

## Cyclocross oder doch Gravel?

von bb - Donnerstag, 30. November 2017

[https://www.pd-f.de/2017/11/30/cyclocross-oder-doch-gravel\\_12022](https://www.pd-f.de/2017/11/30/cyclocross-oder-doch-gravel_12022)



Wer träumt nicht davon, wie die Fahrer der Tour de France dahinzugleiten, aber gleichzeitig auf schlechten Pisten und Radwegen sicher unterwegs zu sein? Das ist die Idee des Gravelbikes, es ist das universelle Breitreifenrennrad. Und dann gibt es auch noch Cyclocrosser, auch Querfeldein-Rennräder genannt. Gravelbike und Crosser sehen zwar ähnlich aus, versprechen ähnliches und beide machen viel Spaß. Dennoch gibt es feine, aber entscheidende Unterschiede. Der pressedienst-fahrrad zeigt diese auf und gibt Entscheidungshilfen bei der Wahl des richtigen Trainingspartners.

[pd-f/tg] Beide Radgattungen sind etabliert, das Geländerenrad und das Breitreifenrennrad. Viel länger schon als man annehmen würde. Zwei Faktoren beschleunigen jedoch die aktuelle Entwicklung. Erstens die Scheibenbremse: Ihre Vorteile sind die wetterunabhängig gute Funktion und, bei hydraulischen Systemen, die geringen Handkräfte bei ideal dosierbarer Bremskraft. Zweitens etabliert sich der [Tubeless](#)-Reifen, der statt eines Schlauchs einen Schluck Dichtmilch enthält. „Die Milch schützt einerseits auch bei geringem Luftdruck vor Pannen und andererseits reduziert sie den Rollwiderstand, den die Reibung des Schlauchs im Reifen verursacht, um ein deutlich spürbares Maß“, wie Peter Krischio vom Reifenhersteller und Tubeless-Vorreiter [Schwalbe](#) weiß.

### Für den knackigen Sport: Cyclocrosser

[Cyclocross](#) bzw. Querfeldein-Fahren ist eine der Grundfesten des europäischen Radsports und das schon seit mehr als hundert Jahren. Seine traditionelle Saison löst die der Rennräder ab, startet also im Herbst und dauert bis in den Frühling. Die Räder sind so konzipiert, dass sie es mit Matsch und Hindernissen aufnehmen können. Die Sitzposition ist ähnlich sportlich-aggressiv wie am [Rennrad](#). Steuer- und Sitzrohr haben aber einen steileren Winkel und auch das Tretlager ist höher als bei einem Straßenflitzer.

So geraten die Pedale nicht so schnell in Bodenkontakt. Zudem verfügen Cyclocrosser über einen größeren Reifendurchlass, damit Matsch und Schlamm nicht stecken bleiben. Hintergrund des Cyclocrossens ist der sportliche Wettkampf. Die Rennen sind kurz, schnell und anspruchsvoll. Sie werden auf zuschauerfreundlichen Rundkursen ausgetragen. Die Beschaffenheit des Kurses richtet sich dabei nach den natürlichen Bedingungen der Umgebung. Dabei kann es schon einmal matschig oder sandig werden. „Während eines Rennens müssen die Fahrer je nach Beschaffenheit auf- und abspringen, wenn Treppen, steile Anstiege oder ca. 40 Zentimeter hohe Hürden zu bewältigen sind. Auch auf solche Anforderungen müssen die Räder ausgelegt sein“, beschreibt Volker Dohrmann, Leiter Produkt, Strategie und Marketing bei [Stevens Bikes](#).

Der Hamburger Hersteller gilt als einer der Experten beim Thema Cyclocross in Deutschland, unterstützt Rennen sowie Teams von der Nachwuchsförderung bis zur Weltelite und hat auch ein breites Portfolio an unterschiedlichen Rädern im Angebot, z. B. das Weltcup-bewährte „Super Prestige“ mit Carbonrahmen (3.899 Euro). Mit dem Rad wurden bereits Erfolge bei Welt- und Europameisterschaften gefeiert. „Wir sind seit über 15 Jahren im Cyclocross-Bereich unterwegs. Dabei entwickeln wir uns stetig weiter und schauen nach Verbesserungen“, so Dohrmann.

Die Reifenbreite für Cross-Rennen ist durch den Internationalen Radsportverband UCI genau definiert: Maximal 33 Millimeter breit dürfen sie sein. „Wir haben für den Cross-Einsatz in unserer ‚X-one‘-Familie drei unterschiedliche Profile im Programm – je nach Untergrund von trockenen bis matschigen Bedingungen“, erklärt Peter Krischio. „Je schlammiger es ist, desto mehr mechanischer Grip wird benötigt.“

### Einfach-Schaltung rollt an

Hydraulische Scheibenbremsen gehören mittlerweile zum Standard an Cyclocrossern. „Speziell dank ihrer guten Dosierbarkeit bei feuchten und nassen Bedingungen sind sie die beste Wahl“, erklärt Tobias Erhard vom Bremsenhersteller [Sram](#). Einfach-Schaltungen sind zusehends etabliert. Ihr Vorteil: Durch das Wegfallen des Umwerfers bleibt weniger Dreck und Schlamm im Antriebsbereich hängen und man spart zusätzliches Gewicht. Lange Anstiege, die ein zusätzliches kleines Kettenblatt erfordern würden, gibt es im Cross-Sport ohnehin selten. Mit dem „SuperX Force 1“ (3.599 Euro) bietet Radhersteller Cannondale einen Flitzer aus [Carbon](#), der dem aktuellen Stand der Technik entspricht. „Scheibenbremsen und Einfach-Schaltung bringen definitiv Vorteile mit, die der Fahrer direkt spüren kann. Aber der Zweifach-Antrieb hat weiterhin seine Daseinsberechtigung, wenn die Fahrer mehr auf der Straße unterwegs sind“, erläutert Philipp Martin von Cannondale. Ein vielseitiger Einsatzbereich sowie feinere Gangabstufungen sind Argumente, die für eine Zweifach-Schaltung sprechen.

### Überall-Renner: Gravel Bikes

Das Prinzip des Gravel Racers ist ebenfalls schon sehr alt, der Name ist aber relativ neu. Gravel ist das englische Wort für Schotter. Schon frühe Rennräder hatten breite Reifen und waren für losen Untergrund geeignet – kein Wunder, gab es doch noch kein glattes Asphaltnetz. Wenn man nun breite Reifen mit guten Bremsen sowie modernen, leichten Rahmen und Komponenten verbindet, erhält man das neue Vielzweckrennrad. Mit den Cyclocrossern gemein haben Gravel-Renner die sportlichen Gene. Sie sind reinrassige Ganzjahres-Rennräder mit einer sportlichen oder langstreckentauglichen Sitzposition und tiefen Tretlagern. Auf der Straße überzeugen sie dank eines geringen Rollwiderstands der breiteren Reifen. Allerdings sind sie durch deren größere Stirnfläche bei hohen Geschwindigkeiten aerodynamisch im Nachteil gegenüber reinen Straßenrennrädern. Hersteller mit eher sportlichem Hintergrund, wie Stevens oder [Koga](#), bieten Allwege-Rennräder derzeit mit Reifenbreiten bis maximal 40 Millimetern an. Aktuelle Modelle sind etwa das „Tabor“ von Stevens (999 Euro) oder Kogas „Colmaro Allroad“ mit Aluminiumrahmen und Carbongabel (1.899 Euro) sowie Einfach-Schaltung und Scheibenbremsen. Interessant: Für mehr Steifigkeit setzt Koga bei der Montage auf Steckachsen. „Mit neun Kilogramm ist unser Rad dennoch sportlich leicht“, sagt Harald Troost vom niederländischen Fahrradhersteller. Andere Anbieter wie die US-Pioniere von Salsa haben dagegen Räder mit bis zu

50 Millimetern Reifenbreite im Angebot. „40 Millimeter Reifen sind für uns jedoch die beste Wahl in Sachen Durchschlagsschutz und Komfort“, meint Krischio.

Einen Einstieg ins Segment hat [Haibike](#) aus Schweinfurt im Katalog: Das „Seet Alltrack 2.0“ für 1.299 Euro ermöglicht die Aufnahme von Reifen bis zu 40 Millimetern Breite. Alternativ können auch schmalere Reifen und Schutzbleche montiert werden. Gravel-Bikes eignen sich nicht nur zur deutlichen Erweiterung der „Hausrunde“, sondern auch für sportliches Reisen. Befeuert wird das vom Trend zum [Bikepacking](#), also leichtes Gepäck in Taschen an [Sattel](#), Lenker und Rahmen unterzubringen, die die Fahrdynamik des Rades nicht stark verändern. „Sportliche Fahrer können abseits der Straße das Abenteuer suchen und neue Wege erkunden. Wir bieten mit unseren Taschen die passenden wasserdichten Produkte für den Wochenend-Trip. Die Trends Gravel-Racer und Bikepacking unterstützen sich gegenseitig“, unterstreicht Peter Wöstmann vom Taschenspezialisten [Ortlieb](#).

### Crossover – bis zum Reiserad

Der wichtigste Effekt der Neuerungen ist das Aufweichen der über Jahrzehnte festgeschriebenen Radgattungen – und der Nutzen, den alle Radfahrer davon haben. So verbaut Cannondale z. B. beim Modell „Slate Force 1“ (3.499 Euro) eine Lefty-Federgabel und breite Reifen bis 42 Millimeter. „Das Rad verbindet die Schnelligkeit eines Rennrades mit dem Komfort eines Mountainbikes. Wir bezeichnen das als ‚New Road‘,“ erklärt Martin. Der Vorteil ist zusätzlicher Grip in den Kurven, die Traktion und Komfort der breiten Reifen mit sich bringen. Die Vielfalt der Griffpositionen am Rennradbügel schätzen andererseits immer häufiger Alltagsvielfahrer oder Radreisende.

In diesem Zusammenhang kommen sogenannte Endurance-Renner ins Spiel, die auch Scheibenbremsen und etwas breitere Reifen haben als Rennräder, bei denen aber der Sitzkomfort im Mittelpunkt steht. Die Position ist also gemäßigter als bei Renner, Gravelbike oder Crossover: Ihre Lenker sind höher, etwas näher am Sattel und haben mitunter eine ergonomischere Form. Viele Hersteller verbauen an ihren neuen Rennlenker-Rädern Aufnahmen für Gepäckträger, Schutzbleche und feste [Beleuchtung](#), was ihre Tourentauglichkeit unterstreicht. Das Angebot an diesen Rädern ist derzeit fast unüberschaubar vielfältig. Ein aktuelles Beispiel ist das „Speedster SP-300“ von [Velotraum](#) (ca. 3.500 Euro). Eine Reifenbreite von maximal 60 Millimeter, ein Rennradlenker und eine aufrechte Sitzposition machen es zu einem Crossover-Fahrrad par excellence.

### Fachmeinungen

Laut den Testern der Rennradzeitschrift RoadBike werden Cyclocross-Räder in Zukunft deutlich sportlicher, die Unterschiede zu Gravel Racern stärker spürbar. Dies sei „ein wichtiger Schritt“, um die beiden Radtypen in Zukunft zu unterscheiden, was allerdings wiederum für eine stärkere Segmentierung spräche. Die Redakteure des Fachmagazins [Trekkingbike](#) schreiben hingegen, dass nicht jeder Hersteller den Trend zum Gravel Bike mitgehen wird und sich weiterhin auf die klassische Unterscheidung konzentriert. Die Beispiele zeigen: Die unterschiedlichen Begrifflichkeiten sind in der Radszene umstritten, nicht jeder Hersteller geht den neuen „Trend“ mit. „Wir bauen seit 1993 Räder mit Rennlenkern und breiten Reifen für den robusten Einsatz. Klar, könnten wir das jetzt auch Gravel nennen“, meint beispielsweise Stefan Stierer von Velotraum.

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

[Erweiterte Bildauswahl zum Thema \(110 Bilder\)](#)

Passende Themen beim pd-f:

[Eurobike: Radsport und Spaß im Gelände 2018](#)

[Straßenradsport: Schneller, breiter, komfortabler](#)

[Gravel-Bike – mit dem Rennrad über Stöckchen und Steinchen](#)

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

[Themenblatt: Schaltung](#)

[Tour de France: Warum Hobbysportler besser rollen als die Profis](#)

[Zehn Gründe, warum sportliche Radfahrer den Winter lieben \(sollten\)](#)

[Cyclocrosser: Filigran durchs Gelände](#)

[Typenkunde – Crossrad](#)

#### Passendes Bildmaterial



