

# Gravel

## KAUFBERATER



# Die 75 besten Gravelbikes

Kaufberater für Race-, Offroad- & E-Bikes



POWERED BY:

**RennRad**

**Elektro  
Rad**

**Rad  
fahren**



## GRAVELRÄDER: TESTS & KAUFBERATUNG

**7** 5 Räder, drei Magazine, 18 Testfahrer – das sind die Zahlen, die dieses Extra-Magazin definieren. Auf den folgenden Seiten steht eine besondere Fahrrad-Gattung im Fokus: Gravelbikes – schnelle leichte Räder für den Asphalt- und den Gelände-Einsatz. Wir haben die Top-Räder des Jahres getestet, Modelle aller Preisklassen und Ausrichtungen: rennradähnliche Race-Modelle, Alltags-, E-Motor- oder besonders preisleistungsstarke und voll offroad-taugliche Bikepacking-Räder. Auf den folgenden Seiten wird wohl jeder fündig. Das günstigste Test-Modell kostet 1.799 Euro, das teuerste 11.500. Unsere Tests zeigen die Besonderheiten, die Stärken und die Schwächen aller

Bikes. Ein weiterer großer Vergleichstest dreht sich um das, was für das Radreisen, Langstreckenfahren, Bikepacking und Commuting notwendig ist: Rad-Packtaschen. Zudem waren wir mit Gravel-Laufrädern in einem Windkanal: Die Ergebnisse des aufwendigen Laufrad-Tests finden Sie im Folgenden. Diese Gravel-Extra-Ausgabe ist das Ergebnis einer Kollaboration der drei Magazine RennRad, Radfahren und ElektroRad. Sie bietet verschiedene Sichtweisen, die Quintessenz von Jahrzehnten Test-Erfahrungen und tausenden -Kilometern – und vor allem: Räder aller Ausrichtungen, für alle Einsatzzwecke. Mit diesem Heft findet Jeder das zu den eigenen Anforderungen passende Rad.

POWERED BY:

**RennRad** **Rad** **Elektro**  
**fahren** **Rad**

# INHALT

## GRAVEL KAUFBERATER

<b>Bikepacking-Radtest: Gravelbikes ab 1799 Euro</b>	<b>6</b>
16 vielseitige Offroad-Modelle im großen Vergleich: Mit Rädern von Canyon, Storck, Stevens, 8bar & Co.	
<b>Race-Gravel: 14 agile Offroad-Modelle im Test</b>	<b>24</b>
Schnelle Race-Modelle im Vergleichstest: Mit Rädern von Specialized, Canyon, Rose, Benotti, Storck & Co.	
<b>Schneller: Gravel-Laufräder im Windkanal-Test</b>	<b>40</b>
Zehn Gravel-Laufradsätze im Labortest. Mit Modellen von Campagnolo, DT Swiss, Mavic, Tune und anderen	
<b>Test &amp; Kaufberatung: 21 Pack-Taschen</b>	<b>50</b>
Praktisch, robust, leicht, wasserdicht: 21 Modelle aller Preisklassen & Größen im direkten Vergleich	
<b>Praktisch: Schutzbleche &amp; Träger-Systeme</b>	<b>60</b>
Zehn Schutzbleche und montierbare Gepäckträger von Topeak, SKS und Co. im großen Vergleichstest	
<b>Test: Gravel-Trikots &amp; -Radhosen ab 77 Euro</b>	<b>68</b>
Robust, komfortabel, aerodynamisch und funktional – Radbekleidung für den Gravel-Einsatz im Vergleich	
<b>Allrounder: Gravelbikes für Freizeitfahrer im Test</b>	<b>84</b>
Komfortabel, agil, robust & mehr: 24 Gravelbikes ab 1899 Euro. Mit Modellen von Giant, Rose, Bulls & Co.	
<b>E-Gravel: 21 Offroad-Modelle ab 2899 Euro</b>	<b>114</b>
Vielseitige E-Gravelbikes im großen Vergleichstest. Mit Rädern von Storck, Yamaha, Poison, Centurion und Co.	
<b>Impressum</b>	<b>144</b>

OFF

ROAD



# GELÄNDEGÄNGIG, STABIL, SCHNELL UND EXTREM VIELSEITIG: IN DIESEM TEST SIND GRAVELRÄDER ALLER AUSRICHTUNGEN VERTRETEN – 16 OFFROAD-MODELLE AB 1799 EURO IM GROSSEN VERGLEICHSTEST.

**Text:** D. Binnig, S. Pusch, F. Böna,  
P. Klimsa, J. Schinnagel, F. Nagel  
**Fotos:** Gideon Heede, Specialized

**1**6 Räder – ein Rad-Segment: Gravel. Doch Gravel ist nicht gleich Gravel. Das Segment differenziert sich zunehmend aus. Die Ansprüche, die Einsatzzwecke und die Räder werden immer spezifischer: Von Modellen für den Renneinsatz, über Alltags- und Pendlerbikes bis hin zu solchen für Mehrtagestouren und Radreisen. In diesem Testfeld sind sie alle vertreten – und aus allen Preisklassen. Das günstigste getestete Gravelrad kostet 1799 Euro. Das Poison Taxin bietet: einen Aluminium-Rahmen, eine mechanische Shimano-GRX-600-Gruppe und DT-Swiss-G-540-db-Aluminium-Laufräder. Sein Gewicht: 11,03 Kilogramm. Am anderen Ende des Preis-Spektrums ist das Falkenjagd Aristos R Trail Gravel angesiedelt. Sein Rahmenmaterial: Titan. Sein Gewicht: 9,2 Kilogramm. Sein Preis: 8785 Euro. Einige Test-Modelle erinnern von ihrer Geometrie, der Ausrichtung und der Ausstattung her an Rennräder mit breiteren Reifen beziehungsweise an Cyclocrosser – bei anderen liegt der Fokus eher auf den Parametern Fahrkomfort, Zuladung und Geländetauglichkeit. Ein Indikator für den jeweiligen Einsatzzweck kann auch die Reifenbreite sein. So rollt etwa das Stevens Camino Pro auf, in der Relation, 40 Millimeter „schmalen“ Continental-Terra-Pneus.

## Konzepte & Antriebe

Mit seinem nur 42 Millimeter breiten Oxygen-Scorpio-Aerolenker, einer 2x12-GRX-820-Gruppe und einem Stack-to-Reach-Verhältnis von 1,46 ist es eines der am klarsten auf den sportiven Race-Einsatz ausgerichteten Modelle. An acht Rädern in diesem Testfeld sind 45 Millimeter breite Reifen verbaut – am Willier Adlar, dem Kocmo Daytona-Pi | Race IQ 50 und dem 8bar Tflsberg Steel V2 sogar 57-Millimeter-Modelle. Alle drei Räder sind stark auf den Bikepacking- und Offroad-Einsatz ausgerichtet. Dies zeigen auch die zahlreichen Montagepunkte für Zusatz-Flaschenhalter, Schutzbleche, Taschen und Gepäckträger an den Rahmen und Gabeln der Test-Modelle. Santa Cruz setzt bei seinem Modell Stigmata auf eine maximale Offroadtauglichkeit: Eine Rockshox-Gabel mit 70 Millimetern Federweg sowie eine funkgesteuerte und versenkbare AXS-XPLR-Sattelstütze boten im Testverlauf

große Dämpfungsreserven, auch in sehr ruppigem Gelände. Basic Bikes setzt einen ähnlichen Fokus – die Berliner Marke verbaut dazu einen gefederten Vorbau von Vecnum an sein Gravelbike. An elf Rädern in diesem Test sind Gruppen mit Einfachantrieb, an vier sind Zweifach-Systeme verbaut. Eine Besonderheit ist der Antrieb des Kocmo Daytona-Pi | Race IQ: Der Hersteller kombiniert einen Riemenantrieb mit einem 12-Gang-Pinion-Getriebe. In einem gekapselten Gehäuse greifen Stirnzahnräder – ähnlich wie in einem Autogetriebe – ineinander. Das System soll durch seine Robustheit und Wartungsfreundlichkeit überzeugen – und mit der schwerpunkt günstigen Bauweise unter dem Tretlager punkten. Der Rahmen des Kocmo besteht wie der des Falkenjagd aus Titan. Das Material überzeugt vor allem durch seine Dauerhaltbarkeit – der Werkstoff hat jedoch seinen Preis: Beide Modelle gehören mit 6700 beziehungsweise 8785 Euro zu den teuersten Rädern in diesem Vergleich. Der Werkstoff Stahl kommt am Rennstahl 853 Gravel und am 8bar Tflsberg zum Einsatz. Dessen Rahmen überzeugt vor allem durch seine Robustheit und die sehr hohe Zuladungskapazität. Wobei auch eine bekannte Schwäche des Materials deutlich wird: Das 8bar Tflsberg Steel V2 wiegt 11,6 Kilogramm in der Größe M – und damit 3,3 Kilogramm mehr als das leichteste Carbon-Modell dieses Testfelds: das Basic Bikes Gravelbike. Dieses ist, ebenso wie die Modelle von Canyon, Stevens, Sciu, Storck und Riverside stärker auf den sportiven Einsatz ausgerichtet. Explizite Race-Gravelbikes haben wir im Frühjahr getestet und in der Ausgabe 5/2024 vergleichend gegenübergestellt. Die Magazin-Ausgabe mit dem Test zum Download finden Sie hier: [www.bit.ly/46N5gyb](http://www.bit.ly/46N5gyb)

### **DAS LEICHTESTE RAD**

**Basic Bikes Gravelbike Shimano GRX  
8,27 Kilogramm**

### **DAS SCHWERSTE RAD**

**Kocmo Daytona-Pi | Race IQ  
12,27 Kilogramm**

### **DAS TEUERSTE RAD**

**Falkenjagd Aristos R Trail Gravel  
8785 Euro**

# RACE GRAVEL

**Text:** D. Binnig, F. Böna, S. Pusch, M. Fischer,  
J. Schinnagel, P. Klimsa

**Foto:** Paul Masukowitz

Sie können quasi Mountainbikes sein oder fast schon Rennräder, Radreise-Gefährte oder Renn-Maschinen: Der Markt der schnellen geländegängigen Gravelbikes wird immer größer und differenziert sich immer weiter aus. Die Unterschiede zwischen einzelnen Modellen sind inzwischen teils enorm. Gravelbike ist demnach nicht gleich Gravelbike. Sie haben teils 27,5 Zoll „kleine“ Laufräder und 50 Millimeter breite Reifen, dutzende Ösen für die Schutzblech-, Taschen- und Gepäckträgermontage, Frontfederungen und mehr. Doch in diesem RennRad-Test haben wir uns auf einen Bereich des Gravelrad-Marktes fokussiert: sportiv ausgerichtete und renntaugliche, „schnelle“ Modelle. Sie sind teils etwas weniger auf Bikepacking, Komfort und Geländegängigkeit ausgerichtet – und mehr auf Agilität, Direktheit, Steifigkeit und Leichtgewicht. Eines der leichtesten Test-Modelle ist zugleich auch das wohl leichtgewichtige Serien-Gravelbike überhaupt: das Specialized S-Works Crux. Es war einst als Cyclocrosser konzipiert – ergo: klar auf den Renneinsatz. Mit einer Geometrie, die zu aggressiven Sitzpositionen führt und Top-Beschleunigungseigenschaften. Das neue Crux ist daran angelehnt – wurde aber weniger kompromisslos. Das Gewicht unseres Testmodells der Rahmengröße 56: 7,38 Kilogramm. Gleichzeitig ist es auch das teuerste

Rad des Testfelds. Der Preis: 11.500 Euro. Noch weniger wiegt in unserem Testfeld nur das Gunsha SLX 3.1. Dessen Gesamtgewicht in der Rahmengröße S: 6,93 Kilogramm. Der bayerische Hersteller aus Bärnau baut jedes Rad den individuellen Wünschen der Kunden entsprechend auf. Die Breite der verbauten Challenge-Gravel-Grinder-Reifen: 38 Millimeter. Die Reifenwahl sagt, gerade im Gravel-Bereich, enorm viel über das Einsatzgebiet und die Ausrichtung eines Rades aus. In diesem Testfeld reichen die Reifenbreiten von 38 bis zu 45 Millimetern. Die breitesten Pneus sind unter anderem am 1of1 Austrian Bikes montiert. Dieses Testmodell wurde vor allem für den Allround- und den Langstrecken-Einsatz konzipiert – und bietet einen sehr hohen Dämpfungskomfort. Das schwerste Rad in diesem Testfeld, das Basso Palta, bringt 9,86 Kilogramm auf die Waage. Dennoch ist es recht stark auf den Race-Einsatz ausgerichtet. Der Renn-Fokus ist somit innerhalb des Testfeldes stark unterschiedlich ausgeprägt. Manche Modelle machen hier – in Sachen Dämpfungsverhalten, sportive Sitzposition und Ausstattung – kaum Kompromisse, andere sind extrem alltags- und langstreckentaugliche Allrounder. Viele der getesteten Räder sind teils, etwa am Rahmen



# SCHNELLER AUF SCHOTTER

10  
GRAVEL  
LAUFRÄDER

**Text:** Dipl.-Ing. Volker Buchholz  
Technische Hochschule OWL Lemgo  
**Fotos:** Dipl.-Ing. Volker Buchholz, Cor Vos,  
Alberto Storti, Paul Masukowitz

**3** 27 Kilometer in neun Stunden, elf Minuten und 47 Sekunden – dies entspricht einer Durchschnittsgeschwindigkeit von rund 35 Kilometern in der Stunde. Der Australier Lachlan Morton aus dem Team EF Education-EasyPost fuhr diese Rekordzeit weder mit einem Rennrad noch auf Asphalt, sondern mit einem Gravel-Bike über Schotter, Geröll und durch Matsch. Das „Life Time Unbound Gravel“ im US-Bundesstaat Kansas gilt als die inoffizielle Weltmeisterschaft für Gravel-Fahrer – die diesjährige Ausgabe war die schnellste aller Zeiten. Neben der Physis der Fahrer ist das „Material“ schon längst ein Siegfaktor bei den großen Gravel-Rennen. Morton fuhr beim Unbound ein aerooptimiertes Cannondale-Supersix-Evo-SE-Gravel-Rad mit 45 Millimeter hohen Vision-Laufrädern. Schneller Radfahren mit der gleichen Leistung – das ist das, was die meisten Radprofis und Hobbysportler wollen. Mit die beliebtesten „Tuningteile“ sind in diesem Zusammenhang: die Laufräder. Wir haben zehn verschiedene Laufradsätze im Labor und in der Praxis getestet. Um den Trend zu schnellen, aerodynamischen Hochprofil-Laufrädern abzubilden, haben wir alle Modelle im Windkanal unter realen Fahrbedingungen untersucht. Wir wollten wissen: Machen hohe Felgen auch Gravel-Bikes klar schneller? Rennrad ist damit wohl das erste Medium, das Gravel-Laufräder auf ihre aerodynamischen Qualitäten hin umfassend untersucht.

## Aerodynamik & Leichtgewicht

Es kann sich aus mehreren Gründen lohnen, ein serienmäßig ausgestattetes Gravel-Bike mit einem neuen Laufradsatz auszurüsten und in den meisten Fällen aufzuwerten. Noch vor einigen Jahren waren an den ersten Gravel-Rädern in der Regel stabile Rennrad-Laufradsätze mit Innenmaulweiten von 19 bis 21 Millimetern verbaut. Moderne Gravel-Laufräder weisen im Gegensatz dazu ein Felgeninnenmaß von 24 bis 25 Millimetern auf. Damit harmonisieren sie besonders gut mit 40 Millimeter breiten profilierten Reifen oder 30er Slicks. Der Grund: Breitere Felgen erhöhen die effektive Breite der auf ihnen montierten Reifen und damit auch das Volumen. Im Ergebnis führt das zu einer größeren Aufstandsfläche, zu mehr Grip und Komfort. Gravelbikes im Preisbereich von 2500 bis 4000 Euro sind meist mit einem Carbon-Rahmen und einer hochwertigen mechanischen oder sogar elektronischen Schaltung ausgestattet. „Gespart“ wird dafür oft an den Laufrädern und den Anbauteilen wie dem Lenker, der Sattelstütze und dem Sattel. Serien-Laufräder wiegen oftmals zwischen 1900 bis 2100 Gramm – sie sind damit vergleichsweise schwer. Schon eine Gewichtsreduzierung um 200 Gramm kann sich deutlich bemerkbar machen – in der Beschleunigung, der Reaktivität und der Agilität. Die beiden leichtesten Test-Laufradsätze von Specialized und Leeze wiegen 1263 beziehungsweise 1363 Gramm. In der Relation zum schwersten Test-Modell, den DT Swiss GR 1600 Spline, ergibt sich ein Gewichtsvorteil von mehr als einem halben Kilogramm. Aktuelle Modelle weisen oft

BIKEPACKING-TASCHEN

# ZULADUNG

LENKERTASCHEN | SATTELTASCHEN | RAHMENTASCHEN





**TAGES-, WOCHENEND- UND MEHRTAGES-TOUREN  
AUF DEM RAD UND IMMER ALLES NÖTIGE  
DABEI HABEN. WAS ES DAFÜR BRAUCHT:  
ROBUSTE UND FUNKTIONELLE BIKEPACKING-  
TASCHEN. 21 TASCHEN VON SIEBEN HERSTELLERN  
IM GROSSEN VERGLEICHSTEST.**

**Text:** Günther Proske

**Fotos:** Juanan Barros, Rad Race, Sebastian Stiphout

---

**D**er Reiz des Bikepackings liegt in seiner Einfachheit: kein sperriger Gepäckträger, keine komplizierten Montagehilfen. Stattdessen werden die Taschen direkt am Fahrradrahmen und am Lenker befestigt, was sie ideal für den Einsatz am Rennrad oder besonders am Gravelbike macht. Dieses schlanke Setup ermöglicht es, leicht und effizient unterwegs zu sein, ohne auf wichtige Ausrüstung wie Kleidung, Proviant oder eine Campingausrüstung verzichten zu müssen. Der Markt für Bikepacking-Taschen wächst kontinuierlich. In unserem Test haben wir die drei wichtigsten Taschentypen – für Lenker, Rahmen und Sattel – von etablierten Marken und Newcomern verglichen. Dabei zeigt sich: Nicht nur die Klassiker überzeugen, auch neue Anbieter bringen frische, innovative Ideen ein. Die von den Herstellern angebotenen Lösungen sind so vielfältig, dass wir uns bei der Testprodukt-Auswahl vorab auf einige wenige Punkte fokussiert haben. Alle Taschen – bis auf die ‚Load‘-Modelle von Canyon – können ohne bereits am Rahmen befindliche Schrauben oder Ösen montiert werden. Außen vor ließen wir Satteltaschen, die auf oder an einem fest montierten Gepäckträger „eingehängt“ werden.

**SCHUTZ &**

**SCHUTZBLECHE UND  
MONTIERBARE  
GEPÄCKTRÄGER IM  
GROSSEN TEST.**

**TRANSPORT**





SCHUTZBLECHE

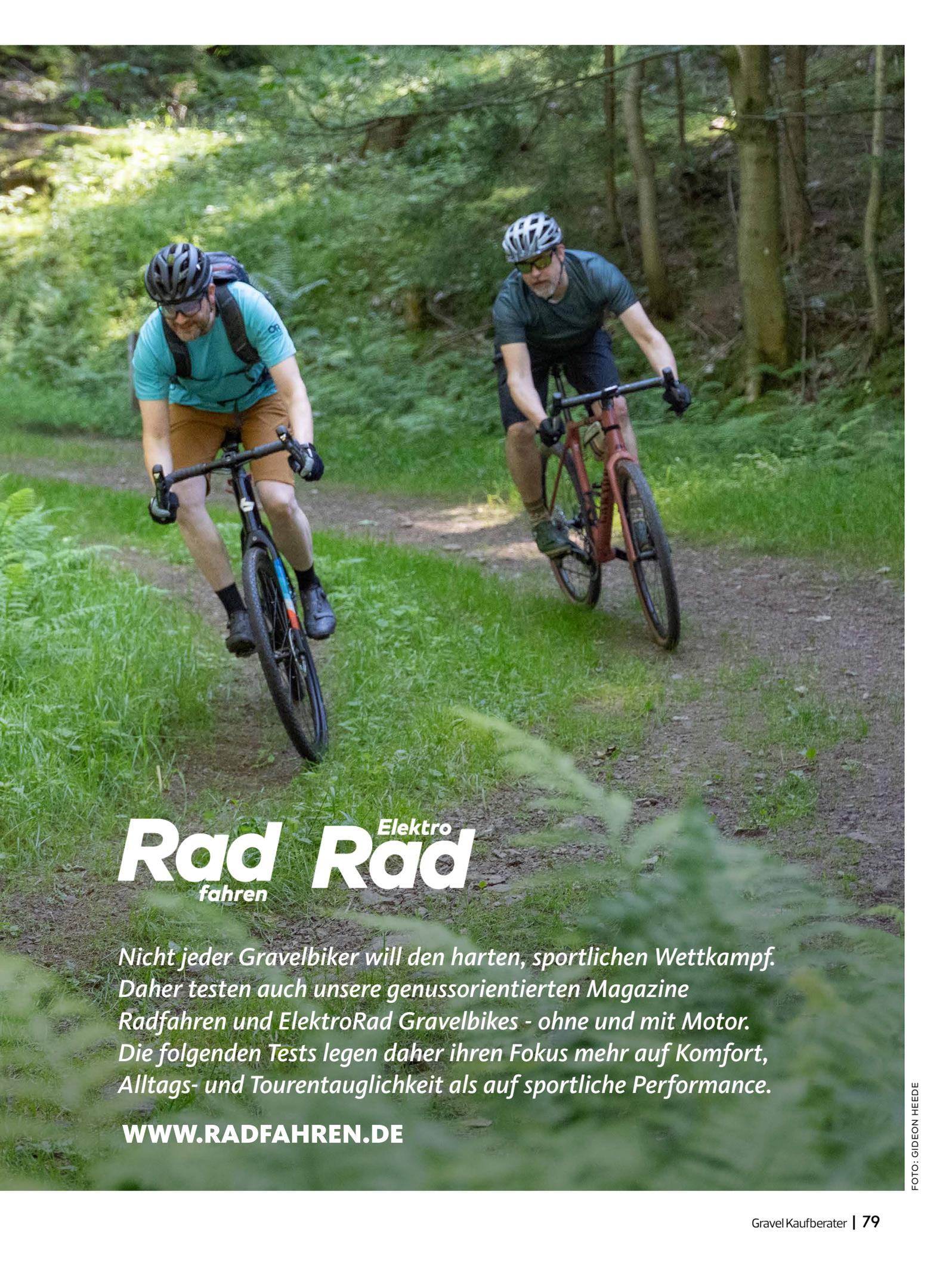
**&**

GEPÄCKTRÄGER

# GENUSSVOLL

Gravelbikes für Alltag, Tour & Pendeln  
getestet von Radfahren & ElektroRad!



A photograph of two cyclists riding gravel bikes on a dirt path through a lush green forest. The cyclist in the foreground is wearing a light blue t-shirt, brown shorts, a black helmet, and sunglasses. The cyclist in the background is wearing a dark green t-shirt, black shorts, a white helmet, and sunglasses. Both are leaning forward in a riding posture. The path is surrounded by tall grass and ferns, with sunlight filtering through the trees.

# **Rad** <sup>Elektro</sup>**Rad** fahren

*Nicht jeder Gravelbiker will den harten, sportlichen Wettkampf. Daher testen auch unsere genussorientierten Magazine Radfahren und ElektroRad Gravelbikes - ohne und mit Motor. Die folgenden Tests legen daher ihren Fokus mehr auf Komfort, Alltags- und Tourentauglichkeit als auf sportliche Performance.*

**WWW.RADFAHREN.DE**



*24 Gravelbikes von 1899 bis 8785 Euro*

# KANN SÜCHTIG MACHEN!



**JETZT WIRD'S WILD**

## Im Test: 21 E-Gravelbikes von 2899 bis 9999 Euro



FOTO: F. MOSER

E-Gravelbikes! Wird hier eine neue Sau durchs Dorf getrieben – oder über die Feldwege? Kaum. Denn dazu sind die sportlichen Geländegänger mit Rennrad-Genen zu faszinierend und vielseitig. Wir haben 21 ungebändigte Gravelbikes ganz unterschiedlicher Ausrichtung getestet.

W eit mehr als 90 Prozent aller Mountainbikes, die in den vergangenen Jahren über den Verkaufstresen gegangen sind, haben einen E-Motor an Bord. Fast immer mit enorm viel Kraft. Dazu kommen fette Federelemente und große Akkus. Dabei reizen die allermeisten Fahrer den Grenzbereich dieser Bikes kaum bis gar nicht aus. Freizeittouren, ab und zu mal ein einfacher Trail und immer öfter auch Alltagsfahrten werden mit den brachialen Bikes unter die dicken Stollenräder genommen. Ist das nötig? Oder wird hier vielmehr mit Kanonen auf Spatzen geschossen? Klar, das muss jeder Fahrer für sich selbst entscheiden. Zum Glück gibt es mit den aufkommenden E-Gravelbikes immer mehr spannende Alternativen.

### Rasante Entwicklung

Wie dynamisch sich das Segment entwickelt, lässt sich allein schon an der Zahl der Testbikes ablesen. Im vergangenen Jahr waren es zehn E-Gravelbikes, die wir ausgiebig testeten. Diesmal – und bei der etwa gleichen Zahl an Anfragen an die hiesigen Hersteller – meldeten sich 21 Marken an. Auch auf der Eurobike-Messe Ende Juni waren E-Gravelbikes quasi in aller Munde. Aber noch ein weiteres Segment? Sind wir mit E-MTBs als Fully und Hardtail, SUV-Bikes mit Vollausstattung, Reise-, Trekking- und Cityrädern aller Art nicht ausreichend aufgestellt, um für jeden das passende Bike zu finden? Was genau macht die Faszination E-Gravelbike aus? Nun, da ist zum einen das geringe Gewicht. Die Testräder wiegen zwischen 11,2 (Storck) und 21,7 Kilogramm (Yamaha). Zum Vergleich: Im Großen ElektroRad-Test 2024 (mehr auf [radfahren.de](http://radfahren.de)) brachten die getesteten Fahrräder im Durchschnitt deutlich mehr als 26 Kilogramm auf die Waage.

# IMPRESSUM

## Verlag

BVA BikeMedia GmbH  
Fraunhoferstraße 9-11 · 85737 Ismaning / München

## Geschäftsführer

Paul von Schubert, Nico Martin, Hartmut Ulrich  
HRB 193731 AG München  
BVA BikeMedia ist ein Unternehmen der Gundlach Gruppe Bielefeld.  
RennRad wurde 2003 gegründet und erscheint im 22. Jahrgang.

## Chefredakteure dieser digitalen Ausgabe

David Binnig,  
Johanna Nimrich,  
Stephan Kimmel

## Produktionsleitung/CvD

Jörg Gleichmar

## Marketing & Vertrieb

Jochen Rabe, Musa Sağlam, Magdalena Weigl

## Mediaberatung

Mario Stützer  
T +49 (0) 151-18 85 05 60  
mario.stuetzer@bva-bikemedia.de

Fabian Morlock  
T +49 (0) 151-18 85 05 59  
fabian.morlock@bva-bikemedia.de

Benedikt Sperl  
T +49 (0) 151-18 85 05 62  
benedikt.sperl@bva-bikemedia.de

Es gilt die Anzeigenpreisliste 2025.

## Anzeigenverwaltung

Jörg Gleichmar  
T +49 (0) 152 515 978 13  
sales@bva-bikemedia.de

## Kundenservice

Mo-Fr: 9-13 Uhr  
T +49 (0) 89-416 15 40-0  
service@bva-bikemedia.de

## Infos zum Radwanderkarten- und Radbücher-Programm der BVA

[www.fahrradbuecherkarten.de](http://www.fahrradbuecherkarten.de)  
Oder direkt bei Ulrike Krumme  
T+49 (0) 521-595-540  
ulrike.krumme@bva-bikemedia.de

Im Verlag BVA BikeMedia erscheinen diese Magazine zum  
Thema Radfahren/Mobilität:

**RennRad**

**Rad**  
fahren

**Elektro**  
**Rad**

**Rad**Markt

**Rad**sport