 mm, **Sitzrohr:** 480 mm, **Sitz-/Lenkwinkel:** 73,4/70,9°, **Stack/Reach:** 605/376, **max. Reifenbreite:** 50 mm

2900 € / 12,4 kg



1. Kurz gebaut: Der breite Lenker sitzt an einem sehr kurzen Vorbau. Die Züge laufen außen am Stahlrahmen entlang. **2. Schwach gebremst:** Mechanische Scheibenbremsen finden sich speziell in dieser Preisklasse nur noch selten. Bei Pannen unterwegs bieten sie aber Vorteile. **3. Gut gefedert:** Die Federgabel bietet im Zusammenspiel mit den Reifen viel Komfort.



BOMBTRACK

Beyond SUS

Kult aus Köln: Die Marke Bombtrack Bikes hat sich unter Gravelbike-Fans längst einen Namen gemacht. Früh brachten die Kölner auch ein Bike mit Dropbar und Federgabel. In der ersten Ausgabe von GRAVELBIKE konnten wir das mittlerweile nicht mehr erhältliche Hook ADV testen.

Doch dafür bietet Bombtrack jetzt das Abenteuer-Modell Beyond mit 40-mm-Federgabel vorn und dem Namenszusatz SUS für Suspension an. Die Gabel sitzt in einem Stahlrahmen mit sehr komfortabel-aufrechter Sitzgeometrie und richtig viel Platz. Einerseits zur Montage von Bikepacking-Zubehör und Co., andererseits für dicke Reifen. 50 mm breite Pneu sind serienmäßig verbaut, ins Heck sollten aber locker auch 54er passen.

Sitzposition, Federgabel und breite Reifen sorgen für satten Komfort. Selbst in anspruchsvollem Gelände

lässt sich das Beyond SUS nie aus der Ruhe bringen. Speziell hier spielt das Bike seine Vorzüge aus und besticht mit nahezu grenzenlosem Fahrspaß. Auch voll beladen mit der Bikepacking-Ausrüstung unterwegs können wir uns dieses Gravelbike bestens vorstellen.

In schnellen Rollerpassagen leidet das Beyond allerdings etwas unter seinem recht hohen Gewicht. Zudem wirkt die Ausstattung eher unterdurchschnittlich, etwa mit Blick auf die 11-fach-Schaltgruppe oder die mechanischen Scheibenbremsen, die inzwischen eher selten ab Werk verbaut werden. Andererseits: Bei Defekt beim Bikepacking-Abenteuer ließe sich die mechanische Bremse deutlich leichter reparieren. **Das geht: Komfort auf rauem Terrain. Bombtrack präsentiert ein starkes, aber auch recht schweres Rad für anspruchsvolles Gelände und lange Bikepacking-Trips.**

ONLINE
KONFIGURATOR

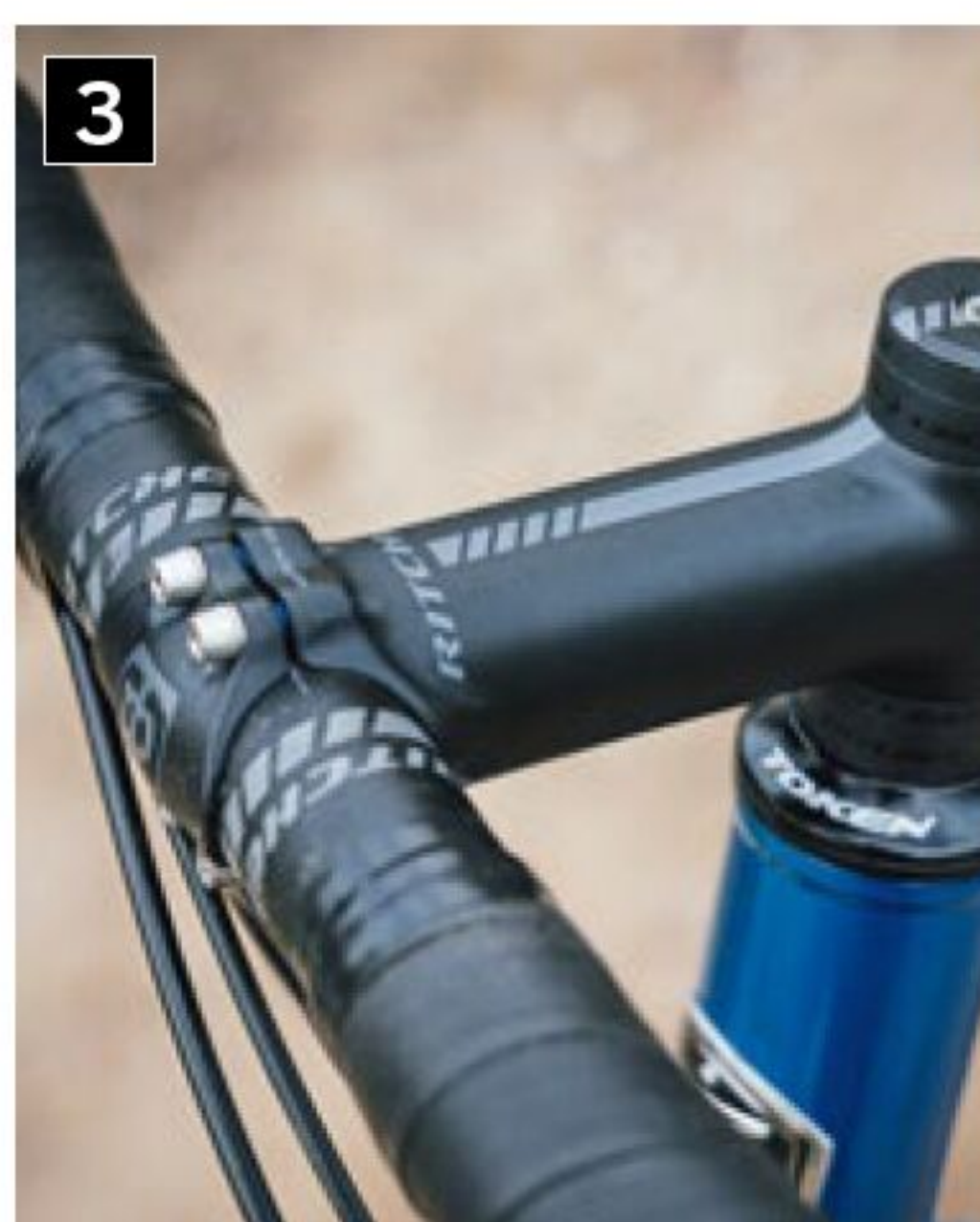
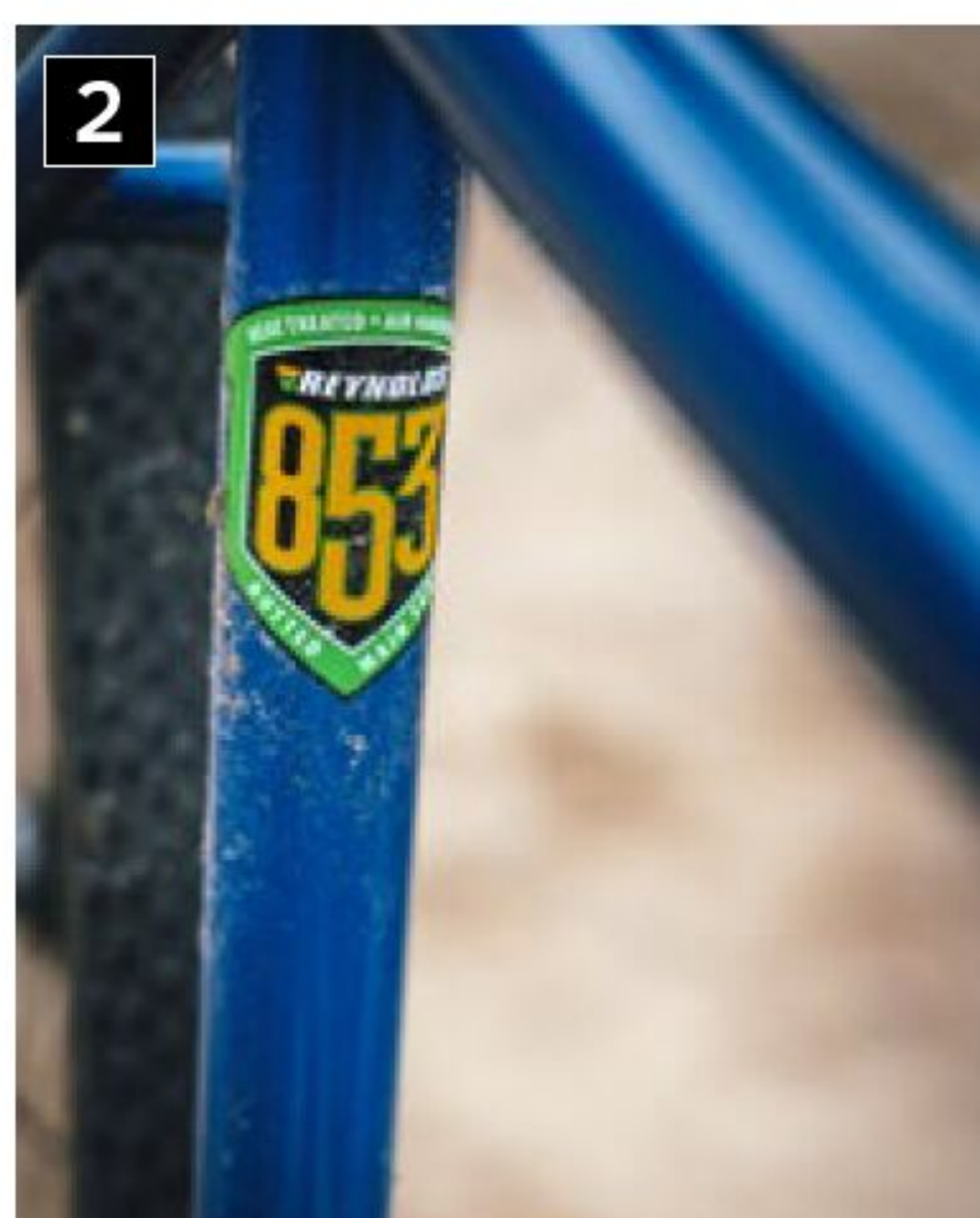


Größe: 53, **Ausstattung:** Shimano GRX 2×11, 46/30×11–34, Aerycs GCX Terra 40, Continental Terra Speed 700×40c (40 mm), **Rahmen:** Stahl, **Oberrohr:** 559 mm, **Sitzrohr:** 530 mm, **Sitz-/Lenkwinkel:** 74/71°, **Stack/Reach:** 585/408, **max. Reifenbreite:** 45 mm

5438 € / 10,2 kg



1. Modern: Die leichten Carbon-Laufräder von Aerycs aus Hamburg bilden einen attraktiven Kontrast zu dem graziösen Diamantrahmen. **2. Zeitlos:** Der blau funkeln Lack macht das Gravelbike aus Stahl zu einem echten Hingucker. **3. Klassisch:** Der Vorbau am Testrad war ziemlich lang. Züge und Leitungen verlaufen wartungsfreundlich außen entlang des Unterrohrs.



BÖTTCHER

Evolution Gravel

Klassik trifft Moderne: Das Zusammenspiel des eleganten, in traditioneller Diamant-Form gehaltenen Stahlrahmens mit den hohen Carbon-Felgen bietet etwas fürs Auge. Speziell in Kombination mit dem metallicblauen Lack, einer von vielen aufpreispflichtigen Wunschfarben, die Böttcher für das Evolution Gravel im Online-Konfigurator anbietet.

Doch nicht nur Online ist Böttcher präsent. Über 270 Fachhändler in Deutschland führen die Marke, die seit mehr als 100 Jahren in Schleswig-Holstein Fahrräder produziert. Das Evolution Gravel ist dabei in diversen Varianten erhältlich, etwa mit Schaltungen von Campagnolo, Pinion oder Rohloff. Oder auch voll ausgestattet mit Licht, Gepäckträger und Schutzblech.

Im Praxiseinsatz erinnert das Stahl-Gravelbike auch von der Sitzposition her an die gute, alte Rennradzeit. Durch das recht lange Ober-

rohr gepaart mit dem 120-mm-Vorbau sitzt man gestreckt im Sattel. Im Kontrast dazu steht der 460 mm breite, leicht nach hinten gezogene Lenker mit deutlich ausgestelltem Unterlenker. Auch Vorbaulänge und Lenkerbreite lassen sich übrigens im Konfigurator anpassen.

Auch dank leichter Laufräder und schneller Reifen prescht das schicke Bike nur so über Asphalt und Waldautobahnen. Dabei überzeugt es mit souverän ausgeglichenem Handling. Mit etwas griffigeren Reifen wäre es ein Rad für alle Fälle. In Matsch und Sand kommen die wenig profilierten 40-mm-Reifen allerdings an ihre Grenzen. Platz für breitere Pneus gibt's auf jeden Fall.

Das geht: Schick, unverwüstlich und mit gehobener Ausstattung. Das Evolution Gravel von Böttcher präsentiert sich als vielseitiger Hingucker mit vielen Konfigurationsoptionen für Individualisten.

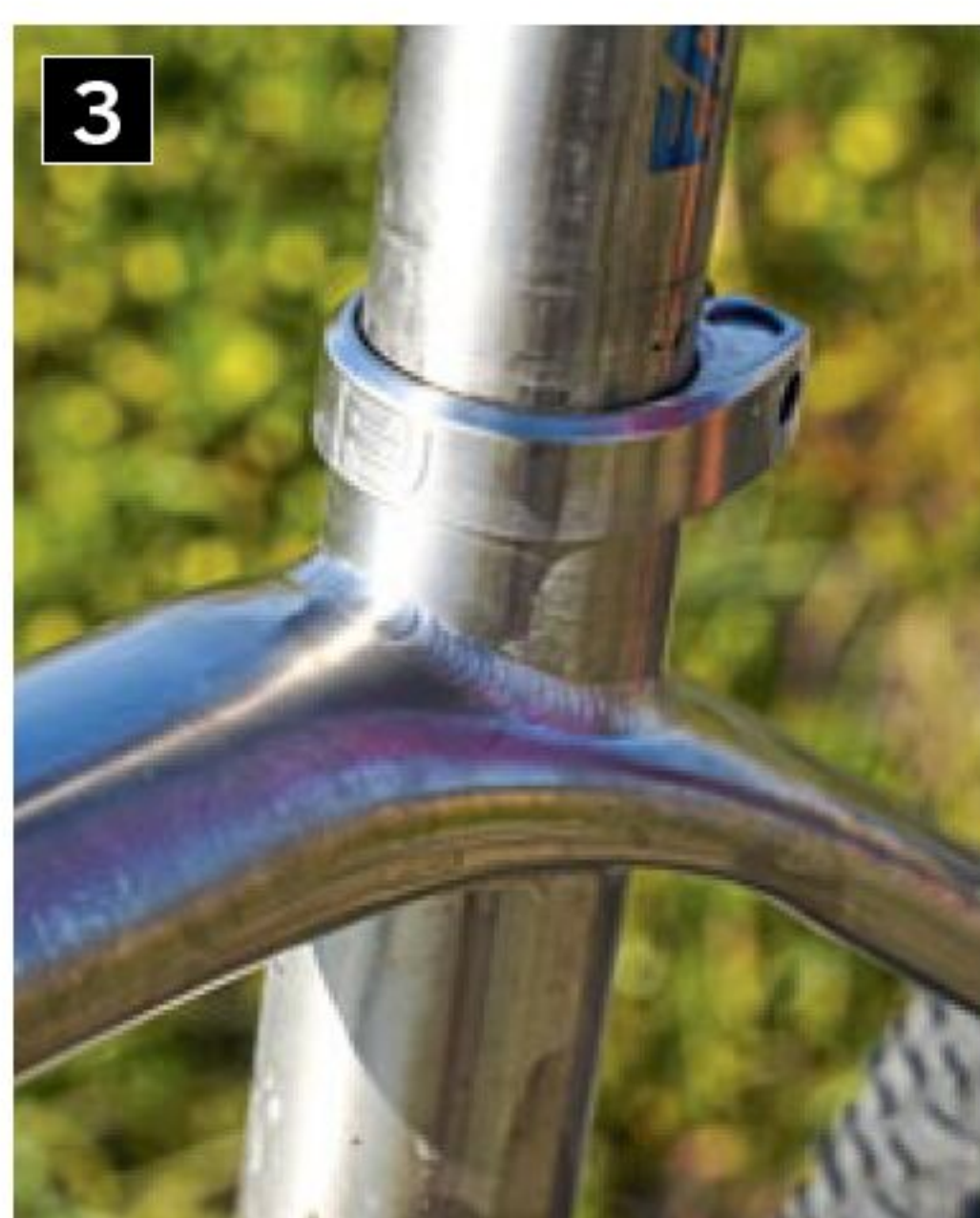


Größe: 50, **Ausstattung:** Campagnolo Ekar 1x13, 38T x 10-44, Schmolke Carbon, Schwalbe G-One R 700 x 45c (45 mm), **Rahmen:** Titan, **Oberrohr:** 560 mm, **Sitzrohr:** 500 mm, **Sitz-/Lenkwinkel:** 75/69°, **Stack/Reach:** 587/384, **max. Reifenbreite:** 50 mm, **2x möglich:** per Schelle

8877 € / 9,0 kg



1. Leicht: Mit niedrigem Gewicht und breiter Übersetzung brilliert Campagnolos edle Ekar-Schaltgruppe. Nur der Hebel hakte manchmal. **2. Schick:** Mit seiner eleganten Formsprache verzaubert der Titanrahmen die Augen, keine Züge oder Leitungen stören das Bild. **3. Formschön:** Hübsche Nähte und viel Titan an Stütze und Klemme runden den optischen Auftritt ab.



FALKENJAGD

Aristos R Trail Gravel

Mit dem neuen Aristos R Trail Gravel kombiniert Falkenjagd seinen geländegängigen Aristos Trail-Rahmen mit dem schnellen Aristos R. Mit einer ausgewogenen Geometrie und unzähligen Montagepunkten ist so ein Rad entstanden, das sich nicht nur schnell über Schotter bewegen lässt, sondern das auch die Reisefans unter den Gravelbikerinnen und -bikern anspricht.

Der Hinterbau ist für die Aufnahme eines Gepäckträgers vorbereitet. Auch die Carbon-Gabel bietet zahlreiche Montagepunkte, dazu lässt sich der Radstand per Wechselchip am Ausfallende um 5 mm variieren. Gabel wie Rahmen sind dabei für üppige 50 mm Reifenbreite ausgelegt, auch 650b-Laufräder lassen sich montieren. Die Carbon-Lenker/Vorbauereinheit liegt vortrefflich in der Hand und bietet viele Griffvariationen. Der Laufradsatz aus Schmolke TLO Carbon-Felgen mit DT Swiss-

Naben wurde speziell fürs Testrad konzipiert. In Kombination mit den Schwalbe G-One R-Pneus verleihen die Laufräder dem Gravelbike Stil, Laufruhe und Antrittsschnelligkeit.

Apropos Schnelligkeit: Das Titan-Bike liegt bei schneller Fahrt sicher in der Spur, doch auch enge Kurven machen ihm Spaß. Dabei überzeugt der schicke Rahmen mit seinen praktisch unverwüstlichen Eigenschaften. Steinschläge oder Kratzer können Titan nicht schrecken. Campagnolos leichte Schaltgruppe wappnet das Rad mit 13 Gängen und breiter Übersetzung für alle Eventualitäten. Allerdings hakte der untere Schalthebel teils beim Herunterschalten und kommt breiten Lenkeraschen mitunter in die Quere.

Das geht: Mit dem Aristos R Trail Gravel präsentiert Falkenjagd ein exklusives Gravelbike mit viel Fahrspaß. Der robuste Rahmen bietet viele Montageoptionen.

GRAVEL BIKE

SCHOTTER X STRASSE

25

SEITEN

Know-how

Kaufberatung:
Schaltungen & E-Graveller
Routenplanung leicht
gemacht

**JETZT
NEU!**

| Nerd-Talk Der Gravel-Sport im Wandel | Szene Menschen bei der Everve-Graveltour | Neuheiten Gravelbikes & Zubehör

Material ■ 17 Gravelbikes aller Klassen im Test ■ Kettenwachs ■ Shimano GRX Di2 vs. Sram Red XPLR AXS ■ Campagnolo Ekar GT u. v. m. **Typen** ■ Paul Voß ■ Wiebke Lühmann ■ Frederik Raßmann **Ziele** ■ Schwäbische Alb ■ Ammergauer Alpen ■ Südtiroler Weinstraße ■ Island

Jetzt online bestellen:

www.bike-x.de/gravelbike-bestellen





Größe: M, **Ausstattung:** Sram Force AXS/Eagle XO 1×12, 40T×10–52, DT Swiss G1800, Maxxis Rambler Silk Shield (45 mm), **Federgabel:** RockShox Rudy Ult. (40 mm), **Rahmen:** Carbon, **Oberrohr:** 564 mm, **Sitzrohr:** 500 mm, **Sitz-/Lenkwinkel:** 74/69,5°, **Stack/Reach:** 581/400, **max. Reifenbreite:** 45 mm

6000 € / 10,0 kg



1. Gepickt: Zahlreiche Montagepunkte am Oberrohr kompensieren die fehlenden Ösen an der Federgabel. **2. Gefeierte:** Die Modellvariante Asket CF 30 feiert den 30. Geburtstag der Marke aus der Oberpfalz. **3. Gefedert:** Die RockShox Rudy Ultimate kommt mit 40 mm Federweg, auch die Vario-Stütze aus gleichem Haus bietet in „Active Ride“-Position spürbaren Komfort.



GHOST Asket CF 30

Mit Federgabel und Vario-Sattelstütze ausgerüstet, gibt das Ghost Asket CF 30 selbstbewusst zu verstehen: Mich hält so schnell nichts auf. Und erwartungsgemäß nimmt die RockShox-Federgabel auch üblen Holperpisten ihren Schrecken. Wer die Grenzen des Rades häufiger ausreizen möchte, könnte sich bestenfalls etwas gröber profilierte, breitere Reifen wünschen, doch bei 45 mm ist bereits Schluss – zumindest im Hinterbau.

Komfort bietet der erste Carbon-Graveller von Ghost also reichlich, nicht nur dank Federgabel. Der Rahmen kommt mit charakteristischem Knick in den Sitzstreben, der nicht nur optisch auffallen, sondern auch besser flexen soll. Nur ein etwas voluminöserer Oberlenker stünde dem Asket gut zu Gesicht. Bikepacker freuen sich über jede Menge Montagepunkte am Rahmen, die Federgabel kommt typischerweise ohne.

Vom reinen Renneinsatz vielleicht abgesehen, qualifiziert sich das Bike so für nahezu alle Spielarten des Gravelns. Das Fahrverhalten ist ausgewogen, Rahmen und Fahrwerk vermitteln auch auf schnellen Abfahrten ordentlich Sicherheit – selbst bei schnellen Richtungswechseln und auf unruhigem Untergrund.

Bergauf marschiert das Bike mit großem Eifer. Die gut rollenden Reifen tragen ihren Teil ebenso dazu bei wie die nicht zu schweren Laufräder von DT Swiss und die kletterfreudige Übersetzung des Sram Force/Eagle XO-Antriebs mit großem 52er-Ritzel.

Wer keine 6000 Euro für ein Gravelbike ausgeben möchte, bekommt das Asket mit starrer Gabel und Shimano GRX bereits ab 2999 Euro.

Das geht: Das Asket CF 30 gibt den vielseitigen und verlässlichen Begleiter in nahezu allen Situationen des Gravel-Alltags – mit einer ordentlichen Prise Komfort on top.

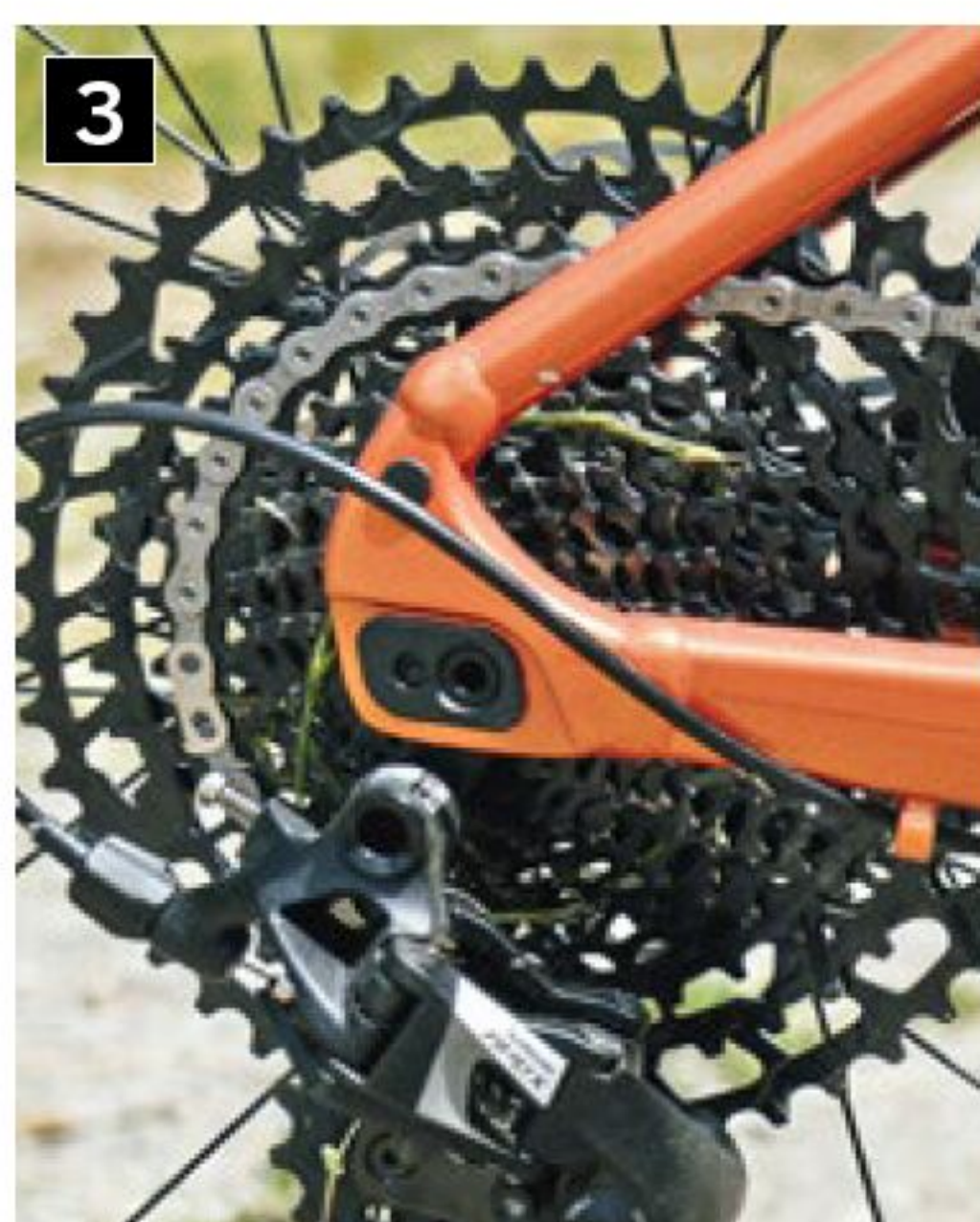


Größe: M, **Ausstattung:** Sram Apex 1×12, 40T×11–50, Giant P-X2, Giant Crosscut Grip 700×45c (45 mm), Federgabel RockShox Rudy XPLR, Variostütze, **Rahmen:** Alu, **Oberrohr:** 560 mm, **Sitzrohr:** 470 mm, **Sitz-/Lenkwinkel:** 73,5/71,5°, **Stack/Reach:** 576/389, **max. Reifenbreite:** 53 mm

2999 € / 11,2 kg



1. Handlebar: Der Hebel zum Absenken der Vario-Stütze stört mitunter beim Griff in den Unterlenker. **2. Absenkbar:** Im abgesenkten Modus erlaubt die Sattelstütze dem Fahrer mehr Bewegungsfreiheit in technischen Passagen. **3. Verwandelbar:** Über den Flip-Chip am Ausfallende lässt sich der Radstand und damit auch das Handling des Bikes verändern.



GIANT Revolt X 1

Nach Carbon kommt Alu: Vor einem Jahr konnten wir das Revolt X Advanced Pro testen. Jetzt schickt Giant das günstigere Aluminium-Modell Revolt X 1 ins Rennen.

Der Preisunterschied von satten 3000 Euro geht sowohl auf das Rahmenmaterial als auch die Ausstattung zurück. So gibt's am X 1 statt Elektronik nur die mechanische Sram Apex-Schaltgruppe mit 1×12 Gängen, dazu Alu-Laufräder statt Modellen aus Kohlefaser. Federgabel und absenkbarer Sattelstütze hingegen bleiben an Bord. Auch die per Flip-Chip verstellbare Position der Hinterradachse hat Giant nicht eingespart. Insgesamt bringt das Revolt X 1 so gut anderthalb Kilo mehr auf die Waage. Viel Spaß auf und vor allem abseits der Straße macht es aber trotzdem.

So nehmen die 45 mm breiten, griffigen Reifen und die Federgabel mit 40 mm Federweg holprigem Un-

tergrund den Schrecken. Geht es mal etwas flotter und steiler bergab, sorgt die vom Lenker aus absenkbarer Sattelstütze für mehr Bewegungsfreiheit und damit auch mehr Kontrolle. Allerdings monierten manche Testfahrer, dass der Hebel zur Bedienung der Stütze mitunter beim Umgreifen in den Unterlenker stört.

Auch aufgrund der eher entspannten Sitzposition zeigt sich das Revolt X 1 als angenehmes, vielseitiges Bike. Praktisch: Optional gibt's einen Gepäckträger. Zudem liefert Giant als einer der wenigen Hersteller in der Branche seine Gravelbikes generell im fertigen Tubeless-Set-up aus. Nur die Dichtmilch sollte noch eingefüllt werden.

Das geht: Mit dem Revolt X 1 bietet Giant ein vielseitiges Abenteuer-Gravelbike mit viel Komfort und zum fairen Preis. Auf den Einsatz in Gravel-Rennen steht das Bike indes eher nicht.



Größe: M, **Ausstattung:** Shimano GRX 1×11, 40T×11–42, Miche Graff*, Schwalbe G-One Allround 700×40c, **Rahmen:** Alu, **Oberrohr:** 576 mm, **Sitzrohr:** 475 mm, **Sitz-/Lenkwinkel:** 74°/70°, **Stack/Reach:** 580/410, **max. Reifenbreite:** 45 mm, **2x möglich:** ja

1999 € / 9,6 kg



1. Angefasst: Bewährt und im Gravel-Alltag eine sichere Bank – Schalt-/Bremshebel aus Shimanos GRX-11-fach-Generation. **2. Geschaltet:** Das mechanische RD-RX812-Schaltwerk verwaltet die 11–42er-Kassette jederzeit verlässlich. **3. Geschraubt:** Das wartungsfreundliche BSA-Innenlager ist im Bedarfsfall problemlos selbst zu wechseln.



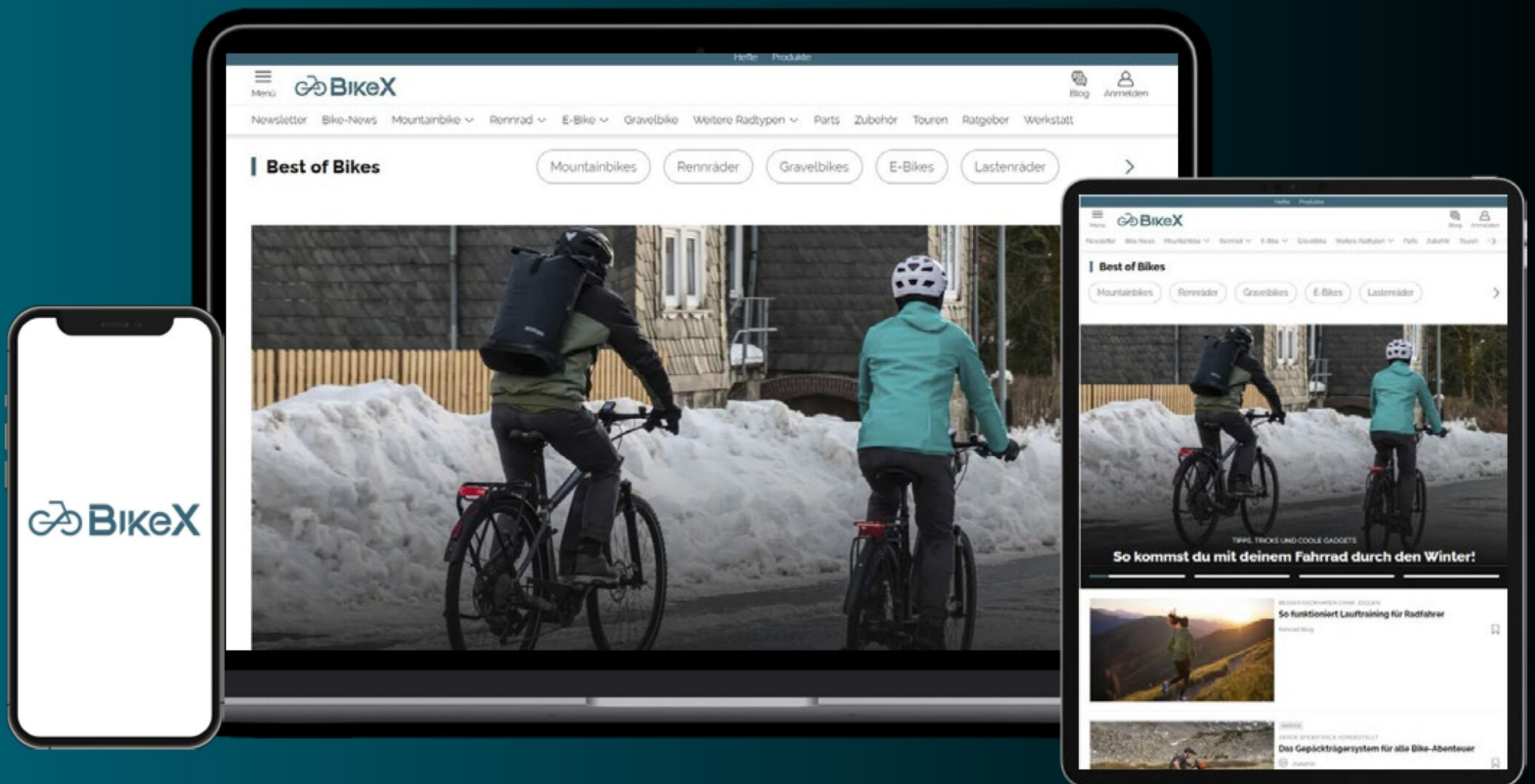
INTEC GX2

Superlative und Hightech-Ausstattung? Damit kann und möchte das Intec GX2 gar nicht aufwarten. Das Alu-Gravelbike, das der Thüringer Großhändler Ra-Co vertreibt, setzt auf andere Qualitäten. Einen robusten Alu-Rahmen etwa und vernünftige Ausstattung für jeden Tag. Das alles zum erschwinglichen Kurs. Ein bisschen extrovertiert darf es dann aber doch sein, denn das GX2 kann nach Kundenwunsch lackiert werden, auch die Komponenten sind zum Teil wählbar.

Und nur weil Vernunft Teil des Konzepts ist, enttäuscht das Intec keineswegs als Langweiler. Im Gegenteil. Trotz langen Kettenstreben und stabilem Geradeauslauf geht das Bike gut ums Eck. Die am Testrad verbauten Miche-Laufräder beschleunigten lebendig, inzwischen verbaut Ra-Co aber etwas schwerere Fulcrum Rapid Red 900. Vielseitig und universell passen Schwalbes

G-One Allround in 40er-Breite perfekt zum verbindlichen, alltagstauglichen Charakter des GX2. Ob Asphalt, Schotter oder Waldweg – erst wenn der Matsch tiefer steht, kommen die Pellen an ihre Grenze. Auch die Übersetzung der bewährten 1×11-GRX passt gut dazu – solange die Routenwahl nicht ins Extreme abdriftet. Wobei sich das Bike auch durchaus für Bikepacking-Abenteuer begeistern lässt. Montagepunkte für Gepäck und Schutzbleche sind selbstverständlich, das wartungsfreundlich geschraubte BSA-Lager lässt sich problemlos selbst tauschen, nur teilweise innen verlegte Züge präsentieren sich zugänglich und stellen Hobbyschrauber nicht vor unlösbare Herausforderungen. **Das geht: Komplett frei von Allüren, präsentiert sich das Intec GX2 als verlässlicher Allrounder mit durchaus sportlicher Note und Hang zur Individualität.**

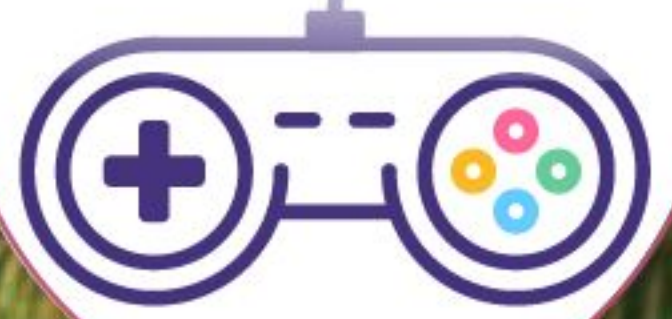
DEIN BIKE. DEINE FRAGE. UNSERE ANTWORT.



Egal, ob auf der Suche nach einem neuen Bike oder einem praktischen Rucksack für die Fahrt zur Arbeit - BikeX ist die Expertenseite mit Tests, News und Erfahrungsberichten rund ums Thema Fahrrad.

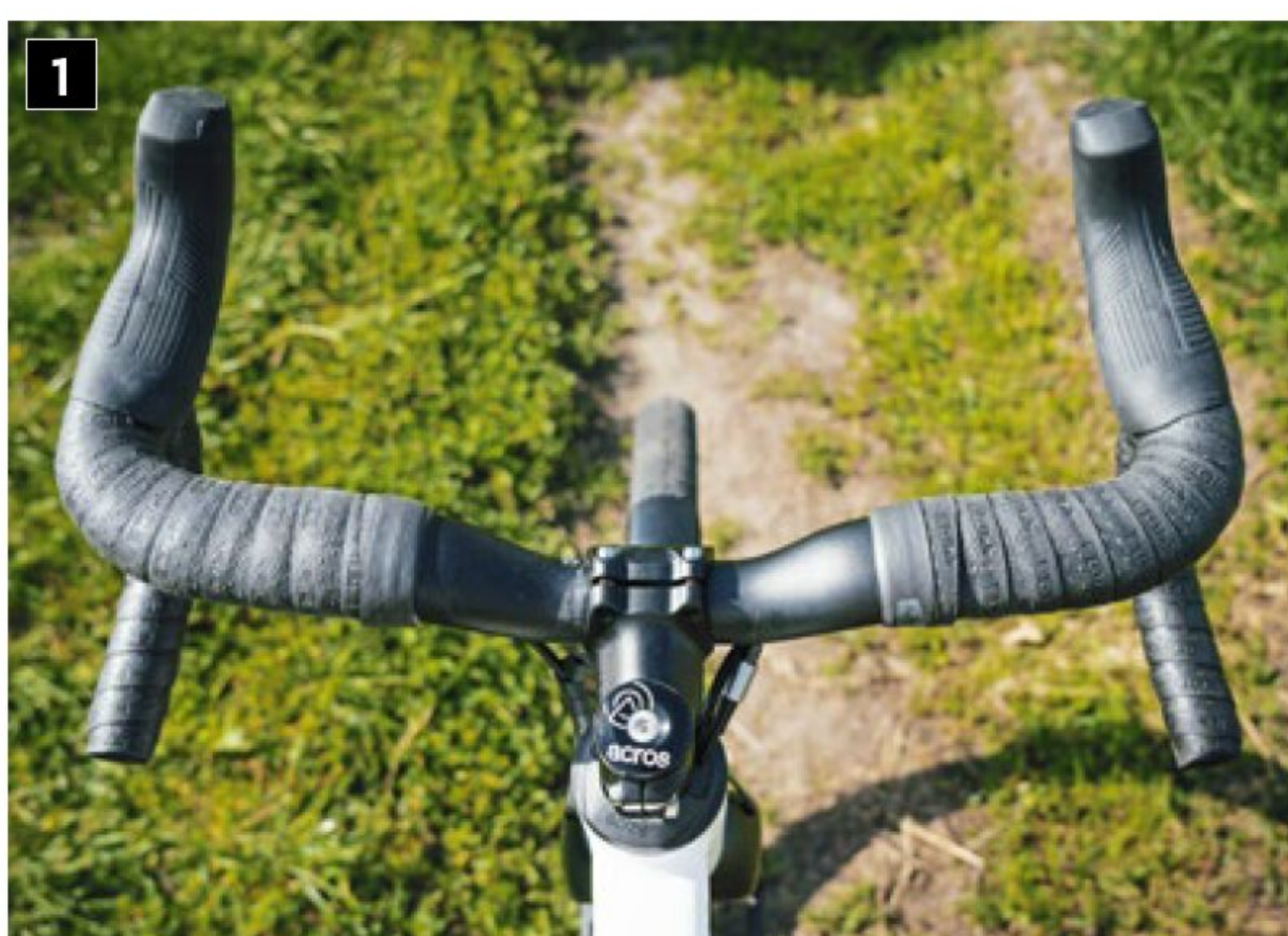


Mit uns zum Experten werden unter: bike-x.de

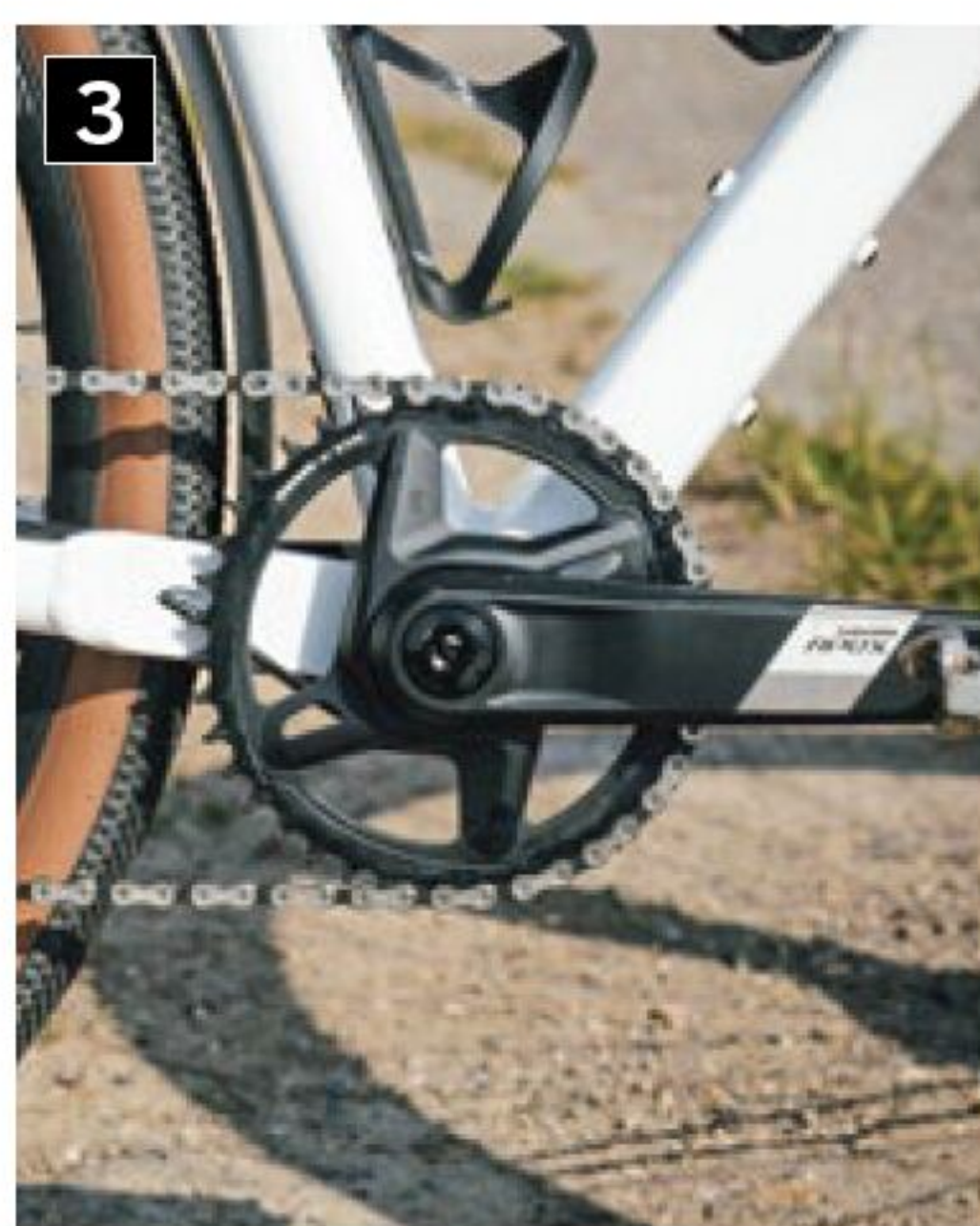
ONLINE
KONFIGURATOR

Größe: M, **Ausstattung:** Sram Apex 1x12, 40T x 11-50, Sun Ringle Düroc 30, Schwalbe G-One Allround 700 x 45c (45 mm), **Rahmen:** Alu, Vollausstattung, **Oberrohr:** 560 mm, **Sitzrohr:** 480 mm, **Sitz-/Lenkwinkel:** 74/70°, **Stack/Reach:** 595/389, **max. Reifenbreite:** 50 mm, **2x möglich:** ja

3500 € / 12,7 kg



1. Mit Schwung: Der im Konfigurator wählbare, ergonomische Lenker von SQuab kam bei den Testfahrern gut an. **2. Mit Strom:** Über den Nabendynamo von SON wird die Lichtanlage an dem voll ausgestatteten Gravelbike befeuert. **3. Mit Spaß:** Der Sram-Apex-Antrieb mit einem Kettenblatt vorn und GX-Eagle-Schaltwerk hinten bringt das Bike locker über jeden Anstieg.



MAXX

Roadmaxx Tour

Flotte Geometrie, schicke Optik, geringes Gewicht: Ein solches Gravelbike bietet die Basis für das perfekte Alltags- und Tourenfahrrad.

So wie das Roadmaxx Tour von Maxx aus dem bayerischen Rosenheim. Nabendynamo, Scheinwerfer und Rückstrahler, Gepäckträger, ja sogar Seitenständer und Klingel hat das Aluminium-Gravelbike standardmäßig an Bord.

In der Praxis gefällt das voll ausgestattete Fahrrad mit seiner entspannten Sitzgeometrie und dem souveränen Fahrverhalten. Trotz seines schon durch das Zubehörpaket hohen Gesamtgewichts offenbart das Roadmaxx Tour dabei eine sportliche Seite. So macht auch die Fahrt über flotte Offroad-Passagen oder einfache Trails durchaus Spaß.

Für Haftung und Dämpfung sorgen dabei die 45 mm breiten Reifen. Der Rahmen selbst würde sogar bis 50 mm schlucken, in Kombination

mit den Schutzblechen sind 45 mm aber das höchste der Gefühle. Allzu matschige oder sandige Wege mögen die wenig profilierten Pneu's allerdings nicht.

Sonderlob gab's von der Test-Crew für den ergonomischen Sattel und den bequemen Lenker von SQuab. Genau wie die Lackierung und die restliche Ausstattung lässt sich alles im Online-Konfigurator individualisieren. Von der Zughüllfarbe bis zum Einsatz einer Federgabel ist nahezu alles verhandelbar.

Übrigens: Wer auf Licht, Gepäckträger und Co. verzichten kann, bekommt das „nackte“ Roadmaxx Sport für rund 400 Euro weniger.

Das geht: Das voll ausgestattete Roadmaxx Tour bringt seine Passagiere schnell zur Arbeit und ist doch immer für ein kleines Abenteuer am Feierabend bereit. Der Online-Konfigurator garantiert dabei höchste Individualisierung.

ONLINE
KONFIGURATOR

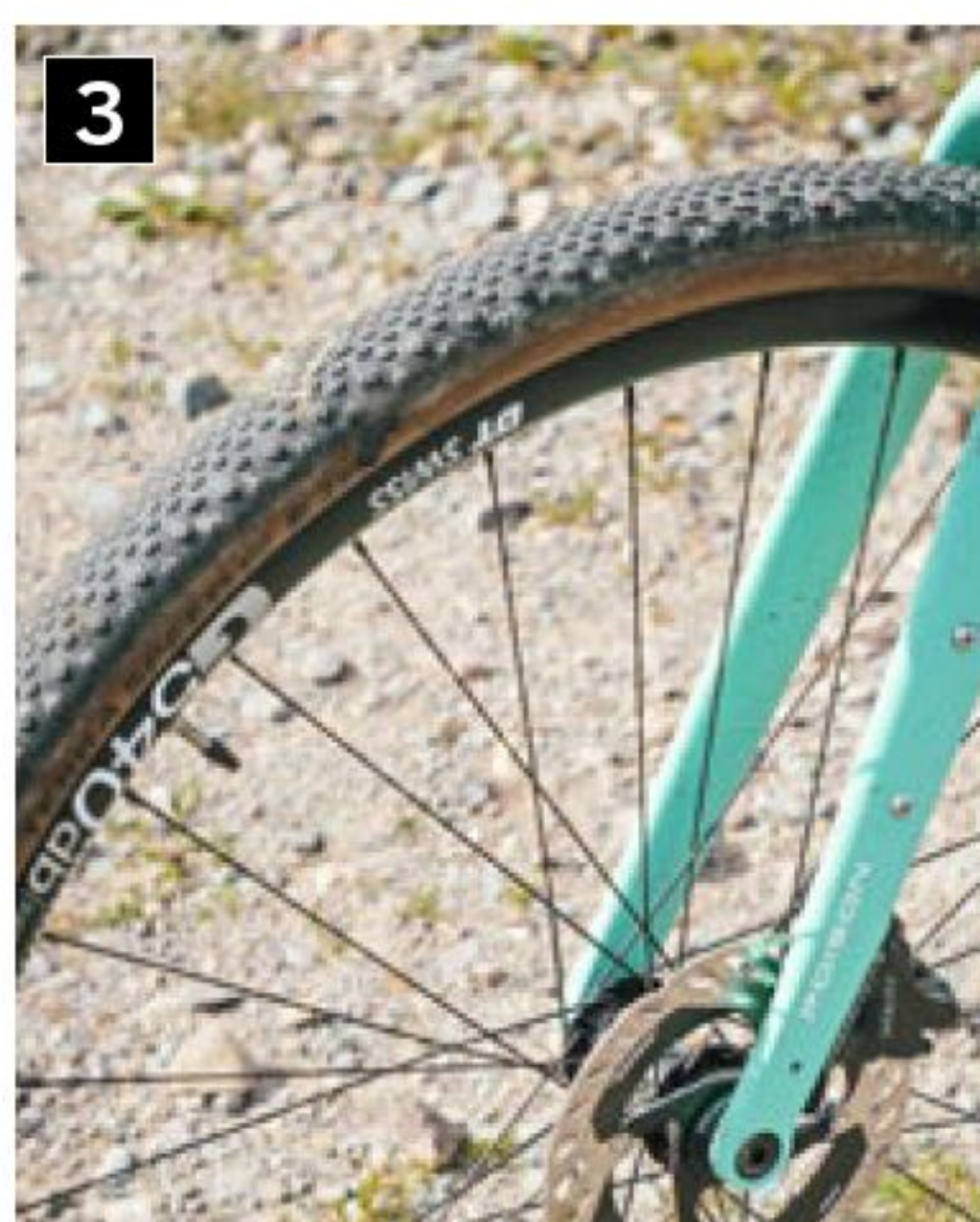


Größe: 54, **Ausstattung:** Shimano GRX 1x12, 38T x 10-51, DT Swiss G540 DB, Continental Terra Speed 700 x 45c (45 mm), **Rahmen:** Carbon, **Oberrohr:** 553 mm, **Sitzrohr:** 520 mm, **Sitz-/Lenkwinkel:** 73,5/71,5°, **Stack/Reach:** 572/384, **max. Reifenbreite:** 45, **2x möglich:** ja

2999 € / 10,1 kg



1. Voll integriert: Züge und Leitungen sucht das Auge am Poison Tellur vergeblich. **2. Voll individuell:** Von der Lackierung des Rahmens bis zur Farbe der Speichennippel kann der Kunde sich im Konfigurator austoben. **3. Voll schnell:** Die 45 mm breiten Reifen von Conti bieten viel Speed und sorgen für Komfort. Bei Matsch kommen sie an ihre Grenzen.



POISON Tellur

Von der Farbe des Rahmens über die Breite der Reifen bis zur Auswahl der Speichennippel: Bis ins kleinste Detail dürfen Poison-Kunden das Rad ihrer Träume im Online-Konfigurator oder direkt im Shop planen. Das gilt auch für die neue Version des Tellur, dem Carbon-Gravelbike der Marke aus der Eifel.

Der Blick aufs Preisschild zeigt, dass Poison dabei scharf kalkuliert hat. 2999 Euro für ein Vollcarbon-Gravelbike mit komplett integrierter Zugführung und Shimanos GRX-Schaltgruppe im 1x12-Set-up sind eine eindrucksvolle Ansage. Klar: Leichte Carbon-Laufräder sind für diesen Preis nicht drin. Dafür werden die stabilen Alu-Felgen vor Ort von Hand aufgebaut.

Im Einsatz beweist sich das Bike mit seinem cleanen Look als durchaus flotter Begleiter. Speziell auf Asphalt und gepflegtem Schotter spielen der steife Rahmen und die

schnellen Reifen ihre Vorteile aus. Die Sitzposition ist dabei schön ausgewogen mit Tendenz zur eher aufrechten Haltung. Für Komfort sorgen vor allem die breiten 45-mm-Reifen.

Nur beim Beschleunigen aus langsamen Kurven bremsst das für ein Carbon-Gravelbike recht hohe Gesamtgewicht ein wenig. Hier würden speziell leichtere Laufräder für einen „giftigeren“ Charakter sorgen. Ist das Tellur aber erst mal auf Speed gebracht, lässt es sich kaum abhängen und besticht durch sein angenehmes Handling. Dank vieler Montageoptionen an Rahmen und Gabel empfiehlt sich das Bike auch für den Bikepacking-Einsatz oder das Upgrade zum flotten Alltags-Graveller. **Das geht: Das neue Poison Tellur punktet mit modernem Look und angenehmem Handling. Für ein Carbon-Gravelbike ist es recht schwer, aber auch günstig. Top sind die Optionen im Konfigurator.**



„Es ist spannend, wie breit der Gravelbike-Sektor inzwischen aufgestellt ist. Von eher gemütlichen Touren bis zu echten Race-Raketen war im Test alles dabei.“

IAN BERELL, TESTFAHRER



Großer Schötterspaß auf vielseitigem Terrain: Die GRAVELBIKE-Crew beim Testen im Wendland.

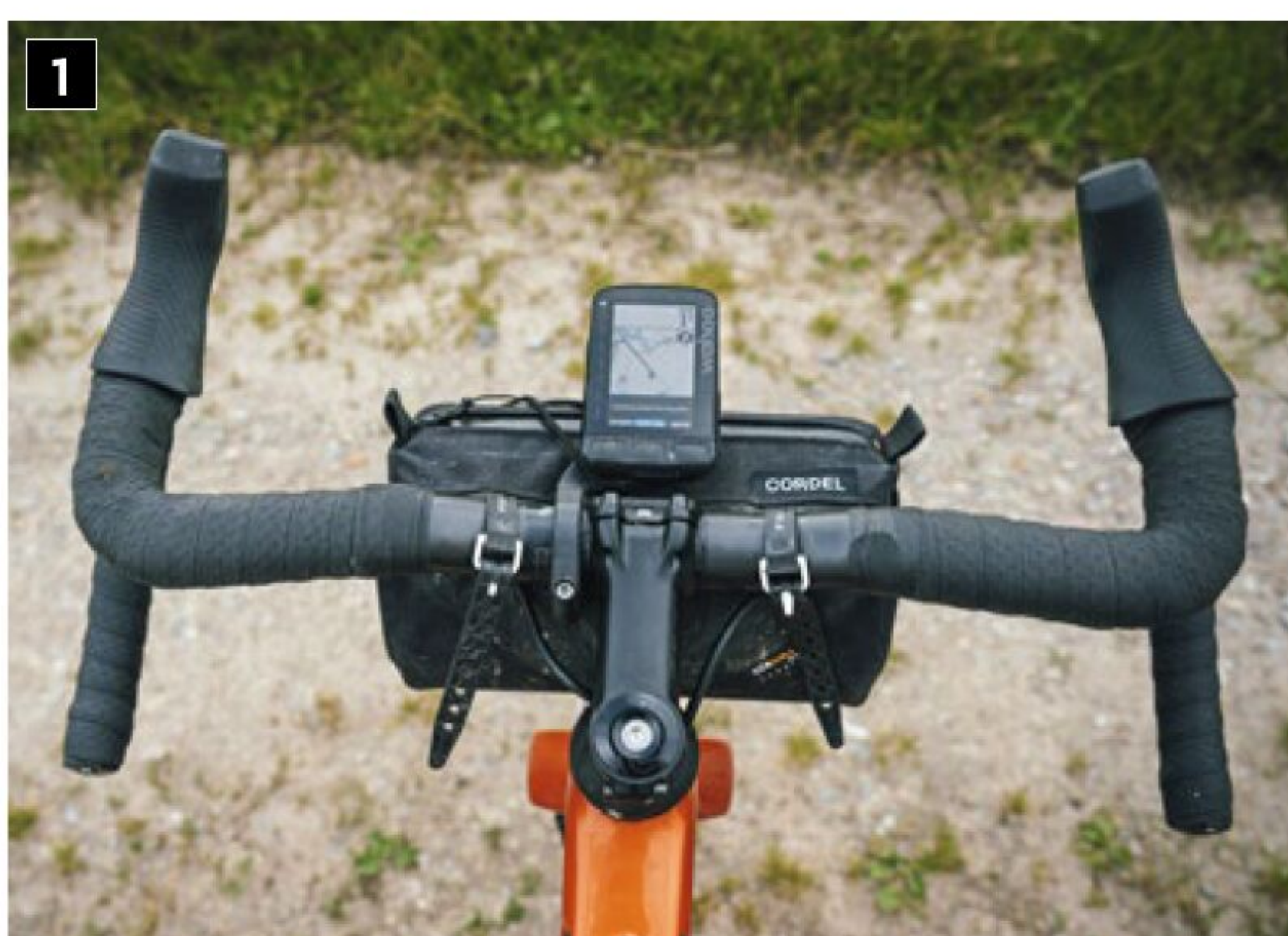


Zwölf in ihrem Charakter teils sehr unterschiedliche Gravelbikes haben wir für das aktuelle Heft ausgiebig über die Schotterpfade gejagt.

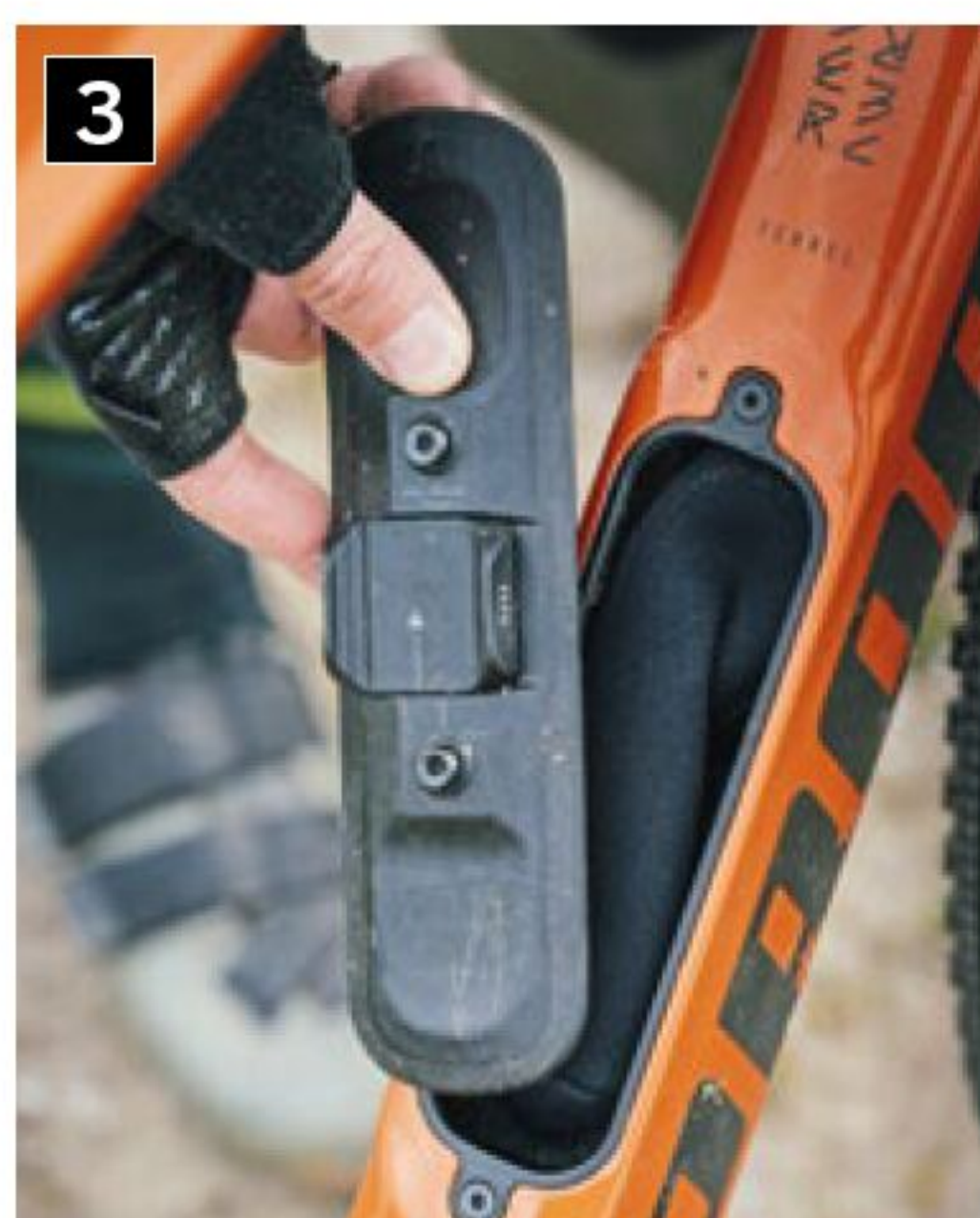
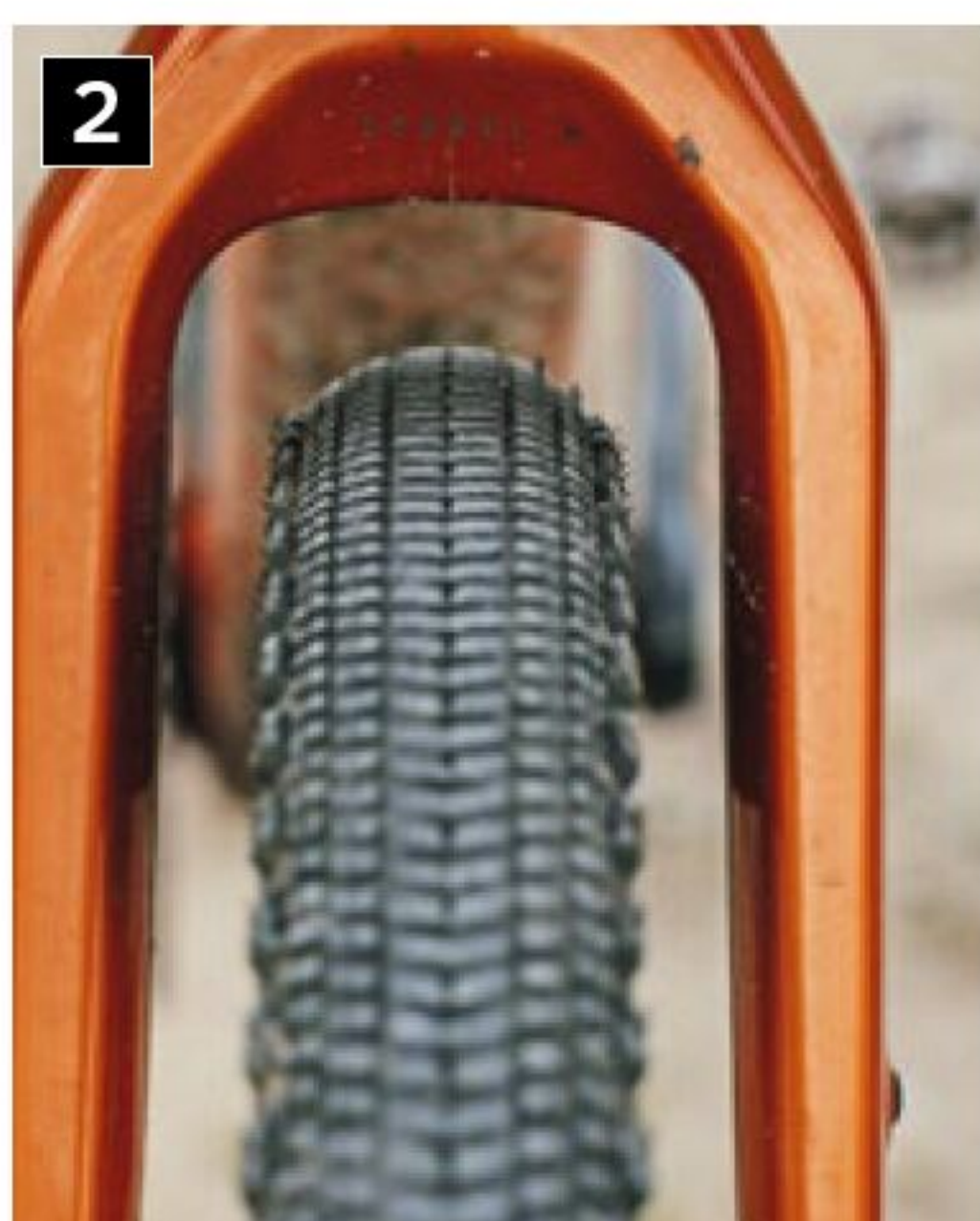
ONLINE
KONFIGURATOR

Größe: M, **Ausstattung:** Sram Force XPLR AXS 1x12, 40T x 10-44, DT Swiss G1800, Schwalbe G-One Overland 700x50c (50 mm), **Rahmen:** Carbon, **Oberrohr:** 564 mm, **Sitzrohr:** 510 mm, **Sitz-/Lenkwinkel:** 73,5/70°, **Stack/Reach:** 568/396, **max. Reifenbreite:** 50 mm, **2x möglich:** ja

3719 € / 9,2 kg



1. Viel Platz: Der breite Lenker liegt gut in der Hand und vermittelt stets volle Kontrolle über das flinke Gravelbike. **2. Viel Luft:** Ab Werk spendiert Propain dem Terrel CF 50 mm breite Reifen mit ordentlich Grip. Ein bisschen breiter würde es wohl sogar noch gehen. **3. Viel Raum:** Das clever ins Unterrohr integrierte Staufach nimmt Riegel, Mini-Tool und mehr auf.



PROPAIN

Terrel CF

Aus Spaß am Schmerz? So haben wir auf Anhieb den Markennamen Propain interpretiert. Die deutsche Marke vom Bodensee ist vor allem MTB-Fans ein Begriff. Doch mit dem Terrel CF will man jetzt auch bei den Gravelbikes angreifen. Und so viel vorweg: Spaß hatten wir mit dem ersten Gravelbike von Propain auf jeden Fall. Schmerzen eher weniger, wenn wir von diesem wohligen Brennen in den Oberschenkeln absehen.

Denn das Carbon-Bike mag die flotte Art der Fortbewegung auf Schotter. Das stellt es schon mit seiner sportlich gestreckten Sitzposition klar. Doch das Terrel flitzt nicht nur über den Schotter. Dank breiten Reifen mit gutem Grip und ordentlich Komfort räuberte es im Testcamp im Wendland flott auch über anspruchsvolleres Terrain. Dabei überzeugt es mit einem gelungenen Mix aus Fahrfreude und Kontrolle. Spannend sind Detaillösungen wie

die tief angesetzten Sitzstreben für mehr Dämpfung, der massive Rahmenschutz an Unterrohr und Kettenstrebe oder das clever konzipierte Staufach. Optional soll in Kürze zudem eine eigens entwickelte Rahmentasche erhältlich sein.

Der Aufbau des Bikes mit Carbon-Rahmen, Srams elektronischer Schaltgruppe Force XPLR AXS und Anbauteilen von Zipp kann sich speziell zu dem Preis sehen lassen. Nur die schweren Alu-Laufräder passen nicht so recht ins Gesamtgefüge. Allerdings lassen sie sich im Online-Shop des Direktversenders einfach tauschen. So gibt's etwa für 450 Euro Aufpreis Carbon-Laufräder von Newmen. Damit läge das Gesamtgewicht dann auch unter 9 kg.

Das geht: Propains erstes Gravelbike präsentiert sich als vielseitiger Spaßmacher mit ausgeprägtem Hang zur flotteren Interpretation des Schotterradsports.

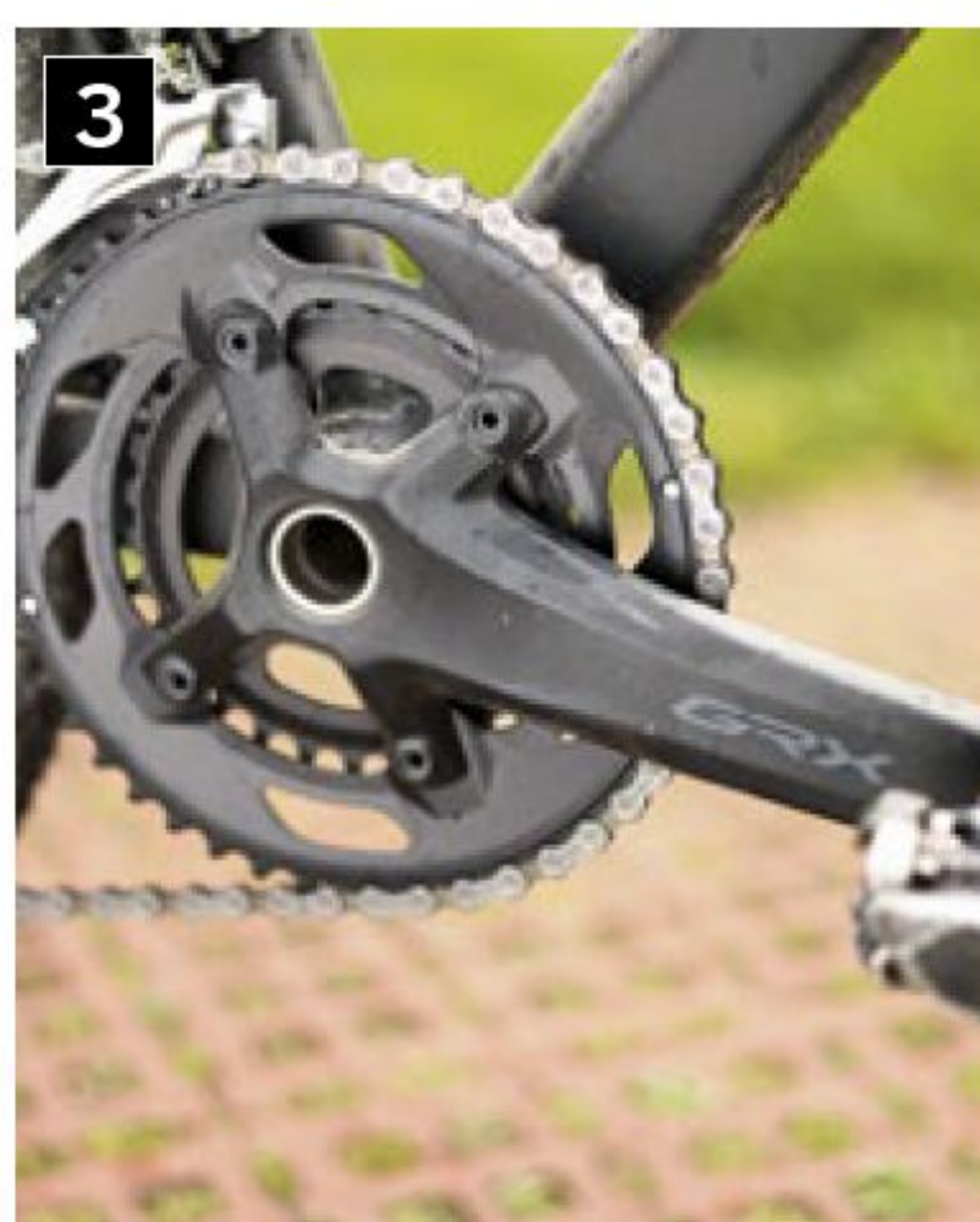
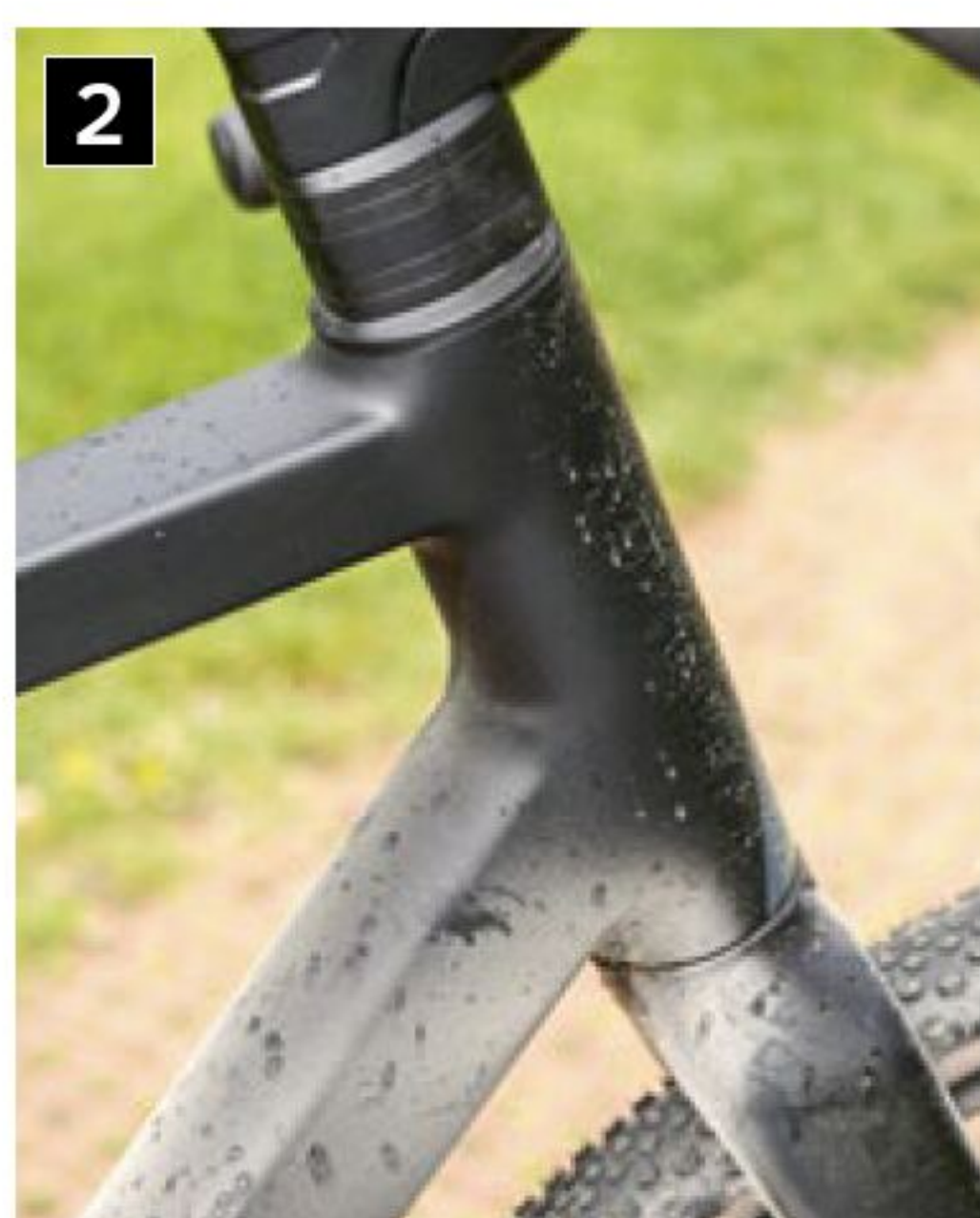


Größe: M, **Ausstattung:** Shimano GRX 2×10, 46/30T×11–34, Rose G20, Continental Terra Trail 700×40c (40 mm), **Rahmen:** Aluminium, **Oberrohr:** 558 mm, **Sitzrohr:** 520 mm, **Sitz-/Lenkwinkel:** 73,5/71,5°, **Stack/Reach:** 598/381, **max. Reifenbreite:** 40 mm

1399 € / 10,3 kg



1. Auf Kante: Der Vorbau glänzt mit moderner Linienführung, dazu gibt es elegant durchs Steuerrohr geführte Züge und Leitungen. **2. Auf Linie:** Das Steuerrohr präsentiert sich optisch aufgeräumt, Schweißnähte sind hier nicht zu sehen. **3. Auf und davon:** Eine 2-fach-Kurbel sorgt mit der 10-fach Kassette für ordentliche Bandbreite und nicht zu große Gangsprünge.



ROSE

Blend Gravel

„Let's get started“, schlägt Direktversender Rose potenziellen Gravel-Einsteigern vor und bietet mit dem Blend gleich das passende Bike an. Interessant: Es gibt auch eine Rennrad-Variante, die bis auf Antriebsgruppe und Bereifung identisch ausgestattet ist.

Die Zielgruppe verliert Rose aber auch in puncto Geometrie nicht aus den Augen. Die hohe Front mit den zusätzlichen Spacern gibt sich einsteigerfreundlich, die Sitzposition gerät aufrecht-entspannt. Und auch beim Fahrverhalten verlässt das Blend nie den Pfad der Tugend, unschöne Überraschungen oder eine nervöse Rennrad-Geo muss hier niemand fürchten. Der Rahmen selbst ist, typisch für die Preisklasse, robust, sehr steif und nicht superleicht. Optisch wirkt er dagegen wie aus einer anderen Preisklasse: Schweißnähte sind nur im Tretlagerbereich überhaupt zu erkennen, der

Rest ist picobello verschliffen und sauber lackiert. Billig wirkt hier nix.

Der angenehm zu greifende Lenker und das gut dämpfende Band sorgen für ausreichend Komfort. Wer auf breitere Reifen für noch bessere Dämpfung, mehr Grip oder Offroad-Spaß spekuliert, guckt aber in die Röhre. Mit den 40 mm breiten Conti Terra Trail-Reifen, auf denen das Blend sehr gut rollt, ist größtmäßig schon Schluss. Fettere Pellen passen nicht in den Rahmen.

Die hydraulischen GRX-Bremsen verzögern jederzeit verlässlich, der Rest der Ausstattung passt zum Rad und dessen Charakter. Die Qualität der Anbauteile passt. Nur Montagepunkte für Zusatzgepäck an Rahmen und Gabel sucht man vergeblich.

Das geht: Verbindlicher Charakter, gut in Form, das alles zum mehr als fairen Preis. Mehr Gravelbike für weniger Geld dürfte woanders kaum zu finden sein.

APP Die meisten aktuellen Motoren lassen sich mit dem Smartphone koppeln und konfigurieren.

KONTROLLEINHEIT
Meist ins Oberrohr integriert, zeigt sie den Ladestatus und ermöglicht den Wechsel der Unterstützungsstufen.

AKKU Er versteckt sich bei aktuellen Modellen meist im Unterrohr. Um die 400 Wh sind heute Standard. Externe Zusatzakkus erhöhen die Reichweite.

MOTOR Er sitzt bei aktuellen E-Gravelbikes entweder am Tretlager oder im Hinterrad.

LADEBUCHSE
Über sie erhält der Akku per Ladegerät neue Energie.

E-GRAVELBIKES UND IHRE MOTOREN

SCHOTTER XSTROM

Gravelbikes mit integriertem Rückenwind werden immer beliebter. Wir haben fünf aktuelle Modelle ausprobiert. Hier stellen wir die Bikes und ihre Motorsysteme vor.

DER MOTOR:

Bosch PLSX

Typ: Mittelmotor

Leistung*: 250/600 Watt

Drehmoment: 55 Nm

Unterstützungsstufen: 4

Gewicht:** 2/4 kg

Akku: 400 Wh

Range-Extender: 250 Wh

Bei herkömmlichen E-Bikes gilt Bosch gerade in Deutschland als Platzhirsch.

Mit dem Performance Line SX bietet das Traditionsunternehmen jetzt auch einen Motor für leichte, sportliche Fahrräder an. Prinzipiell ist der neue Motor zu Boschs breiter Zubehörpalette kompatibel, also etwa großen Akkus, diversen Displays oder dem ABS-System. Zumindest am Gravelbike werden realistischer-

weise aber vor allem minimalistische Lösungen zum Einsatz kommen, so wie der kleine System Controller. Er sitzt im Oberrohr, erlaubt das Durchschalten der vier Unterstützungsstufen und gibt Auskunft über Ladestand und aktuell gewählte Unterstützung. Bei Bedarf verwandelt Boschs Flow-App das Smartphone dann in ein E-Bike-Display. Über die App können auch die Unterstützungsstufen angepasst werden. Eine Besonderheit des SX ist der gerade fürs Gravelbike interessante Sprint-Modus: Der Motor unterstützt umso stärker, je schneller in die Pedale getreten wird. Die Kombination aus internem Akku und externem Range-Extender verspricht mit 650 Wh sehr hohe Reichweiten.

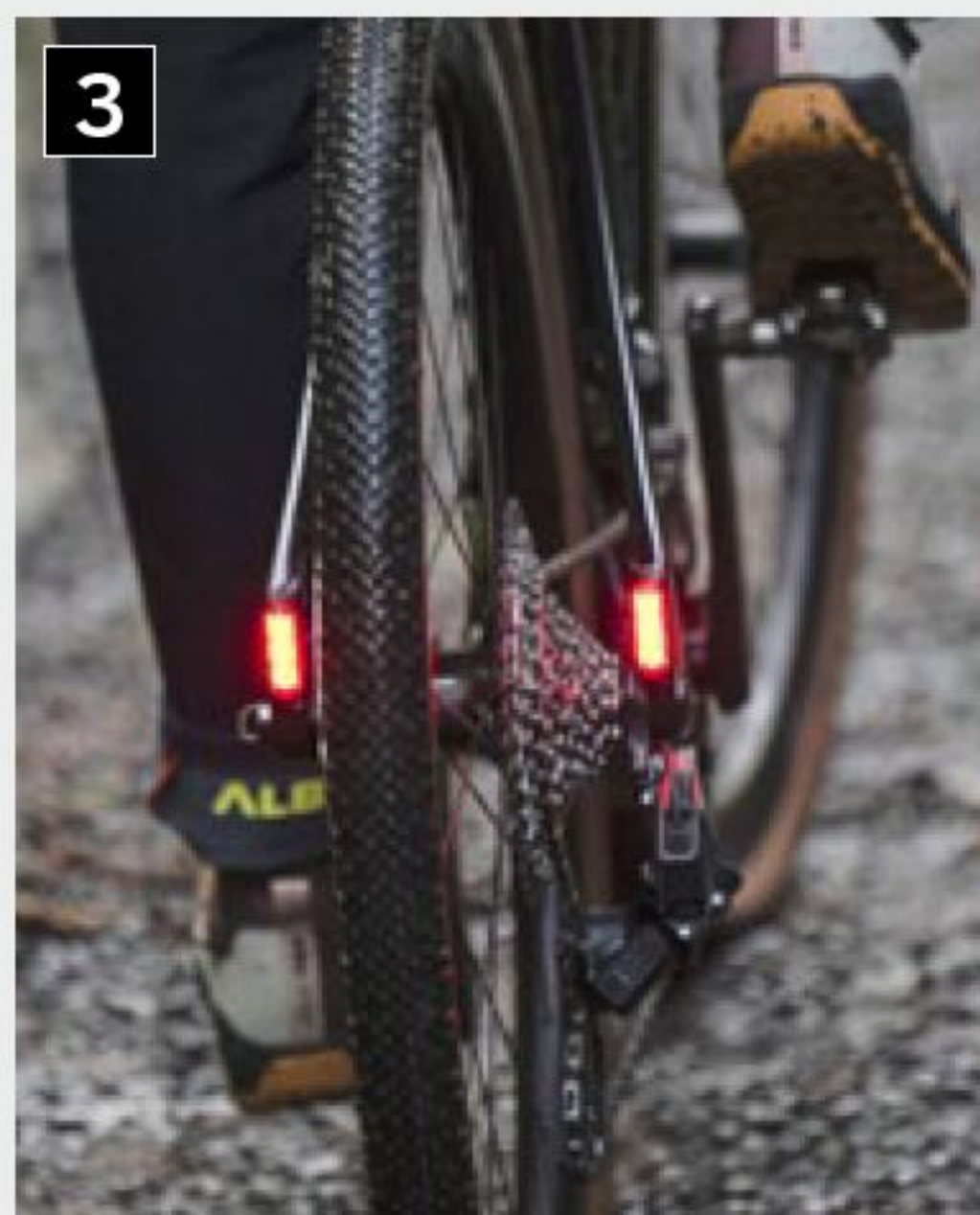


DAS RAD: CANYON

Grizl:On CF 9



1. Vielseitig: Canyon bietet das Grizl:On in diversen Ausstattungsvarianten zu Preisen zwischen 4799 und 7999 Euro an. **2. Kontrolleinheit:** Fünf mehrfarbige LEDs in der Mitte verraten den Ladestand, das äußere Licht die Unterstützungsstufe. **3. Hingucker:** Das Grizl:On strotzt nur so vor smarten Details wie dem im Hinterbau integrierten Doppelrücklicht.



Preis: 6999 Euro

Gewicht: 15,5 kg

Ausstattung: Sram Force XPLR AXS 1x12, RockShox Rudy Ultimate, DT Swiss HGC1800, Schwalbe G-One Bite (45 mm)

Rahmen: Carbon

Akku: 400 Wh

Ab 4799 Euro bietet Canyon das rund um den Bosch SX neu entwickelte Grizl:On. Nicht nur für den Alltags-Check in GRAVELBIKE 02/2024 haben wir das E-Gravelbike in der leichtesten verfügbaren Variante CF 9 mit Carbon-Laufrädern und der elektronischen Schaltgruppe Sram Force XPLR AXS ausgiebig getestet. Eine Federgabel ist bei allen Grizl:On-Modellen an Bord, genau wie das Lichtsystem. Besonders spannend: das doppelte Rücklicht, das auf beiden Seiten in den Übergang von Sitzstreben zu Kettenstreben integriert ist. So ist es von allen Seiten sichtbar und kann nicht mit vom Hinterrad aufgewirbeltem Matsch zugesetzt werden. Auch würde auf Bikepacking-Tour die Satteltasche nicht vor dem Rücklicht sitzen.

Im Einsatz überzeugt der je nach Unterstützungsstufe sanft bis sehr kraftvoll anschiebende Motor. Besonders der von Canyon speziell angepasste Sprint-Modus passt zum Gravel-Anspruch. So lässt sich schon durch den eigenen Einsatz am Pedal die Unterstützung des Motors und somit auch die Reichweite des Akkus beeinflussen. Je höher die Trittfrequenz, desto stärker der Motor-Support. So fühlt sich die Tour auf dem Grizl:On sehr dynamisch und natürlich an. Ganz ohne zusätzliche Motorpower indes wirkt das doch etwas schwere Rad ein wenig träge. Die Sitzposition fällt recht entspannt und aufrecht aus, dazu sorgen Federgabel und VCLS-Sattelstütze für satten Komfort.

Das geht: Das vielseitige Canyon Grizl:On punktet mit starkem Auftritt, hohem Komfort und vielen durchdachten Detaillösungen.

Mehr Bikes mit Bosch-Motor:

Cannondale Synapse Neo Allroad

Cube Nuroad Hybrid C:62

KTM Macina Gravelator SX

Lapierre E-Crosshill 5.4

DER MOTOR:

Fazua Ride 60

Typ: Mittelmotor

Leistung*: 250 / 450 Watt

Drehmoment: 60 Nm

Unterstützungsstufen: 3

Gewicht:** 2 / 4,2 kg

Akku: 430 Wh

Range-Extender: 210 Wh

Als Vorreiter der Light E-Bike-Systeme hat sich Fazua früh auf sehr kompakte Mittelmotoren für Rennräder und Co. spezialisiert. Im Gegensatz zu seinem Vorgänger lässt sich der im Jahr 2022 vorgestellte Ride 60 zwar nicht mehr komplett aus dem Fahrrad entnehmen. Dafür bietet er mehr Akku-Kapazität und mehr Power. Fahrradherstellern bietet das heute zur Porsche-Gruppe gehörend-

de Unternehmen zwei Akku-Optionen an: Bei der einen ist der Akku fest im Rahmen verbaut. Bei der zweiten lässt er sich bei Bedarf für den Ladevorgang oder etwa zum Schutz vor Kälte oder Hitze entnehmen. Das ins Oberrohr integrierte LED-Hub zeigt den Ladestatus und verfügt über einen USB-C-Port, über den sich etwa Radcomputer oder Smartphone laden lassen. Per Smartphone-App lassen sich auch die drei Unterstützungsstufen individuell anpassen. Zur Steuerung gibt es wahlweise einen Ring zur Montage am Oberlenker oder kleine Druckschalter, die etwa innen am Unterlenker platziert werden können. Ein Range-Extender soll Ende des Jahres auf den Markt kommen.

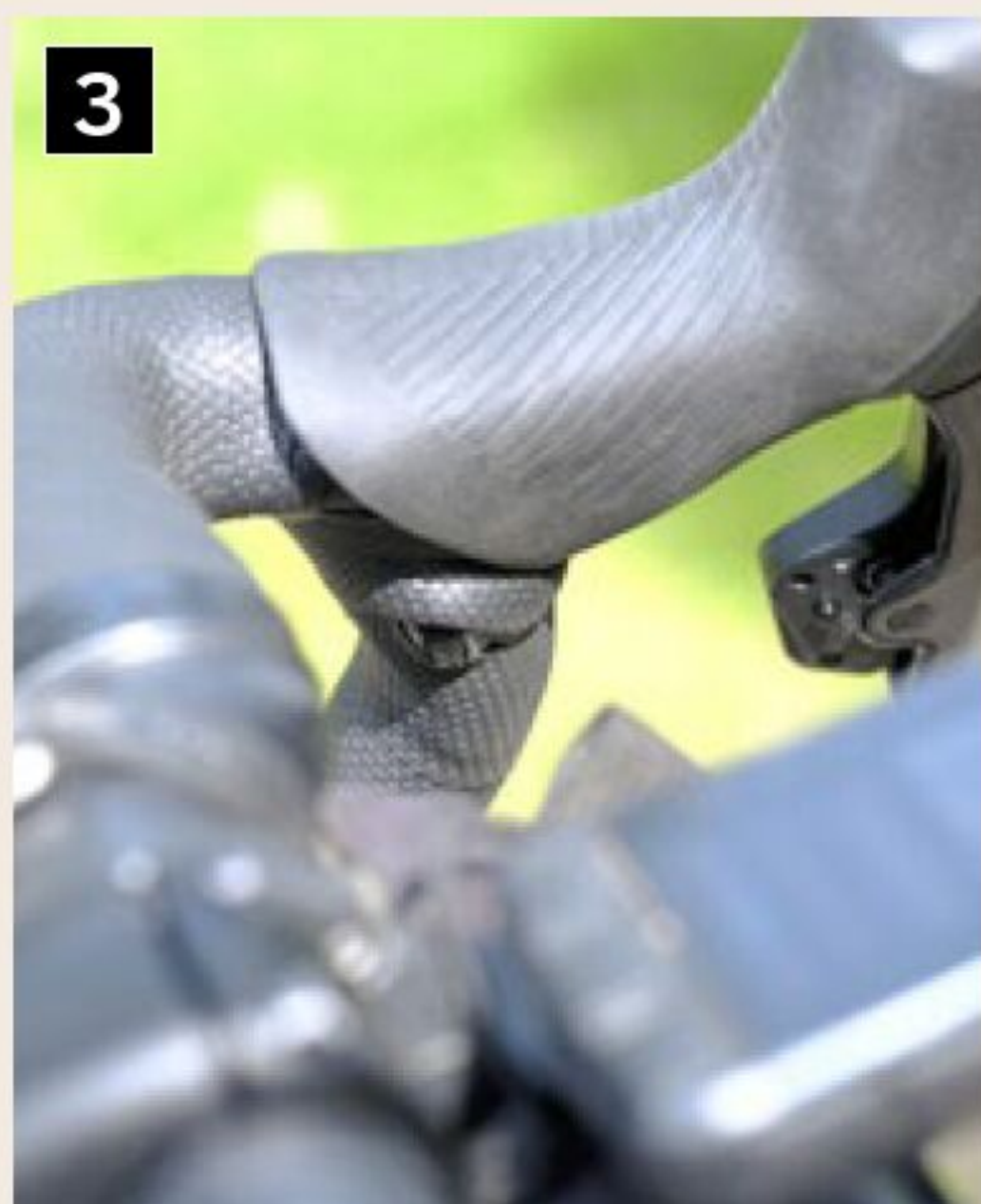
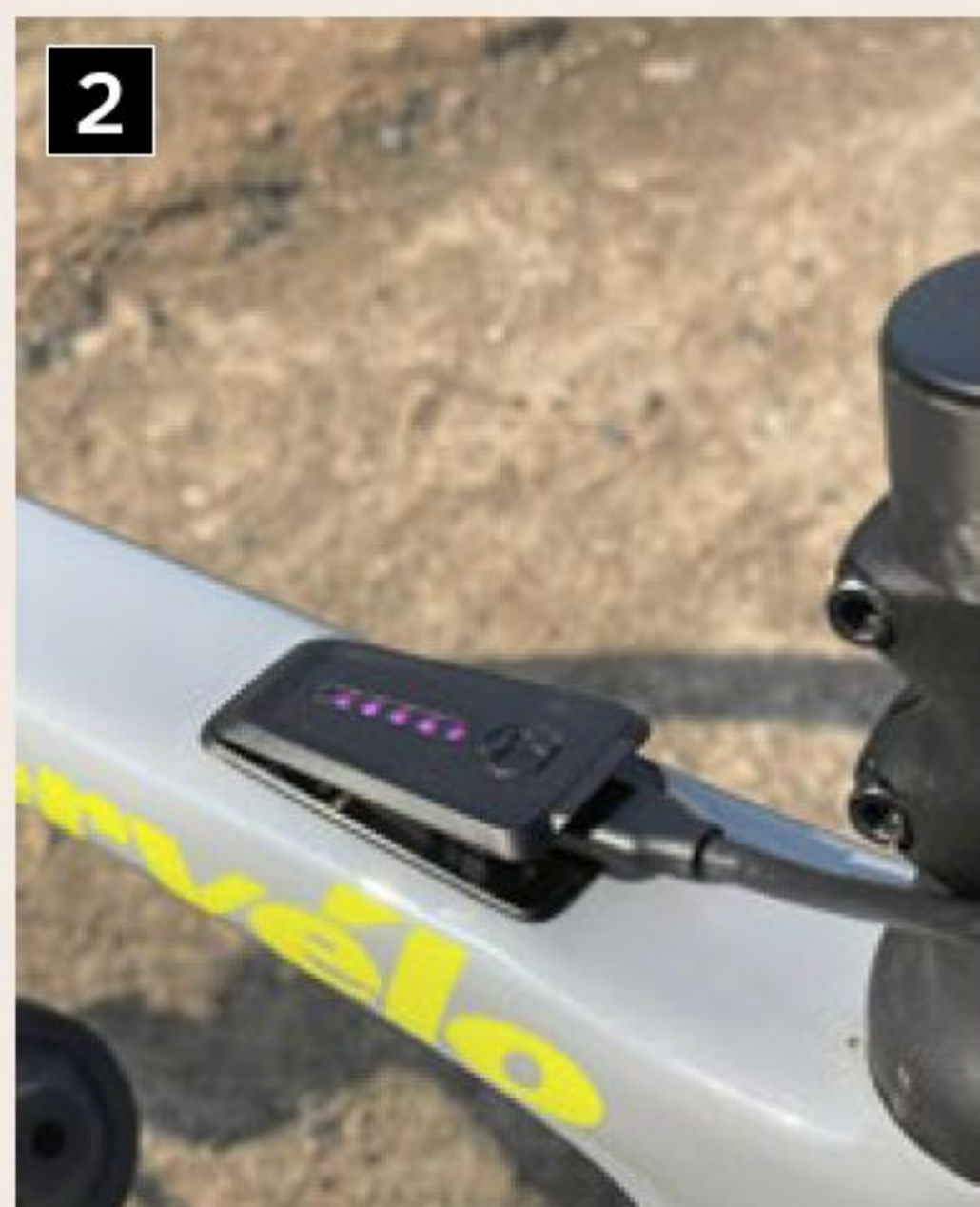


DAS RAD: CERVÉLO

Rouvida Force XPLR



1. Ein Rahmen, zwei Räder: Cervélo bietet das Rouvida als E-Gravelbike wie auch als E-Rennrad an. Das günstigste Modell kostet 6499 Euro, das teuerste 11999 Euro. **2. Ladestation:** Unter dem LED-Display versteckt sich ein USB-C-Anschluss. **3. Unsichtbar:** Die beiden Schalter zur Steuerung des Motors sitzen perfekt versteckt an der Innenseite des Lenkers.



Preis: 9999 Euro

Gewicht: 13,5 kg

Ausstattung: Sram Force XPLR AXS 1x12, RockShox Reverb XPLR AXS, Reserve 40/44, WTB Vulpine (40 mm)

Rahmen: Carbon

Akku: 430 Wh

Das erste E-Bike aus dem Haus Cervélo gibt's wahlweise als Rennrad oder Gravelbike. Wir konnten das Topmodell mit Carbon-Laufrädern, Vario-Sattelstütze und der elektronischen Sram Force XPLR AXS-Schaltgruppe testen. Den Einstieg in die Rouvida-Welt markiert das 6499-Euro-Modell mit Alu-Laufrädern und Shimanos mechanischer GRX-Schaltgruppe.

Bei einer 70-Kilometer-Tour in der Gruppe hielt das Bike jederzeit unauffällig mit und schob sich an dem einen oder anderen Anstieg dezent an die Spitze. In der Ebene und an leichten Anstiegen rollt es durchaus auch ohne Motorpower mit. Überwiegend im mittleren Unterstützungsmodus unterwegs, schob der Motor effizient, aber unauffällig an. Tatsächlich lässt sich schnell vergessen, dass man auf

einem E-Bike sitzt. Der große Akku stand nach der 3-Stunden-Tour mit mehr als 600 Höhenmetern bei etwa 50 Prozent. Im stärksten Modus indes preschte das Rad auch steile Rampen hinauf. Dann war auch der leise Motor zu hören, aber nie allzu auffällig laut. Im starken Rocket-Modus schiebt der Motor bei der Beschleunigung aus langsamen Kurven teils etwas übers Hinterrad. Die angenehm ausgewogene Sitzposition erinnert an das Cervélo Áspéro. Auch im Handling zeigt sich das Rouvida souverän. Komplett lässt sich das Mehrgewicht aber natürlich nicht ausblenden. Ganz so behände wie ein gut halb so schweres Rad bewegt es sich naturgemäß nicht, etwa wenn man mal kurz über ein kleines Hindernis springen will.

Das geht: Cervélo gelingt mit dem Rouvida eine starke Elektro-Premiere. Das schicke Gravelbike gibt sich sehr sportlich und macht viel Spaß.

Mehr Bikes mit Fazua-Motor:

Ghost Path Asket

Pinarello Nytro Gravel

Santa Cruz Skitch

DER MOTOR:

Mahle X20

Typ: Heckmotor

Leistung: 250 Watt

Drehmoment: 55 Nm

Unterstützungsstufen: 4

Gewicht:** 1,4 kg / 3,2 kg

Akku: 236 / 350 Wh

Range-Extender: 172 Wh

In die Hinterradnabe integrierte Heckmotoren zählten fast schon zu einer aussterbenden Art. Bis Mahle beziehungsweise die damals noch unter dem Namen Ebikemotion firmierende Marke mit dieser Technologie ein besonders leichtes und effizientes Motorsystem etablierte. Der Mahle X35 und der neue X20 trugen entscheidend zur Elektrifizierung von Rennrädern und vor allem

von Gravelbikes bei. Aushängeschild ist die besonders natürlich wirkende Unterstützung des Motors. So sollen sich Fahrerinnen oder Fahrer noch selbst sportlich fühlen, ohne dass der E-Antrieb den Großteil der Arbeit übernimmt. Wenn es wirklich nötig wird, schiebt der Motor aber auch stärker an. Vorteil des Konzepts: hohe Reichweiten trotz der recht kleinen Akkus. Zudem lassen sich mit dem X20 besonders leichte E-Gravelbikes bauen. Neben der Kontrolleinheit im Oberrohr bietet Mahle optional ein Display und diverse Steuerungslösungen an. Praktisch fürs Gravelbike sind die E-Shifter zur individuellen Montage am Lenker. Per Range Extender lässt sich die Reichweite deutlich vergrößern.

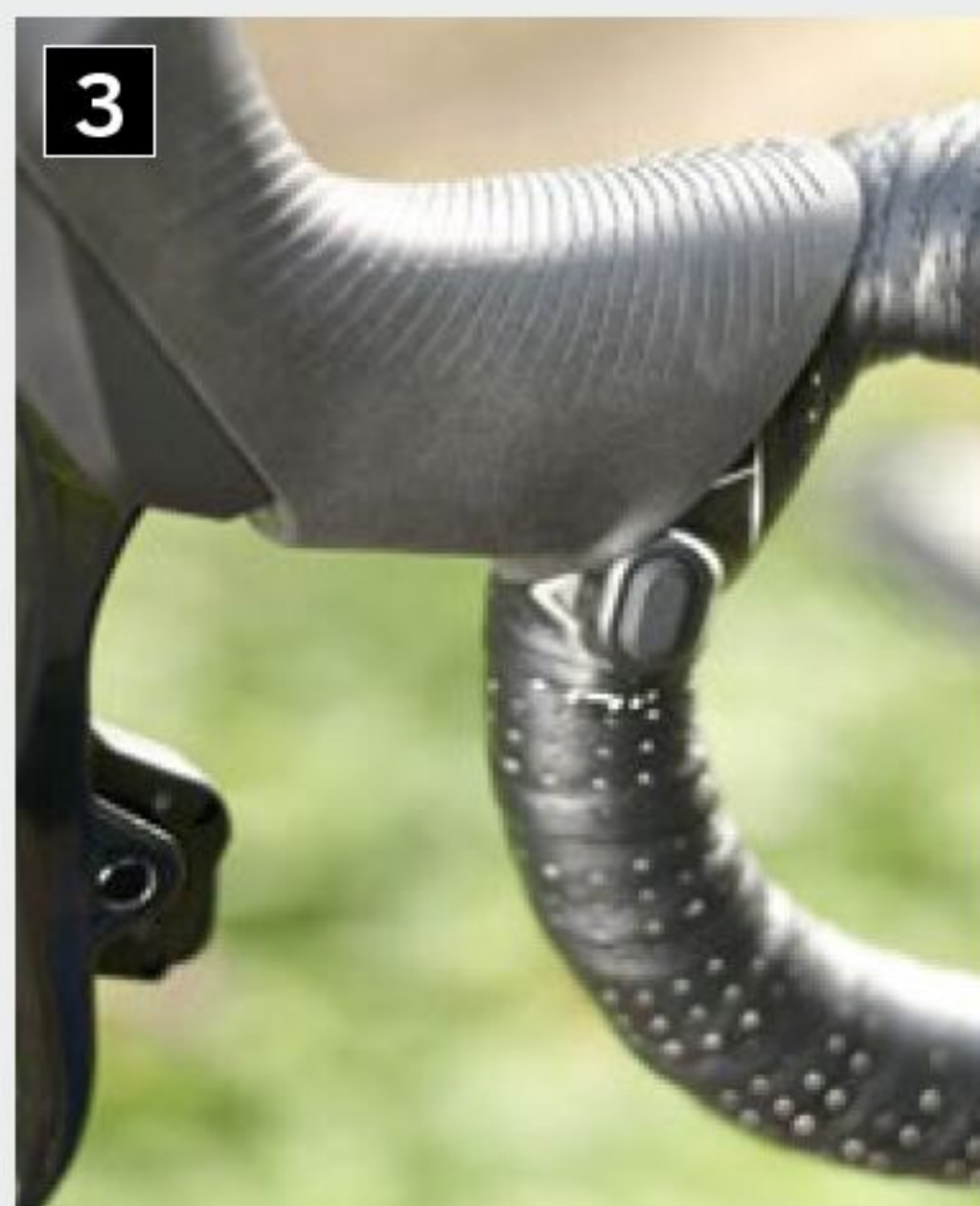


DAS RAD: STORCK

E:Grix Pro Force XPLR



1. Zwei Modelle: Storck bietet das E-Gravelbike in zwei Versionen an. Die günstigere Variante mit Sram Rival XPLR AXS gibt's ab 5899 Euro. **2. Zwei Displays:** Die Kontrolleinheit informiert über Ladestand und Unterstützungsstufe. Dazu gibt's einen Radcomputer am Lenker. **3. Zwei Schalter:** Über die Knöpfe unter den Schalthebeln wird der Motor gesteuert.



Preis: 6399 Euro

Gewicht: 11,9 kg

Ausstattung: Sram Force XPLR AXS 1x12, Storck Zeitjäger Comp X25, Continental Terra Speed G (40 mm)

Rahmen: Carbon

Akku: 242 Wh

Echte Ansage: Mit einem Gesamtgewicht von 11,9 kg ist das E-Gravelbike von Storck leichter als manche Räder ohne Motor in dieser GRAVELBIKE-Ausgabe. Möglich macht's die Kombination: Carbon-Rahmen, hochwertige Ausstattung plus sehr leichtes Motorsystem von Mahle. Dabei gehen die Gewichtseinsparungen ein wenig auf Kosten der Akku-Kapazität. Im Vergleich liegen die 242 Wh hinter der Konkurrenz. Allerdings holt das dynamische Unterstützungskonzept auch viel Reichweite aus jeder Wattstunde.

In den Alpen haben wir mit Mahle-Systemen bereits tagesfüllende Touren mit rund 2000 Höhenmetern absolviert, dann allerdings vorwiegend bei niedrigster Unterstützungsstufe. Auch optisch ist das E:Grix mit seinem schlanken Rahmen sehr nah am Grix.2,

Storcks Gravelbike ohne Motor. Im Einsatz zeigt sich das racig ausgelegte E-Gravelbike mit kurzem Hinterbau agil. Es liebt verwinkelte Strecken, wirkt aber auch in der schnellen Abfahrt nie unruhig. Nur selten spürt man das im Vergleich zum herkömmlichen Gravelbike schwerere Hinterrad. Das leichte Bike beschleunigt schnell über die 25er-Schwelle, ab der es vom Motor keine Unterstützung mehr gibt. Da der Motor seine Kraft insgesamt sehr natürlich zuschießt, vergisst man ihn leicht. Umgekehrt fällt bei schneller Fahrt jenseits der 25 km/h kaum auf, dass er nicht mehr unterstützend eingreift. Wird er etwa am Berg gebraucht, kann der Motor bei Bedarf ordentlich schieben, speziell im stärksten Modus.

Das geht: Storck zeigt mit dem E:Grix ein top ausgestattetes E-Gravelbike mit Race-Genen, das sich auch zum Bikepacking gut eignet.

Mehr Bikes mit Mahle-Motor:

Orbea Gain Gravel, Ridley E-Grifn Gravel, 3T Ultra Boost, HoheAcht Lumo Ripio

DER MOTOR:

Shimano EP8

Typ: Mittelmotor

Leistung: 250 Watt

Drehmoment: 85 Nm

Unterstützungsstufen: 3

Gewicht*: 2,7/5,6 kg

Akku: 500/630 Wh

Range-Extender: 250 Wh

Volle Power: Der erstmals im Jahr 2020 vorgestellte EP8 von Shimano erinnert ein wenig an die alte Schule der sportlichen E-Bike-Motoren. Mit sehr hohem Drehmoment, großem Akku, recht voluminösen Abmessungen – und auch etwas höherem Gewicht. Das Shimano-System kommt vor allem bei leichten E-Mountainbikes zum Einsatz. Mit dem Giant Revolt E+ und dem Rose Back-

road+ gibt es aktuell aber auch zwei E-Gravelbikes namhafter Hersteller, die auf den Shimano-Antrieb setzen. Ein besonderer Pluspunkt ist dabei das nahtlose Zusammenspiel mit Shimanos elektronischen Di2-Schaltgruppen. So lassen sich etwa die Unterstützungsstufen durch die Di2-Hebel wechseln. Per ANT+-Schnittstelle lassen sich zudem compatible Radcomputer koppeln. Per App können außerdem Updates aufgespielt, Fahrdaten angezeigt und die Unterstützungsstufen angepasst werden. Weiteres Highlight des EP8 ist der Smart Assist-Modus. Hier passt sich der Motor automatisch dem Fahrstil an, ohne dass die einzelnen Unterstützungsstufen gewechselt werden müssen.



DAS RAD: GIANT

Revolt E+



1. Dauerbrenner: Giant bietet das Revolt E+ in nur einer Konfiguration an. Bei Redaktionsschluss gab es das Modell mit ordentlich Rabatt. **2. Gut integriert:** Das Display im Oberrohr ist simpel, aber intuitiv gehalten. **3. Clever kombiniert:** Dank der Kombination mit der elektronischen GRX Di2 kann der Shimano-Motor über die Schalthebel gesteuert werden.



Preis: 4999 Euro

Gewicht: 18,8 kg

Ausstattung: Shimano GRX Di2 1 x 11, Giant eX2, Maxxis Receptor (40 mm)

Rahmen: Aluminium

Akku: 500 Wh

Am Ende ist alles eine Frage der Perspektive: Für ein E-Bike generell ist das Giant Revolt E+ mit einem Gewicht unter 19 kg leicht. Für ein sportliches E-Gravelbike hingegen ist es mit mehr als 18 kg klar auf der schweren Seite. Ein Grund für das hohe Gewicht ist das vergleichsweise schwere Antriebssystem. Zudem setzt Giant bei dem im Jahr 2021 vorgestellten Bike auf einen Rahmen und Laufräder aus Aluminium statt auf das leichtere und teurere Carbon. Dadurch ist das Rad auch relativ günstig. Bei Redaktionsschluss bot Giant das Modell im Online-Shop gar zum Sonderpreis von 3499 Euro an.

Im Einsatz macht das Revolt E+ auf jeden Fall Spaß. Dafür sorgt schon der bereits in der niedrigen Unterstützungsstufe ausgesprochen kraftvolle Motor. Bei unseren Testfahrten meis-

terte das E-Gravelbike selbst gemeine Anstiege an der Halde Haniel in Bottrop ohne Probleme. Dabei fällt die Sitzposition sehr aufrecht und komfortbetont aus. Für Komfort steht auch die speziell geformte D-Fuse-Sattelstütze. Kombiniert mit hohem Gewicht und langer Kettenstrebe offenbart das Rad so einen insgesamt eher gutmütigen und unaufgeregten Charakter. Auf plötzliche, zackige Lenkmanöver steht es indes weniger.

Im Zusammenspiel der Komfortwerte und des Handlings mit dem starken Antrieb und dem großen 500-Wh-Akku empfiehlt sich das Giant Revolt E+ so für lange, eher entspannte Touren oder auch den alltäglichen Einsatz im Pendler-Betrieb.

Das geht: Als recht schweres Rad mit viel Power zum günstigen Preis mag das Giant Revolt E+ flotte Touren mit eher geringem technischem Anspruch. Ideal auch für die flotte Fahrt zur Arbeit und zurück. Fahrspaß und Komfort gibt's auf jeden Fall.

Kommt auch mit Shimano-Motor: Rose Backroad+

DER MOTOR:

TQ-HPR50

Typ: Mittelmotor

Leistung: 300 Watt

Drehmoment: 50 Nm

Unterstützungstufen: 3

Gewicht*: 1,8/3,9 kg

Akku: 250/360/580 Wh

Range-Extender: 160 Wh

Seine für einen Mittelmotor ausgesprochen kompakte Bauform und seine sehr harmonische Unterstützung zeichnen den Motor von TQ-Systems aus Oberbayern aus. Der Akku ist dabei fest ins Unterrohr des Fahrrads integriert und kann nur zu Reparaturzwecken in der Werkstatt ausgebaut werden. Verfügbar sind Akkus mit 250, 360 oder 580 Wh. Bei allen aktuell mit dem TQ-Motor er-

hältlichen E-Gravelbikes haben sich die Hersteller für eine der beiden kleineren Akku-Varianten entschieden. Inklusive des optional erhältlichen 900 Gramm schweren Range-Extenders im Trinkflaschen-Format sind so insgesamt 520 Wattstunden drin. Gesteuert wird das TQ-Antriebssystem per im Oberrohr eingelassenem Controller. Das kleine, monochrome Display zeigt die notwendigen Funktionen an, hält aber auch Informationen wie Trittfrequenz und Tretleistung bereit. Die Kopplung mit Bluetooth oder ANT+ ermöglicht unter anderem die Anbindung an Radcomputer von Garmin, Wahoo, Sigma und Co. Per Smartphone-App lassen sich zudem die Unterstützungstufen anpassen.

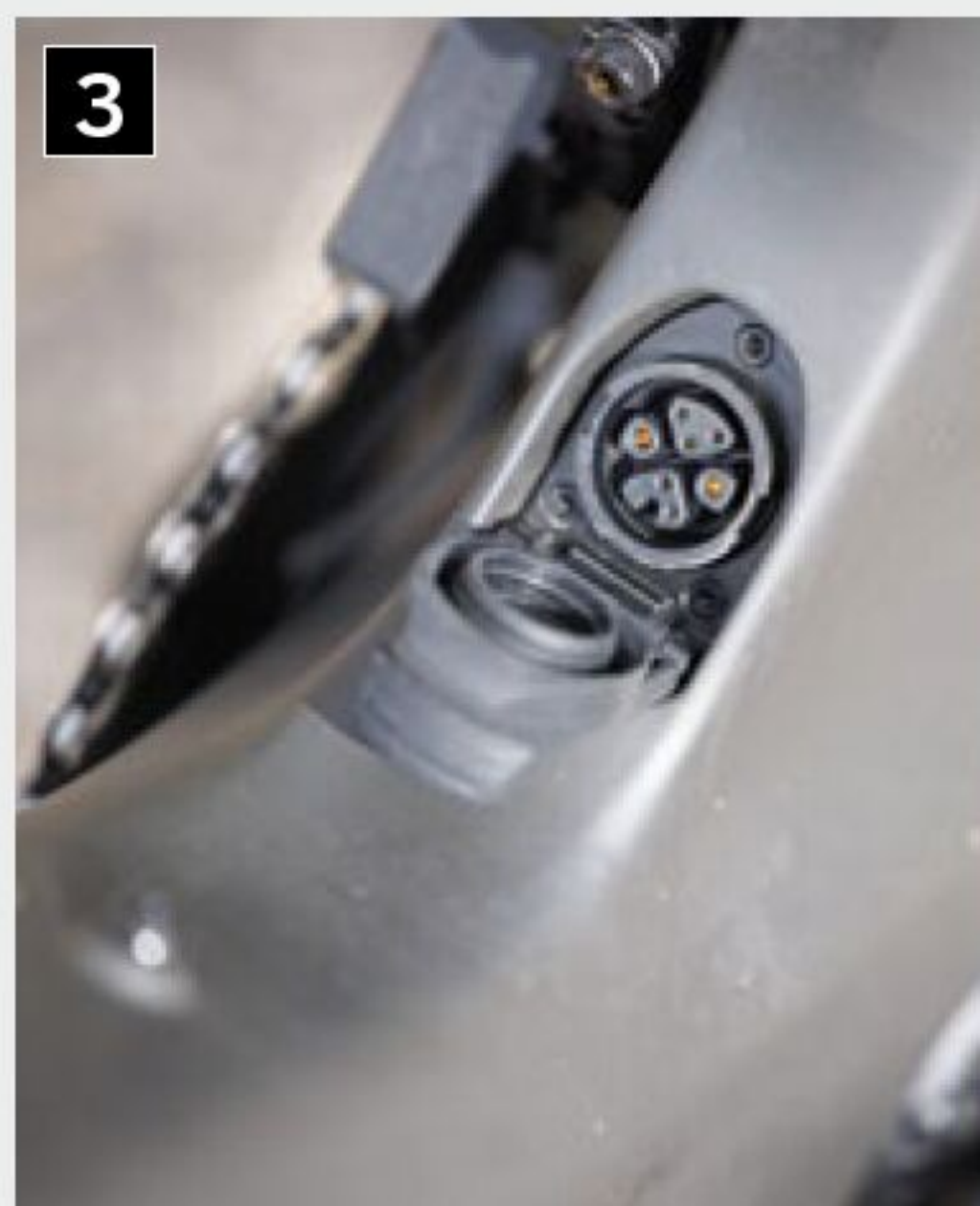


DAS RAD: BERGAMONT

E-Grandurance Elite



1. Ausgebaut: Bergamont bietet vier Varianten seines E-Gravelbikes zu Preisen zwischen 4699 und 5999 Euro. **2. Eingebaut:** Das Display im Oberrohr zeigt die wichtigsten Daten, verlangt aber etwas Eingewöhnung. **3. Zugebaut:** Die Ladebuchse ist schön ins Tretlager integriert, lässt sich in Kombination mit einem Flaschenhalter aber nicht nutzen.



Preis: 5799 Euro

Gewicht: 14,5 kg

Ausstattung: Shimano GRX 820 1x12, Syncros RP 2.0 Alu-Laufräder, Schwalbe G-One Bite Evo (45 mm), Vario-Sattelstütze (100 mm)

Rahmen: Carbon

Akku: 360 Wh

Systemwechsel: Wurde die vorige Generation des E-Grandurance noch von einem Fazua-Motor angetrieben, setzen die Hanseaten nun auf den HPR50 von TQ-Systems. Doch das ist nicht die einzige Veränderung. So besteht der Rahmen des neuen Bergamont jetzt aus Carbon statt Aluminium. Zudem verlaufen Schaltzüge und Bremsleitungen komplett in den Rahmen integriert. Auch hat das Rad mit jetzt 14,5 kg um fast ein Kilo abgespeckt.

Auf der Gravel-Tour überzeugt der Motor mit einer sehr natürlich wirkenden, sanften Unterstützung. Ganz nach dem Motto „So viel Unterstützung wie nötig, so wenig wie möglich“. Damit ermöglicht der 360-Wh-Akku durchaus auch längere Einsätze. Zudem arbeitet er sehr leise und

erzeugt auch ausgeschaltet oder jenseits der Unterstützungsschallmauer von 25 km/h keinen spürbaren Widerstand beim Treten. Das Gravelbike selbst zeigte im Test einen im positiven Sinn unaufgeregten Charakter. Die Sitzposition fällt recht aufrecht und nicht übertrieben sportlich aus. Top: Die Vario-Sattelstütze lässt sich über den linken Schalthebel absenken. Ein wenig gewöhnungsbedürftig ist die Bedienung über das Display auf dem Oberrohr mit seinen nicht ganz eindeutigen Symbolen. Kleiner Schönheitsfehler: Die im Tretlager integrierte Ladebuchse lässt sich bei am Sitzrohr montiertem klassischem Flaschenhalter nicht mehr erreichen. Keine Probleme hingegen gab es beim Einsatz eines magnetischen Fidlock-Flaschenhalters.

Das geht: Harmonischer Motor, gute Ausstattung, prima Handling. Mit dem E-Grandurance Elite bietet Bergamont ein starkes Gesamtpaket.

Mehr Gravelbikes mit TQ-Motor: Rotwild R.R275 X, Scott Solace Gravel eRide, Stevens E-Getaway



GRAVEL-RACER IM TEST

FLOTTER auf SCHOTTER

Mit Vollgas über Stock und Stein:
Gravel-Racer sind echte
Spaßgaranten – nicht nur
im Renneinsatz.

TEXT | CHRISTIAN BRUNKER
FOTOS | DAN ZOUBEK

Die volle Ladung Adrenalin statt bräsigter Entschleunigung: Gravel-Racer sind die jüngste Entwicklung auf dem Bikemarkt. Und sie machen verdammt viel Spaß. Wer nichts mit Mikroabenteuern auf entspannten Bikepacking-Touren samt Packtaschen, Schlafsack und Campingkocher am Hut hat, sondern lieber mit Laktat in den Beinen über Wege und Pisten jeder Couleur kachelt, findet hier seinen perfekten Begleiter.

Immer mehr Hersteller springen auf den Zug auf und spezialisieren ihr Gravel-Angebot: „Adventure“-Modelle markieren das eine Ende der Palette. Die dem Rennrad nahe stehenden, schnellen Gravel-Racer das andere. Dazwischen finden sich unzählige Mischformen für jeden Geschmack.

Das gerade erst vorgestellte, brandaktuelle Backroad FF von Rose zählt eindeutig zu den Racern: aerodynamisch optimiert, mit hohen Carbon-Felgen, voll auf Speed ausgelegt. Zusammen mit drei anderen Race-Modellen von Canyon, Cervélo und Stevens haben wir ihm ordentlich die Spo- ►

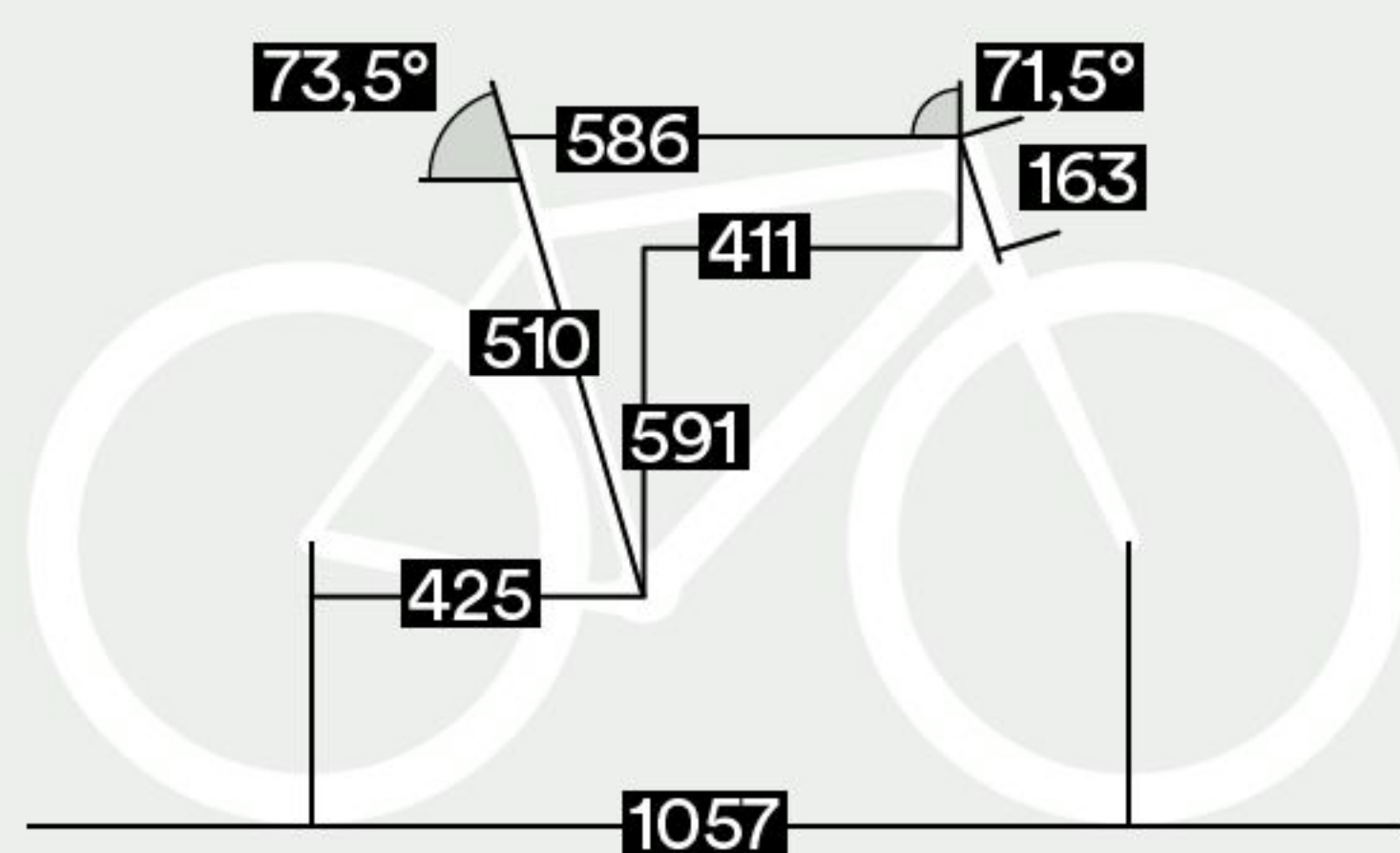




CANYON

Grail CF SLX 8 Di2

BASICS



Preis/Vertrieb	4999 Euro / Direktvertrieb
Gewicht*	8,3 kg
Rahmenmaterial	Carbon
Größe	2XS/XS/S/ M /L/XL/2XL

AUSSTATTUNG

Schaltgruppe	Shimano GRX Di2 RX815, 11–34
Kurbelsatz	Shimano RX810, 48/31
Bremse	Shimano GRX, 160/160
Laufräder	DT Swiss GRC1400 Spline
Reifen	Schwalbe G-One RS Evo, 40 mm
Cockpit	Canyon CP0039
Vorbaulänge	70 mm
Sattel	Fizik Terra Argo X3
Stütze	Canyon SP0072 Carbon

CHARAKTER



*Gesamtgewicht ohne Pedale



Das gefällt

Volle Kontrolle: Das neue Grail meistert auch größere Abschnitte souverän und mit Bravour.



Das weniger

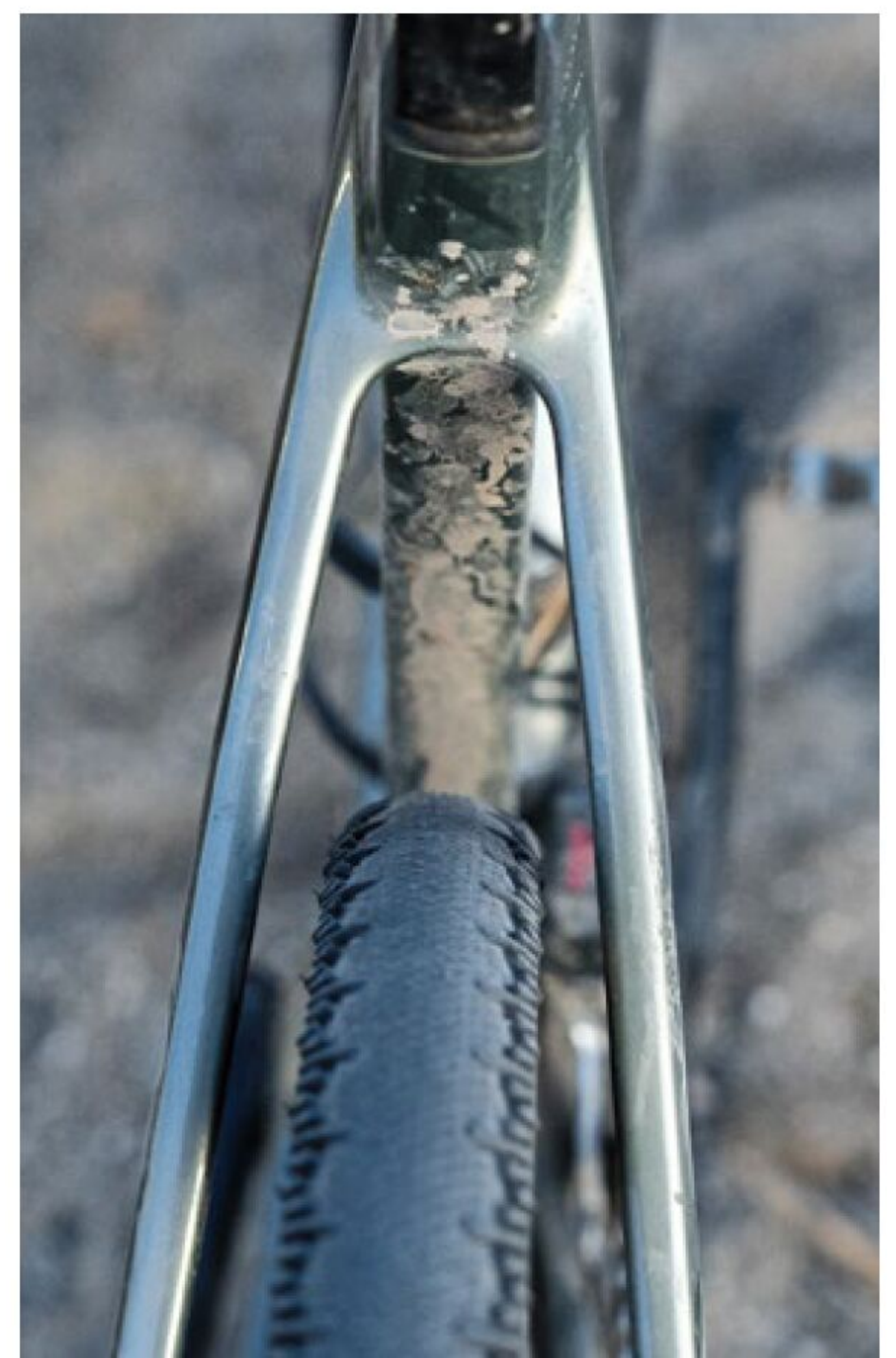
Manche Tester wünschten sich etwas mehr Komfort, insbesondere an der Front.



Das perfekte Rad für...

... alle, die ein Gravelbike suchen, das auch vor übelster Piste nicht zurückstecken muss, dennoch schnell ist und dank 2-fach-Kurbel fein abgestuft schaltet.

Die Bremsleitungen werden unter dem CP0039-Cockpit ins Steuerrohr geführt. Maximal passen 42 mm breite Reifen in Gabel und Hinterbau.





Maximal 40 mm breite Reifen passen durch die Gabel und den Rahmen des Áspero. Am Oberrohr bietet ein mitgeliefertes Täschchen Platz für Verpflegung. Die Sattelstütze wird ganz klassisch mit einer Schelle geklemmt.



kommt es mit zwei Kettenblättern, das macht die Gangabstufung feiner. Entspanntes Klettern oder Tempo bolzen? Mit dem Grail gerne beides!

Der Entspanntere

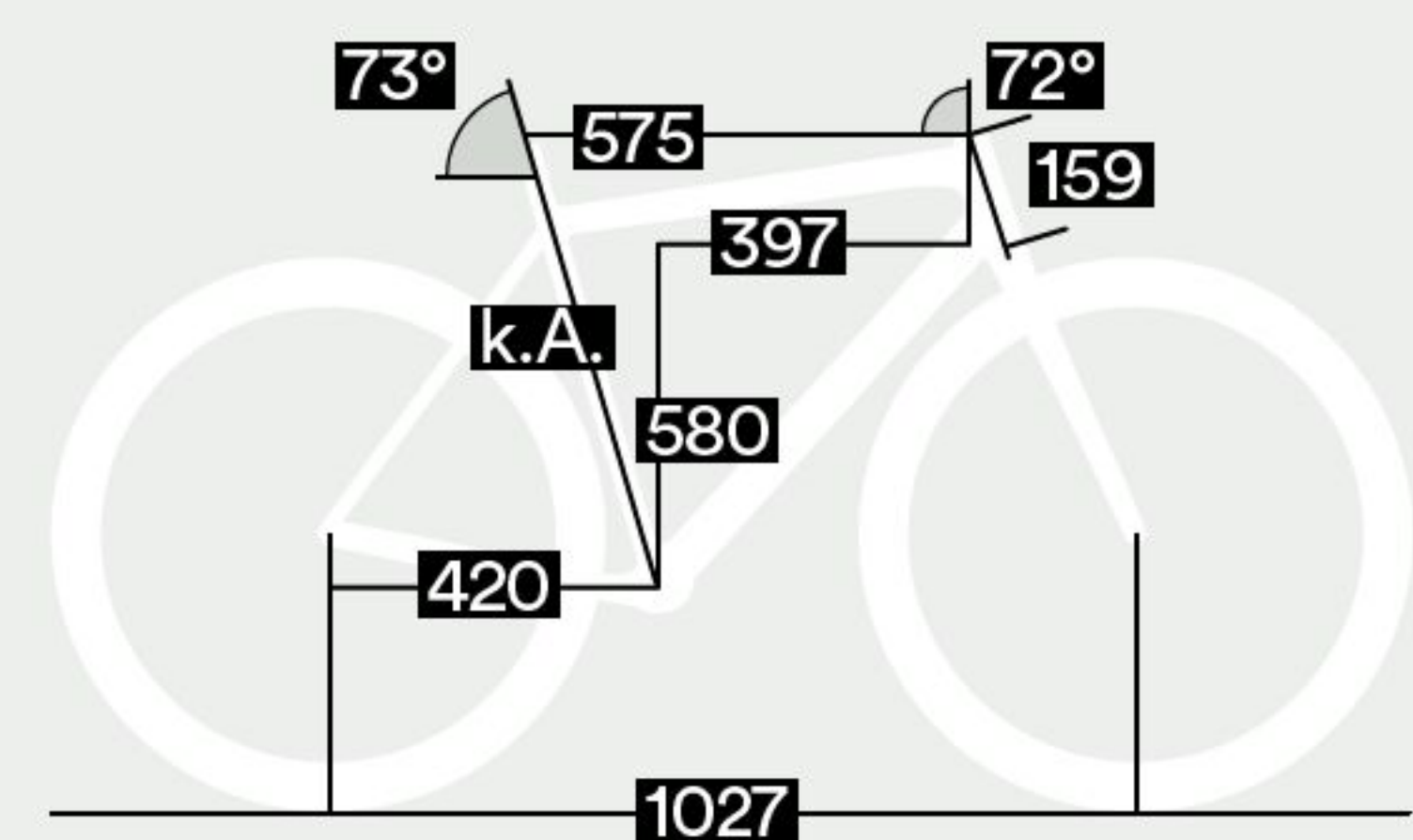
Das Áspero-5 von Cervélo war eines der ersten Gravelbikes, die eine sportlich-schnelle Klientel ansprachen. Und um Missverständnisse auszuräumen: Schnell ist es immer noch. Aber die Konkurrenz geht das Segment mittlerweile wesentlich kompromissloser an. So fühlt sich die Sitzposition auf dem Áspero im direkten Testvergleich entspannter an: das Oberrohr kürzer, das Cockpit etwas höher. Auf der anderen Seite fährt es sich spürbar agiler und mit weniger Laufruhe. Was vor allem dem um mehrere Zentimeter kürzeren Radstand geschuldet ist. So lässt sich das Áspero-5 hervorragend über verwurzelte Pfädchen zirkeln. Mit ►

Mit italienischen Genen: Cervélo bietet das Áspero-5 auch in einer Ausstattungsvariante mit Campagnolos Gravel-Gruppe Ekar an.



CERVÉLO Áspero-5 Ekar

BASICS



Preis/Vertrieb	5999 Euro/Fachhandel
Gewicht*	8,5 kg
Rahmenmaterial	Carbon
Größe	48/51/54/56/58/61

AUSSTATTUNG

Schaltgruppe	Campagnolo Ekar, 9–42
Kurbelsatz	Campagnolo Ekar, 38T
Bremse	Campagnolo Ekar, 160/160
Laufräder	Fulcrum Rapid Red 300
Reifen	Panaracer Gravelking SK, 38 mm
Vorbau	Cervélo ST32 Alloy, 90 mm
Lenker	Cervélo AB09 Carbon
Sattel	Prologo Dimension NDR T4.0
Stütze	Cervélo SP19 Carbon

CHARAKTER

Sitzposition	komfortabel sportlich
Handling	laufruhig wendig

*Gesamtgewicht ohne Pedale



Das gefällt

Ganz entspannt, dennoch schnell. Das Áspero bietet viel Komfort an Front und Heck.



Das weniger

Die Alu-Laufräder von Fulcrum sind leider etwas unter Niveau – zumal bei diesem Preis.



Das perfekte Rad für...

... alle, die mit Campagnolos Ekar etwas Besonderes suchen, und das an einem vielseitigen, schnellen Gravelbike mit einer entspannteren Sitzposition.



Aerodynamisch:
Das Backroad FF
kommt mit den neuen
GC50-Laufrädern
von Rose.



„Auf heißen Reifen durch den Wald? Die neuen Gravel-Racer sind genau mein Ding!“

Christian Brunker, Redakteur





Die Sattelstützenklemmung verbirgt sich unter einer Abdeckung. Auffällig: der schmale Lenker mit leichtem Rise, auf dem sich die Unterarme im Kampf gegen den Wind bequem ablegen lassen.



den schnellen Panaracer Gravelking-Reifen rollt es überdies richtig stark über geschotterte Pisten. Kleiner Wermutstropfen: Die vergleichsweise günstigen Alu-Laufräder passen nicht ganz zum sonst hochwertigen Setup mit Campagnolos nobler, wenn auch mechanischer Ekar und dem 1000-Euro-Mehrpreis gegenüber der Konkurrenz.

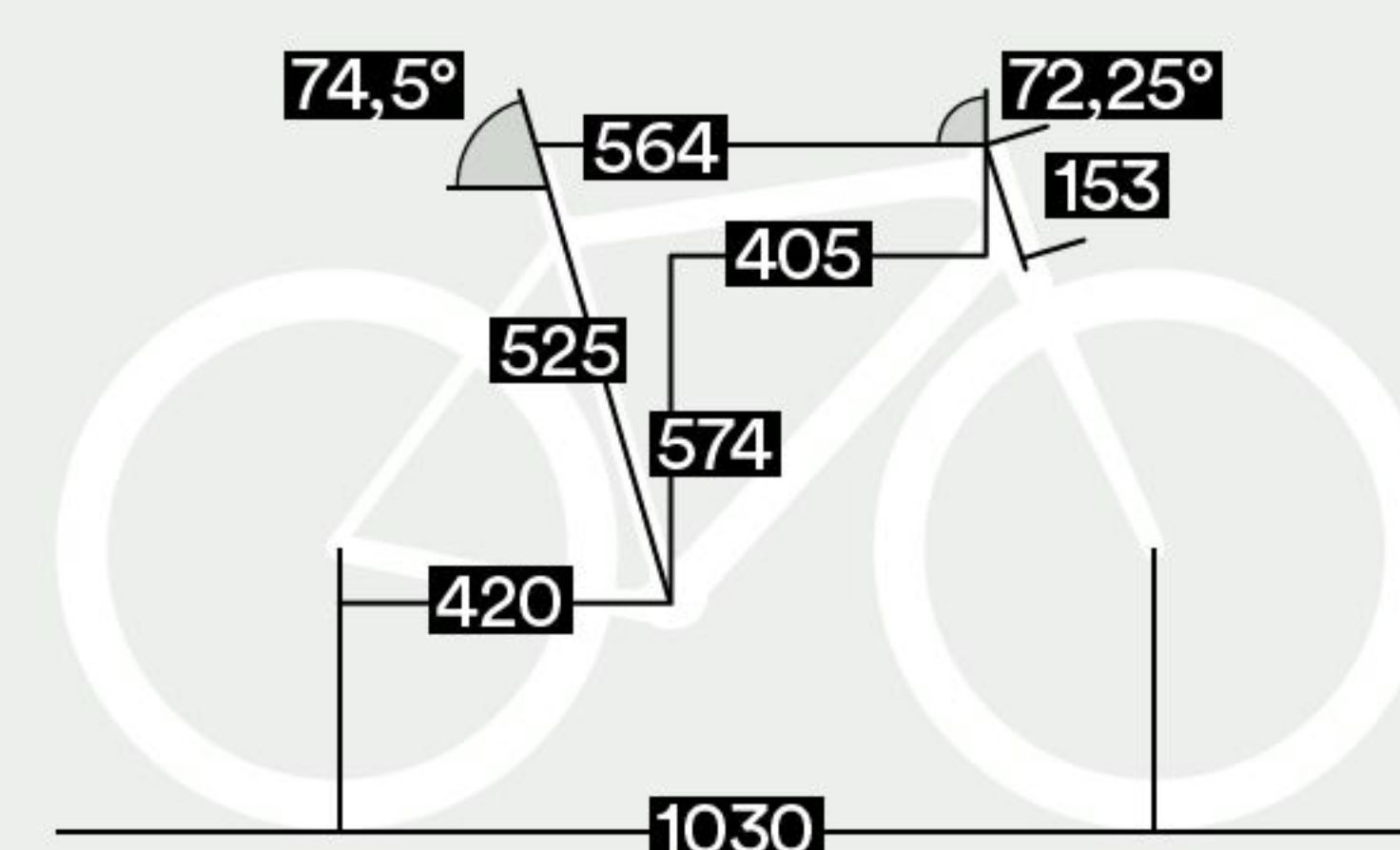
Der Kompromisslose

Tempo, Tempo, Tempo: Nichts anderes möchte das brandneue **Rose Backroad FF**. „FF“ steht für „Fast Forward“ – der Name als Programm. Das neue Backroad ist einfach sauschnell; vor allem auf nicht zu groben Schotterpisten ist es fast unmöglich, den Renner aus Bocholt abzuschütteln. Und für diesen Anspruch hat Rose das Backroad kompromisslos ausgerichtet: mit den neuen, hohen GC50-Laufrädern, dem schnellen G-One RS Evo von Schwalbe, vor allem aber mit dem neu entwickelten Gravel-Cockpit, das deutlich schmaler baut, als man es gemeinhin bei einem Gravelbike erwarten würde. Auch die Sitzposi- ►

Zurückgenommene Optik, aber starke Performance: Roses brandneues Backroad FF ist ein kompromissloser Racer mit vielen durchdachten Detaillösungen.

ROSE Backroad FF

BASICS



Preis/Vertrieb	4999 Euro / Direktvertrieb
Gewicht*	8,3 kg
Rahmenmaterial	Carbon
Größe	XS/S/M/M-L/XL/

AUSSTATTUNG

Schaltgruppe	Sram Force eTap XPLR, 10–44
Kurbelsatz	Sram Force 1, 44T, Powermeter
Bremse	Sram Force, 160/160
Laufräder	Rose GC50
Reifen	Schwalbe G-One RS Evo, 40 mm
Cockpit	Rose One-Piece Gravel
Vorbaulänge	100 mm
Sattel	Selle Italia Flite Boost S1
Stütze	Rose

CHARAKTER

Sitzposition	komfortabel ▼ ▼ sportlich
Handling	laufruhig ▼ ▼ wendig

*Gesamtgewicht ohne Pedale



Das gefällt

Das Backroad FF ist ein kompromisslos auf Speed getrimmter, sehr sportlicher Racer.



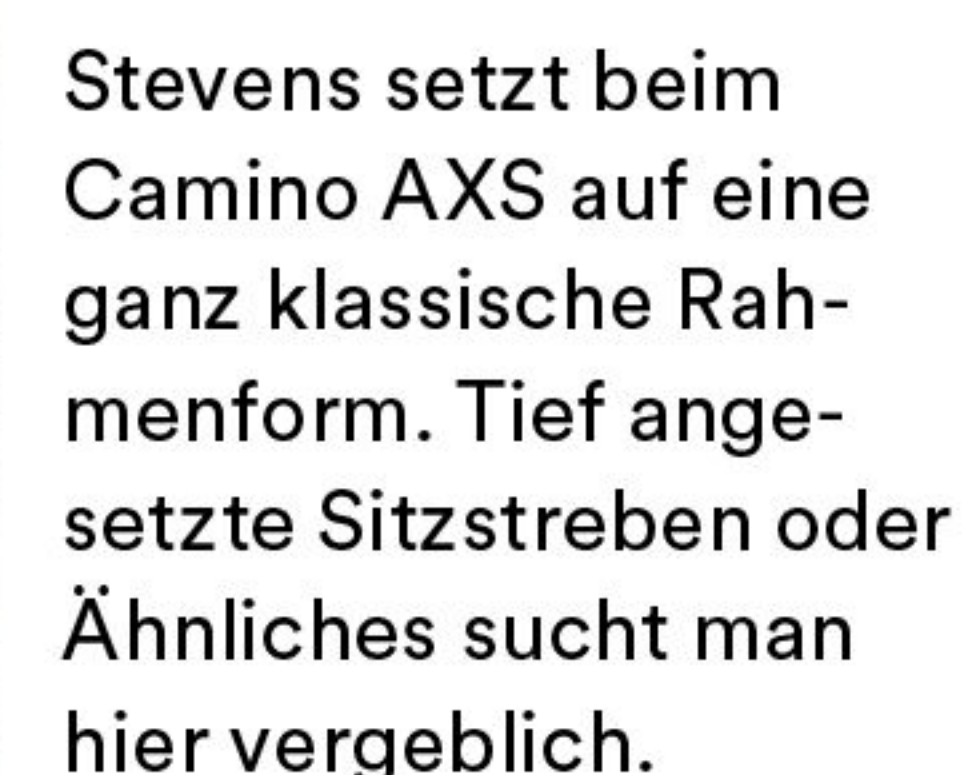
Das weniger

Der schmale Lenker ist „aero“, mancher könnte sich dennoch ein breiteres Modell wünschen.



Das perfekte Rad für...

... alle, die auch auf Schotter keine Sekunde verschenken möchten. Oder einfach ein optisch cleanes, superschnell aussehendes Gravelbike suchen.



DIE GRUPPEN

Shimano, Sram oder doch Campagnolo? Wir erklären die wesentlichen Unterschiede zwischen den verschiedenen Gravel-Schaltgruppen.

Campagnolo: Die Gravel-Gruppe Ekar kommt mit zwei Besonderheiten. Zum einen bieten die Italiener ihre Schaltgruppe nur mit 1-fach-Kurbel an, dafür aber mit 13. Ritzel; zum anderen gibt es sie aktuell nur mechanisch – auf eine elektronische Ekar Wireless warten Campa-Fans noch immer. Mit der Ekar GT gibt es seit Kurzem auch eine etwas günstigere Version. Dank hohem Carbon-Anteil gilt die Ekar als die leichteste Schaltgruppe für den Schottereinsatz. Die Kurbel gibt es mit 38, 40, 42 und 44 Zähnen am Kettenblatt, die Kassette als 9–36er, 9–42er und 10–44er.

Shimano: Das Gravel-Line-up der Japaner ist nicht ganz so übersichtlich. Grundsätzlich heißen alle Gravel-Gruppen GRX, was so meist auch in jeder Ausstattungsliste steht. Aber Achtung: Es gibt verschiedene Varianten. Die GRX **RX400** kommt 10-fach, ein elftes Ritzel gibt's erst ab der GRX **RX600** oder **RX810**. Zudem gibt es die GRX **RX610** und **RX820** jetzt auch mit 12. Ritzel – allerdings bislang nur mechanisch. Die beliebte **GRX RX815 Di2** ist bis dato noch nicht mit 12. Ritzel verfügbar. Shimano bietet seine GRX-Gruppen wahlweise mit einem und mit zwei Kettenblättern an.

Sram: Die US-Amerikaner bieten fast nur noch elektronische Schaltgruppen an, vereinzelt findet sich noch die mechanische 11-fach-Force1 an Gravelbikes. Alle aktuellen Sram-Gruppen kommen 12-fach, mechanisch schaltet davon nur die Einsteiger-Gruppe Apex. Die gibt's auch elektronisch als Apex AXS (beide nur mit 1-fach-Kurbel). Als XPLR-Versionen sind Red, Force, Rival und Apex fürs Graveln entwickelt; alle gibt es nur 1-fach, optional mit Powermeter. Selten finden sich die „normalen“ Gruppen Rival, Force und Red an Gravelbikes, die sind auch mit zweitem Kettenblatt verfügbar.

Die Ekar-Kurbel von Campa setzt auf Kurbelarme aus Carbon. Die Ekar ist (neben der exotischen Rotor 1×13) die einzige Gruppe mit 13. Ritzel.



Sram bietet seine XPLR-Kurbeln in Abstufungen von 38 bis 46 an, hinten gibt es Kassetten mit 10–44 und 11–44 Zähnen. Oder mit großen Eagle MTB-Kassetten und -Schaltwerk.



1-fach oder 2-fach? Shimanos große Stärke ist, dass die GRX in allen Qualitäten (400, 600, 800) in beiden Varianten angeboten wird.