

Pfadfinder, Exploro, Getaway oder Backroad? Hinter diesen Modellnamen stecken keine SUV, zumindest keine mehrere Tonnen schweren, feinstaubhustenden Fahrzeuge mit vier Rädern und Benzinmotor. Als *Sports Utility Vehicle* könnten sie trotzdem durchgehen.

VON LUKAS KROMBHOLZ

Bei den Gefährten handelt es sich nämlich um Fahrräder, genauer gesagt Gravelbikes. „Gravel“ bedeutet im Englischen so viel wie Schotter oder Kies, das gleichnamige Rad ist die Schnittstelle zwischen Rennrad und Mountainbike. Ein Rad für alles also. Für steile Rampen in den Alpen, für Vollgas-Ausfahrten über die Landstraße, fürs Durch-den-Stadtverkehr-ins-Büro-Schlingeln, für Abkürzungen über Feldwege und für schmale Trampelpfade durch den Wald. Müsste man sich für ein einziges Fahrrad entscheiden, das Gravelbike wäre die perfekte Wahl. Die Radbranche erlebte während der Corona-Pandemie einen Boom, laut Statistischem Bundesamt erfuhrn Fahrradläden im April die „höchsten Umsatzsteigerungen im Einzelhandel überhaupt“. Belastbare Zahlen zum Graveler als besonders gefragtem Zweirad gibt es allerdings keine, dazu ist der Trendsport noch zu jung. „Der Zweirad-Industrie-Verband führt in seinen aktuellen Marktdaten das Gravelbike noch nicht einmal als eigene Kategorie, die Verkaufszahlen dürften anteilig in die Statistiken für Rennrad, Mountainbike und Reiserad eingehen“, erklärt Thomas Geisler vom Pressedienst Fahrrad und ergänzt: „Fast jeder Hersteller hat inzwischen Graveler im Angebot und man sieht sie immer häufiger auch im Alltag.“ Doch woher kommt das SUV-Bike?

Neu erfunden wurde das Rad natürlich nicht, in Europa sind Rennräder für den Geländeeinsatz bereits seit den späten 1960er-Jahren als „Querfeldeinräder“ bekannt, heute heißen diese „Crosser“. Erst ab 2015 entwickelte sich, ausgehend von den USA, aus jenen sehr sportlichen und dafür wenig komfortablen Rädern das heutige Gravelbike. Dieses erfüllt im Wesentlichen die folgen-

Auf Abwegen

Sieht aus wie ein Rennrad, hat aber Reifen wie ein Mountainbike – das Gravel-Rad erobert die Großstädte. Und dafür gibt es viele Gründe



Der „Pfadfinder“
von der Berliner
Manufaktur
Standert in Aktion

den Komponenten: Es ist schnell und leicht, aber eben auch robust und mit breiten, teils grobstolligen Reifen für jeden Untergrund ausgestattet. Die Geometrie mag auf den ersten Blick sportlich wirken, tatsächlich spielt jedoch die bequeme Sitzposition eine große Rolle. Denn der Graveler eignet sich zudem perfekt als Reiserad. Und das zeigt sich auch bei Design und Technik. Die Hamburger Marke Stevens hat mit dem E-Getaway eine Elektro-Variante im Portfolio, bei der durch Herausnehmen des Akkus ein Hohlraum im Rahmen zum Verstauen von Regenjacke, Pumpe oder Proviant wird. Außerdem sind die Rahmen häufig so geformt, dass Bikepacking-Taschen besonders einfach befestigt werden können. Amerikanische Hersteller wie Specialized oder Trek entwickelten nahezu unsichtbare und im Rahmen integrierte Federungssysteme für mehr Komfort. Und um es alltagstauglich zu machen, rüsten manche Hersteller ihre Modelle sogar mit Nabendynamo und Beleuchtung aus. Weil am Graveler generell viel individualisiert wird, hier und da für Gepäckträger, Taschen oder Schutzblech sogar noch ein Loch ins Rohr gebohrt wird, erleben Materialien ein Comeback, die im Performance-Bereich schon lange totgesagt waren. Kondition statt Karbon, Stahl ist die Wahl. Auch weil Aluminium oder Stahl im Gegensatz zu Kohlefaser eine dämpfende Komponente besitzt und kleine Schläge besser schluckt.

Lange Zeit galt das Rennrad als Speerspitze der technischen Entwicklung. Immer leichter, schneller, steifer. Profi-Modelle, wie sie momentan auch bei der Tour de France im Einsatz sind, werden im Windkanal entwickelt, die Hightech-Maschinen wiegen deutlich unter sieben Kilo. Die Gänge werden präzise mit kabellosen, elektrischen Schaltungen gewechselt, auch am Rennrad werden inzwischen häufig Scheibenbremsen verbaut. Und der Hobbyfahrer? Bekommt für 10.000 Euro und mehr Profi-Material. Nur wozu? Wozu Hunderte Euro für eine Gewichtsersparnis von wenigen Gramm (Titanschrauben zum Beispiel) ausgeben, wenn am eigenen Bauch das eine oder andere Kilo rauszuholen ist? Gewicht und



*Blickfang
Doppeldecker*

Futuristische Formen und technische Spielereien

Weil ein Gravelbike so viele verschiedene Ansprüche erfüllen muss, überbieten sich die Hersteller mit Innovationen. **BMC** (unten) hat ein nahezu unsichtbares Federungssystem an der Hinterachse für bessere Geländetauglichkeit entwickelt, bei **Canyon** (oben) ist man besonders stolz auf den Doppeldecker-Lenker, der Vibrationen und Schläge abfedert. Außerdem gibt es alles, von integrierten Gummi-Sturzpads am Rahmen bis zur auf Knopfdruck versenkbaren Sattelstütze. Scheibenbremsen hingegen gehören zur Grundausstattung. Ein gutes Einstiegsmodell kostet um die 1200 Euro.



*Das BMC mit
Heck-Federung*

Aerodynamik? Spielt am Graveler eine Nebenrolle.

Einer, der von Anfang an Gravel-Fan war, ist Magnus Heller. Seit zweieinhalb Jahren betreibt er den YouTube-Channel „Roadbike Party“. 14.000 Abonnenten hat er, in seinen Videos testet er vornehmlich Gravelbikes und dazugehörige Gadgets oder berichtet in Form eines Video-Tagebuchs von seinen Querfeldein-Reisen. In der noch jungen Szene ist er ein kleiner Star – und fungiert inzwischen auch als Bikefluencer: Schaltgruppen, Radtaschen, selbst ganze Räder bekommt er zum Testen zugeschickt. Auf einem Rennrad sitzt er heute kaum noch, auch wenn er jahrelang sogar im Verein fuhr: „Auf Dauer wird die Straße einfach langweilig.“ Seine erste Gravel-Erfahrung? „Ich habe von der Landstraße aus Feldwege gesehen und dachte cool, das machst du jetzt. Da ging erst einmal das halbe Rennrad kaputt“, erzählt er und lacht. Er kaufte sich ein Gravelbike und war sofort begeistert „Es entschleunigt. Es geht nicht mehr darum, wie schnell du bist, wie stark du bist.“

Das Gravelbike wirkt entschleunigend. Und das passt gut zur aktuellen Zeit. In eine Zeit, in der viele Menschen „einen starken Drang spüren, raus in die Natur zu kommen“, wie Magnus Heller die Sehnsucht beschreibt, ehe er ergänzt: „Mit dem Graveler hat man einen Vorwand, mal wieder Kind zu sein und sich schmutzig zu machen.“ So wie hippe Großstädter schon seit Längerem nicht mehr nur joggen, sondern „Trailrunning“ betreiben, soll jetzt also das Rad weg vom Asphalt, hinein in die vorstädtische Wildnis geführt werden. Bei der Navigation über Waldwege und Schotterpisten helfen GPS-Geräte, die wie klassische Radcomputer an den Lenker geklemmt werden. Geplant werden die Strecken per App oder Computer mit Anbietern wie Komoot oder Strava, die nicht nur als Routen-Planer, sondern auch als soziales Netzwerk fungieren. Inklusive Followern, Kudos (das Äquivalent zum Like), Fotos und detaillierten Fahrtdaten wie Gesamtkilometern und Durchschnittsgeschwindigkeit. Auch das passt eben gut zur urbanen Eitelkeit: Abschalten in der Natur ja, aber bitte so, dass es alle mitbekommen.