



Gravelbikes – ideal für ruppige Straßen, leichtes Gelände und den Wald: Darwin One By MT, Genesis Fugio 30, Poison Cyanit, Bombtrack Audax (v.l.n.r.)

Foto Alan Klee

Um Synonyme für die vielfältige und nicht ganz klar umrissene Radgattung „Gravelbikes“ sind die Hersteller im Augenblick nicht verlegen. Road Plus, Gravel, Allroad, Offroad-Touring, Endurance, Crosser oder Querfeldein-Rad. Grob zusammengefasst, geht es um Räder mit einer straßenorientierten Geometrie inklusive Dropbar, die an Hinterbau und Gabel genügend Reifenfreiheit bieten, um – verglichen mit Rennradreifen – ziemlich fette Schlappen aufzuziehen. Sinn und Zweck ist in erster Linie eine Komfortsteigerung auf zerfurchtem Asphalt und die Möglichkeit, auch Schotterwege unter die Räder nehmen zu können. Die voluminösen Reifen bieten eine bessere Dämpfung, können zur Not auch mal mit geringem Luftdruck gefahren werden und gewährleisten aufgrund ihrer größeren Auflage im leichten Gelände mehr Traktion.

Doch bei den Laufradgrößen und der damit verbundenen Reifenwahl gibt es im Reigen der Gravelbikes Unterschiede. Räder mit 650B-Format laufen meist unter dem Namen Allroad oder Road Plus. Im Vergleich zum 700C-Format sind die Laufräder kleiner, die Reifen bringen es aber dank des großen Volumens auf denselben Außendurchmesser wie ein 28-Zöller. Sie verfügen also über ein ähnliches Abrollverhalten, sind aber deutlich komfortabler und können bei Bedarf auch mit 28-Zoll-Laufrädern aufgebaut werden. 29-Zöller haben bei den Schotter-Rädern eher Exoten-Status.

Der Einsatzzweck jedes Rads erschließt sich schnell. Die Beurteilung fällt allerdings recht schwer, denn die Stoßrichtungen sind unterschiedlich und dürften je nach Fahrerprofil sehr unterschiedlich wahrgenommen und bewertet werden. Sehr deutlich wird allerdings die Bandbreite, die sich hinter dem Marketing-Sprech und Gravel-Hype verbirgt. Bei den Schotterrädern werden eben nicht nur Rennradler im Winter-Modus fündig.

So stellt das Bombtrack Audax den sportlichsten Vertreter dar. Hervorragend für schnelle Etappen und immer ein bisschen mit dem Messer zwischen den Zähnen unterwegs – ein Sportgerät mit Langstrecken-Absichten. Etwas gemütlicher bei gleicher Ausrichtung wird das Genesis Fugio 30 empfunden – auch sportlich, aber etwas weniger kompetitiv im Charakter und mit aufrechter Unterbringung. Das Poison Fugio 30 präsentiert sich als ausgewogenes Multitool, das dank seiner tourenorientierten Geometrie gleichermaßen für zügige Ritte und als Randonneur im klassischen Sinne taugt. Im Sattel des Darwin MT freut sich der Mountainbiker und Abenteuerler – sicherlich nicht die erste Wahl bei überwiegendem Straßen- und Schottergebrauch –, wenn es

Über Stock und Stein

Der Sommer ist Geschichte, die Rennräder werden in den Winterschlaf geschickt. Es schlägt die Stunde der Gravelbikes. Vier Modelle im Vergleich.

Von Alan Klee

ruppiger wird, ist an diesem Rad aber kein Vorbeikommen. Die Räder in der Einzelkritik:

Bombtrack Audax

Das Bombtrack Audax ist das sportlichste Rad in unserem Vierer-Feld-Test. Die Geometrie ist nah am Rennrad, und entsprechend gestreckt nimmt der Fahrer auf dem edel anmutenden Rad Platz. Im hauseigenen Portfolio wird das mit 650B-Rädern ausgestafferte Rad als Endurance- oder Allroad-Bike bezeichnet, kann aber dank der Gepäckträger-Ösen am Hinterbau und den Gabel-Gewinden für Anything-Cages mit wenig Aufwand zum leichten und schnellen Tourenrad umgebaut werden.

Wie alle hier vertretenen Hersteller verbaut Bombtrack einen Stahlrahmen und kombiniert diesen mit einer Carbon-Gabel. Die wunderbar leichtgängige Shimano-105-Zweifach-Kurbel ist in diesem Testfeld ein Alleinstellungsmerkmal. Die Schaltung glänzt mit einer perfekten, feinen Abstufung und kann ebenfalls als Hinweis auf die Endurance- und Straßenorientierung des Audax verstanden werden – wer damit nicht die passende Kadenz findet, macht was falsch. Auch bei den hydraulischen Scheibenbremsen setzen die Kölner auf Nummer 105. Dank der voluminösen 650B-Pneus von WTB fährt das Genesis Fugio 30 komfortabel und schluckt je nach Reifendruck einige Unebenheiten weg. Die auf Hunt-Hochwandfelgen montierten Reifen verfügen über kaum profilierte Laufflächen und leichtes Profil auf den Kanten – mit erstaunlichem Seitenhalt. Damit fühlt sich das Rad vor allem auf Asphalt und Schotter wohl, muss sich in feuchten Trailpassagen mit übermäßigem Schlupf aber geschlagen geben. Hier wird zudem die sportliche Geometrie zur Herausforderung. Die Bremsgriffposition passt super,

und das abgeflachte Rohr des Ritchey-Lenkers macht die Oberlenkerposition zum Komfort Erlebnis. Insgesamt ist das Audax für sportlich orientierte Fahrer, die einerseits gerne mal richtig Gas geben und andererseits weder auf kleines Gepäck noch auf einen gewissen Komfort verzichten wollen, genau die richtige Wahl. Bei Bedarf können übrigens auch 700C-Räder bis zu einer Breite von 45C (vorn) und 40C (hinten) verbaut werden. Das Rad entstammte noch dem 2019er Jahrgang, wog 10,7 Kilogramm und kostete 2399 Euro.

Genesis Fugio 30

Auch Genesis setzt beim Fugio 30 auf das 650B-Reifenmaß, womit das Rad das britische Hersteller im eigenen Portfolio in der Kategorie Road-Plus geführt wird. Die Eckdaten klingen ähnlich wie bei Bombtrack, denn auch Genesis verbaut eine Kombination aus Stahlrahmen und Carbon-Fork. Am schön verarbeiteten Rahmen können diverse Flaschenhalter oder Schutzbleche montiert werden, und auch für einen optionalen Gepäckträger sind Ösen vorhanden. Ösen für Flaschenhalter oder Anything-Cages an der Gabel gibt es nicht. Die Geometrie ist klar vorderradorientiert, fällt aber etwas weniger sportlich aus als beim Bombtrack. Schaltung und Bremse stammen von Sram. Der 1x11-Rival-Antrieb ist im Gravel- und Allroad-Bereich weit verbreitet und sorgt mit der einfachen Schaltlogik und der sinnvollen Abstufung in der Regel für eine sehr überzeugende Performance, reicht aber nicht ganz an die Bandbreite der 2x10-Schaltung heran. Im konkreten Fall sorgt zudem das Überspringen des größten Ritzels für Ärger – die Kette landet beim Versuch, in den kleinsten Gang zu schalten, mehrfach zwischen Speichen und Ritzelpaket und lässt sich nur mit erhöhtem Kräfteinsatz händisch zurücksetzen – ein Problem, das

nicht nur beim Genesis auftritt. Nicht allein wegen der dicken 650B-Schlappen gibt sich das Fugio äußerst komfortabel. Der Sattel ist sehr bequem, der Lenker scheint in sämtlichen Griffpositionen wie gemacht für diese Radgattung, und die Geometrie trifft den schmalen Grat zwischen Komfortabel und Sportlich wie den sprichwörtlichen Nagel auf den Kopf. Die WTB-Byway-Reifen laufen mit glatter Lauffläche und zur Flanke hin zunehmender Profilierung hervorragend auf Asphalt und Schotter und können – je nach Luftdruck – mehr auf Geschwindigkeit oder Komfort getrimmt werden. Auf matschigen Trail-Passagen und Anstiegen fehlt es aber an Traktion. Auch das Fugio wendet sich grundsätzlich an sportliche On- und Offroad-Fahrer und bietet eine große Bandbreite vom ambitionierten Ballern bis hin zu gemütlichen Gepäck-Touren mit leichtem Equipment. Mit knapp 2500 Euro ist das mit Liebe zum Detail aufgebaute, elf Kilo schwere und schön verarbeitete Fugio das teuerste Rad im Vergleich.

Poison Cyanit

Das Cyanit des Eifeler Unternehmens Poison ist der 700C-Vertreter im Testfeld und firmiert in deren Portfolio unter dem Gattungsbegriff Cyclocrosser/Gravel. Das Rad selbst gibt es schon länger. Neuerdings bietet Poison in der Cyanit-Palette einen Rahmen an, der seinen grundsätzlich cleanen Look mit innen verlegten Zügen unterstreicht. Der sauber verarbeitete Stahlrahmen hat Ösen für Gepäckträger, Schutzbleche und Flaschenhalter. Die Stahlgabel kann mit einem Lowrider-Träger ausgerüstet werden. Damit macht Poison die Nähe zum Reiserad deutlich, wofür auch das Systemgewicht von relativen hohen 140 Kilogramm bei einem Eigengewicht von 11,1 Kilogramm spricht. Doch auch die Geometrie schlägt deutlich in die Touren-Richtung. Obwohl der zur Verfügung gestellte Rahmen in Größe 56 für den Tester etwas zu groß ausfällt, ist die Sitzposition bequem und sehr langstreckentauglich. Das erprobte Rad ist mit Sram-Rival-Bremsen und 1x11-Schaltung aufgebaut – bei Poison hat der Kunde jedoch grundsätzlich freie Komponenten-Wahl. An der Rival-Wirkungsweise und -Übersetzung gibt es nichts zu meckern, obendrein schießt die Kette am Poison nur provoziert übers Ziel hinaus. Was im Sattel unmittelbar auffällt, ist die gute Beschleunigung und der niedrige Rollwiderstand der schlanken 700x35C-Conti-Doublers-Reifen auf DT-Swiss-Laufrädern. Das Cyanit lebt im Test auf schmalstem Fuß und kann in 28 Zoll mit einer maximalen Reifenbreite von 40 Millimeter gefahren werden. Im Gegenzug reicht das Rad nicht an den Komfort der 650B-Kollegen ran, fühlt sich dadurch aber auch etwas direkter und präziser an.

Als gemeinsamen Nenner haben sie die Untergrundpräferenz Asphalt und Schotter, denn auf feuchten Trailabschnitten kommt dem Poison wegen der geringeren Auflagefläche und dem gemäßigten Profil schnell der Grip abhanden. Das Cyanit ist mit klassischem Reifenmaß ein sehr gelungener Kompromiss aus Gravel- und Reiserad, gemacht für all jene, die ein schnelles Rad mit gemäßigter Geometrie und umfangreichen Reise-Optionen suchen. Obendrein ist der Preis mit 1999 Euro sehr attraktiv.

Darwin One By MT

In unserem Rad-Quartett stellt das Darwin One By MT des britischen Herstellers „The Light Blue“ den geländegängigsten Vertreter mit 29-Zoll-Laufrädern und fetten 2,2-Zoll-Schwalbe-Mountainbike-Reifen dar. Der Kontrast zum filigran anmutenden Stahlrahmen könnte nicht größer sein. Neben Ösen für Flaschenhalter und Gepäckträger bietet der sauber verarbeitete Rahmen eine Öffnung an einer der Sattelstreben und eröffnet damit die Möglichkeit, das Rad mit Riemenantrieb auszustatten. Die Stahlgabel sieht wegen der vielen Schrauben und Befestigungsmöglichkeiten aus wie ein Kaktus und ist für jedes Abenteuer-Set-up gerüstet. Auch The Light Blue setzt auf die Sram-Apex-1-Schaltung und kämpft mit denselben Problemen wie das Fugio: Auf der Suche nach dem ersten Gang fällt die Kette vom größten Ritzel und verkeilt sich zwischen Zahnrad und Speichen. Als einziges Rad im Test setzt das Darwin auf mechanische Scheibenbremsen. Die TRP Spyre funktionieren bekanntermaßen sehr gut, benötigen beim Verzögern aber etwas mehr Handkraft als die hydraulischen Pendants. Mit dem hohen Cockpit gibt sich der nahe Mountainbike-Verwandte recht komfortabel, wobei die dicken und souverän über Hindernisse rollenden Reifen diesen Fahreindruck zusätzlich untermauern. Etwas gewöhnungsbedürftig ist der Lenker, der in der Unterlenkerposition sehr angenehm zu greifen ist, wegen der niedrig und weit vorn angebrachten Brems-Schalhebel-Kombination die Bremshebelposition aber zu einem seltsamen Unterfangen macht. Während der verhältnismäßig große Rollwiderstand der Geländereifen auf Asphalt-Etappen trotz hervorragender 29er-Rolleigenschaften durchaus spürbar ist, spielt das offroadorientierte Set-up auf Schotter und erst recht im größeren Geläuf seine Stärken voll aus. Selbst tiefe Schlammflöcher, glitschige, steile Trail-Abschnitte und Querfeldein-Einlagen nimmt das 11,8-Kilogramm-Rad unbeeindruckt in Angriff. Die Ausrichtung des unkonventionellen, toll verarbeiteten Darwin MT ist somit klar: Fahrer, die gerne abseits der Zivilisation unterwegs sind, die Vorzüge des Dropbars zu schätzen wissen und dafür 2099 Euro auf die Theke legen.

SCHLUSSLICHT



ÄTSCH, BÄTSCH!

VON LUKAS WEBER

Werbung lügt. Vor einem halben Jahrhundert hat der Bomber der Nation, ein Herr Müller, die gleichnamige Buttermilch angekegelt heruntergewürgt und etwas von „schmeckt“ genuschelt, seitdem glauben wir kein Wort mehr – erst recht nicht, wenn die Verdauungsprobleme von älteren Leuten im Vorabendprogramm nach dem Genuss von Pillen wie weggeblasen sind. Wie wir drauf kommen? Eigentlich wollen wir an dieser Stelle nicht ständig über Elektroautos reden, wenden wir uns also einmal dem Verbrenner zu:

Der wird, in Form eines Pick-up von Ford, vom neuen – hüstel – Tesla-Laster locker über den Tisch gezogen. Der Schabernack ist Elon Musk auf die Füße gefallen, weil an den durchdrehenden Hinterrädern leicht zu erkennen ist, dass der Ford auf seinen Allradantrieb verzichten musste. Wir wagen aber die Prognose, dass er auch mit ihm so viel Chancen gehabt hätte wie ein Schneeball auf der Herdplatte. Das hat, zurück zum Tauziehen, wenig mit Kraft zu tun und viel damit, wie sie auf den Boden gebracht wird. Die Masse entscheidet, deshalb gibt es in jeder Kampfsportart Gewichtsklassen. Warum muss für ein vielleicht gutes Produkt mit solch einem Nonsens erworben werden? Für wie blöde hält der Musk seine Kunden denn?

Drehmoment und Leistung waren noch nie das Problem des Elektromotors, das weiß jeder, der mal im ICE gefahren ist. Aber wer braucht schon einen Laster, der in drei Sekunden von null auf hundert beschleunigt? Die Frage ist eher, wie der Strom künftig in den Cybertruck und seine Kollegen kommt. Hier und in den Nachbarländern könnte das bald nur noch als Rinnsal zu erleben sein, wenn es stimmt, dass die privaten Ladeeinrichtungen gedrosselt werden sollen, damit das Netz nicht überlastet wird. Da schwingt eine gehörige Portion Optimismus mit. Wer glaubt im Ernst, dass in naher Zukunft eine nennenswerte Zahl von Elektroautos in den Garagen steht?

TECH-TALK

BAYERN VORN

VON BORIS SCHMIDT

Hessen vorn' war früher ein Slogan der Landes-SPD, erstmals schon 1962 verwendet. Heute ist Hessen nicht mehr ganz vorn, aber hinter Baden-Württemberg und Bayern immer noch ganz gut dabei. Diese drei Länder und der Stadtstaat Hamburg sind die Einzahler in den Länderfinanzen, alle anderen profitieren. Bayern stemmte 2018 mit 6,7 Milliarden Euro weit über die Hälfte des Ausgleichs. Die Bayern machen halt vor, wie es geht, werden praktisch immer deutscher Meister und wissen auch, wie man mit Bußgeldbescheiden umgeht. So ein unerfreulicher Schrieb flatterte neulich ins Haus, leider. Die Überraschung: Einspruch einlegen ist ganz einfach. Von wegen einen Widerspruch zu Papier bringen, Umschlag nehmen, zur Post rennen und als Einschreiben verschicken. Nein, es geht simpel übers Netz. Das spart Zeit und Geld. Nur so ganz trauen wir dem Braten noch nicht. So schnell der Strafzettel auch kam –, auch hier ist niemand schneller als die bayerischen Ämter – bislang haben wir noch nichts wieder gehört. Wobei man natürlich froh wäre, wenn die Sache einfach so im Sande verlaufen würde. Oder es kommt doch noch eine Vorladung per E-Mail. An der Verhandlung werden wir dann online teilnehmen.

HINWEIS DER REDAKTION

Ein Teil der in Technik & Motor besprochenen Produkte wurde der Redaktion von den Unternehmen zu Testzwecken zur Verfügung gestellt oder auf Reisen, zu denen Journalisten eingeladen wurden, präsentiert.