

Rennradprofi gravelt mit E-Bike

von bb - Donnerstag, 17. Juni 2021

<https://www.pd-f.de/2021/06/17/rennradprofi-gravelt-mit-e-bike/>



(pd-f/tg) E-Gravel-Bikes verbinden zwei aktuelle Trends: Rennradfahren auf Schotter mit Elektromobilität. Aber halten die Räder auch das, was sie versprechen? Für den pressedienst-fahrrad schwang sich [Rennrad](#)-Profifahrerin Hannah Buch auf ein „Topstone Neo“ von [Cannondale](#) und sammelte neue Erfahrungen abseits ihres Trainingsalltags.

Die ersten Fahreindrücke

E-Bikes sind Hannah Buch zwar ein Begriff, doch so richtig gefahren ist die junge Rennradfahrerin mit den elektrifizierten Bikes laut eigener Aussage noch nicht. Deshalb waren die ersten Kilometer mit dem E-Gravel-Bike „Topstone Neo 3 Carbon Lefty“ von Cannondale (6.099 Euro) etwas ungewohnt. „Die Motorunterstützung hört bei ca. 25 km/h auf und der Übergang hat sich am Anfang sehr komisch angefühlt“, berichtet Hannah Buch. Mit der Zeit habe sie sich allerdings dran gewöhnt und das Fahren habe sehr viel Spaß gemacht. Selbst längere Trainingsfahrten waren mit einer Akku-Ladung kein Problem: „Ich bin viel entweder ohne Unterstützung oder nur in einer niedrigen Stufe gefahren. Da hatte ich keine Probleme. Es ist ja nicht wie beim Handy, dass das Gerät dann gar nicht mehr funktioniert. Man kann ja auch mit leergefahrenem Akku ganz normal weiterfahren.“

Mehr Abwechslung und mehr Spaß

Ein Vorteil des Gravel-Bikes war die Neugestaltung des Trainingsalltags: „Ich fahre ja eigentlich nur auf der Straße. Aber mit dem Gravel-Bike kann ich ganz neue Wege abseits des Asphalts kennenlernen.“ Der Trainingsnutzen lag für die Deutsche Meisterin im Zeitfahren der Altersklasse U19 vor allem in einer Verbesserung ihrer Fahrtechnik: „Graveln ist ein super Techniktraining und super für die Radbeherrschung. Es wird uns immer wieder empfohlen, das alternativ zu trainieren.“ Besonders weil Gravel-

Passagen bei den offiziellen Rennen im Kommen sind, die Göttingerin dort allerdings bislang Probleme hatte. Wie man diese Art des Techniktrainings in einen bereits vollgepackten Trainingsalltag integrieren kann, müsse sie erst sehen: „Aber es ist auf alle Fälle eine Abwechslung und Auflockerung. Grundlagenfahrten kann man beispielsweise mehr auf Schotter absolvieren.“

Kondition und Technik trainieren

Ein gern genutztes Argument von E-Rennradfans ist, dass Profis ihr Training damit besser gestalten und steuern können. Durch den E-Antrieb lassen sich beispielsweise Belastungen besser regulieren oder auch Intervalle gezielter fahren. Den Vorteil erkennt Hannah Buch auch, schränkt aber ein: „Das ist sicherlich bei längeren Anstiegen ein Thema, wenn man diese dank E-Unterstützung im Grundlagenbereich hochtreten kann. In meinem Trainingsterrain rund um Göttingen sind längere Anstiege aber eher selten.“

Vielleicht ein wenig schneller?

Ein kleiner Kritikpunkt ist für Hannah Buch, dass das E-Gravel-Bike nicht wie ein S-Pedelec bis 45 km/h unterstützt: „Ein bisschen schneller wäre schon schön. Eine Unterstützung bis 35 km/h würde wahrscheinlich ausreichen.“ Dann wäre es beispielsweise auch möglich, dass Freund:innen sie bei Trainingsfahrten begleiten könnten. Der E-Motor sorge für die Chancengleichheit. „Ich müsste nicht mehr so viele Kilometer alleine fahren. Das wäre schon cool, wenn Freund:innen mitfahren könnten, auch wenn der Trainingsunterschied riesig ist.“

[Direktdownload Bildauswahl und Artikel \(12 Bilder\)](#)

[Erweiterte Bildauswahl zum Thema \(12 Bilder\)](#)

Passende Themen beim pd?f:

[Zehn Fahrradtrends für 2021](#)

[Zehn Gründe, warum man jetzt Gravel-Bike fahren sollte](#)

[Alisa Focke: „Finen klassischen Arbeitstag kenne ich nicht“](#)

[Typenkunde – Rennrad](#)

Passendes Bildmaterial

