

QUER

Agile Renner abseits des Teers – was ist was?

DURCH ALLE BEDÜRFNISSE

Sie wissen nicht genau, was der Unterschied zwischen einem Quervelo, einem Cyclocrosser, einem Endurance-Renner und einem Gravel-Bike ist? Wir auch nicht. Der Versuch einer Orientierungshilfe.

TEXT UND FOTOS: ANDREAS GONSETH

Das Quervelo kennen wir Schweizer schon länger, die Weltserie nennt sich mittlerweile Cyclocross World Cup und immer häufiger ist in den Katalogen der Hersteller auch der Begriff Gravel-Bike anzutreffen. Gemeint ist überall dasselbe, nämlich, pragmatisch ausgedrückt, simpel ein Breitreifen- oder Geländerenner.

Womit zumindest schon mal klar ist, dass bei dieser Gattung Untersätze irgendwo zwischen Crosser und Marathon-Rennrad der gebogene Lenker der Strassenrennszene zum Einsatz kommt und nicht ein gerader wie im Mountainbikesport üblich. Und dass die Pneus breiter sind als bei gängigen Rennrädern. Das ist aber auch schon alles, was definiert ist. Doch der Reihe nach.

FÜR DEN RENNEINSATZ KONZIPIERT

Ursprünglich bestanden Quervelos aus einem reinrassigen Strassenrahmen mit Rennlenker. Der einzige Unterschied zu den klassischen Teerflitzern bestand darin, breitere Pneus mit größerem Profil aufzuziehen, um im Schlamm nicht aus der Kurve zu rutschen. Schon bald wurden spezielle Rahmen gebaut, die den bulligen Reifen genug Platz boten und dafür sorgten, dass der Dreck nicht steckenblieb. Das

Quervelo war so jahrelang einer sportlich ambitionierten Kundschaft vorbehalten, die in tief gebückter Haltung zu Trainings- und Wettkampfpurzwecken durch Feld, Wald und Wiese fuhr.

Mit dem Mountainbike-Boom Ende der Achtzigerjahre wurde auch der Breiten-sport ins Gelände gelockt. Das von Offroadliebhabern bevorzugte Terrain wurde rauer und rauer. Erst brauchte es sehr breite Pneus, kleinere Räder, einen geraden Lenker und mehr Gänge mit vorne drei Kettenblättern, dann kam die Federung vorne, die Federung hinten, noch mehr Federung überall. Die Mountainbikes setzten zum Siegeszug an. Alu löste Stahl ab, Karbon verdrängte Alu. Und irgendwann wurden die Räder wieder grösser von 26 auf 29 Zoll, dann wieder etwas kleiner, die Pneus dafür immer fetter und der Federweg immer länger.

QUERVELO LANGE TRADITIONELL

Die Diversifizierung der Mountainbikes in Untersätze für jeden Geländetyp schritt unaufhörlich voran, sodass es heute für jeden, aber auch wirklich jeden spezifischen Einsatz den dazu passenden Untersatz gibt. Vom E-Bike-Boom ganz zu schweigen.

Das Quervelo hingegen blieb lange ähnlich puristisch gebaut wie früher und vorwiegend für den Renneinsatz konzipiert. Die



Sportlich und bullig zugleich.
Edle Gravel-Bikes erfreuen auch das Auge.



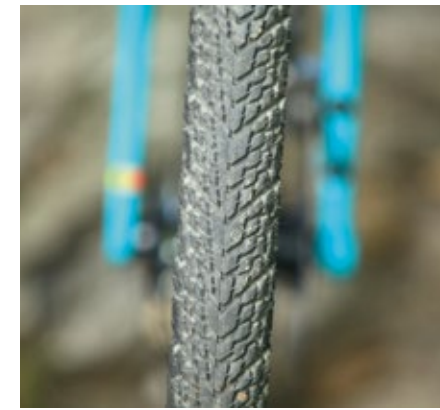
Die Form wie ein Rennlenker, aber etwas grösser dimensioniert für mehr Steuersicherheit.



Kräftig und zuverlässig: Im Breitensport ist die Scheibenbremse bereits Standard.



Der vordere Umwerfer fällt weg: Einfachschaltssysteme setzen sich auch bei vielen Offroad-Rennern durch.



Breite Pneu brauchen mehr Platz zwischen Gabel und den Hinterradstreben.

wichtigsten Kennzahlen: 28-Zoll-Räder, ein kurzer Radstand wie beim Rennrad, ein recht steiler Lenkwinkel für Wendigkeit, eine relativ sportliche Sitzposition mit dem Gewicht auf dem Vorderrad und ein höher gelegenes Tretlager, um auch durch die Kurven pedalen zu können. Und eher schmale Stollenreifen, was im Wettkampf reglementarisch vorgegeben ist. Bei offiziellen Quer- bzw. Cyclocross-Rennen dürfen die Reifen nicht breiter als 33mm sein. Aufgrund des Mehrgewichts fehlen am klassischen Querverlo für den Wettkampfeinsatz meist auch Bidonhalter an den Rahmen, und Scheibenbremsen setzen sich nur sehr zögerlich durch. Die Profis müssen in den Rennen auf den schlammigen Rundkursen ja nur selten bremsen...

NEUES POTENZIAL IM BREITENSORT

Ganz anders die Entwicklung im Breitensportsegment. Dort erkannten die Hersteller, dass zwischen den puristischen und für den Rennsport gebauten Quer- oder Cyclocross-Veloc und den bulligen

Mountainbikes mit Endlosfederweg und fetten 2.8-Zoll-Reifen im Offroadsegment eine Lücke bestand, die es zu füllen gab. Denn im nicht hochalpinen Gelände und abseits speziell angelegter Trails, also dort, wo schätzungsweise 70 Prozent aller Mountainbiker vorwiegend unterwegs sind, kommt man auch gut und vor allem deutlich schneller voran mit sportlichen, aber abgespeckten Offroaduntersätzen.

Die neuen Vorgaben für «Crosser» lauten: etwas mehr Komfort im Fahrverhalten und bei der Sitzposition, mehr

Sicherheit bei den Bremsen und spezielle Rahmenkonstruktionen für den Einbau breiterer Reifen. Die Industrie nutzte die Vorgaben äusserst kreativ, und so wurde das Angebot an «Breitreifenrennrädern» ähnlich wie bei der Ausweitung der unterschiedlichen Mountainbike-Gattungen in den letzten Jahren immer vielfältiger und diversifizierter.

Der Radstand wurde wieder länger, das Tretlager wanderte etwas tiefer. Wie beim Mountainbike wurden die Materialien edler und leichter, die Optik reicht heute von

Dort, wo 70 Prozent aller Mountainbiker vorwiegend unterwegs sind, kommt man deutlich schneller voran mit abgespeckten Offroaduntersätzen.



Gravel-Bikes aller Art verbinden Offroadtauglichkeit mit Rennradfeeling und Abenteuerlust.

dezent bis schrill. Scheibenbremsen wurden alltäglich. Wodurch allerdings ähnlich wie bei einem Domino andere Anpassungen angestossen wurden. Denn um dem Druck in der Achse standzuhalten und verwindungssteifer zu sein, wurde mit der Scheibenbremse auch die Steckachse zum Standard. Dadurch aber fehlt der Schnellspanner, der auf Touren zur Befestigung von Gepäckträgern genutzt werden kann. Und dies wiederum öffnete die Türen für einen neuen Trend, der die Szene erfasst hat: Bikepacking. Beim Bikepacking ist man mit einem schlanken Offroadler auf Zwei- oder Dreitagestouren ohne Rucksack und ohne die klassischen Tourentaschen unterwegs, sondern befestigt die Taschen direkt am Velo unter dem Sattel, zwischen dem Rahmen oder vorne am Lenker.

ZWISCHEN TIEFSCHLAMM UND KIES

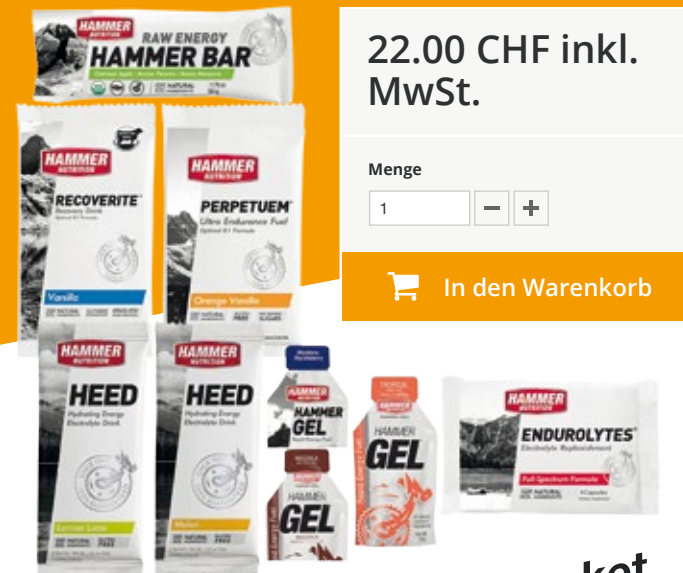
So reicht heute das Angebot vom reinrassigen und ultraleichten Quer-Renner bis hin zum gemütlichen Gravel-Touren-Bike mit Nabendynamo, Schutzblech und Federsystem an Gabel oder Vorbau. Je nach Konstruktion wird der Mountainbiker angesprochen, der sich eine Alternative fürs moderate Offroadgelände leisten möchte oder der Strassengümmeler, der ab und zu auch über Feldwege düst. Oder die Neukäuferin, die ein Rad für alle Fälle sucht und sich nicht auf die Strasse als ausschliesslichen Einsatzbereich festlegen will.

Aus der Kreativität von Marketingabteilungen entsprangen neben den gängigen Begriffen Querverlo und Cyclocrosser rasch abenteuerliche Wortschöpfungen wie Gravel-Bike, All-Road, New-Road oder auch Endurance. Einzig der Rennlenker ist (noch) allen gemeinsam. Die einzelnen Begriffe stehen dabei nicht für eine streng reglementierte Velokategorie, sondern vielmehr für Bedürfnisse, Erlebniswelten und Einsatzgebiete, denen die Industrie mit den einzelnen Kategorien gerecht werden will. Welche zu Ihnen passt, können Sie auf den folgenden Seiten herausfinden. >



DER SCHWEIZER ONLINESHOP FÜR SPORTNAHRUNG UND NAHRUNGSERGÄNZUNG

1 von 1684 Artikel im Shop



Hammer Ausdauer Testpaket + Ohne Einfachzucker / Fruktose + Ohne künstliche Zusätze = Sehr gut verträglich



www.sportbenzin.ch

- ✓ Swiss Online Garantie ✓ Lieferung in 24h
✓ Kauf auf Rechnung ✓ Pro Klima Versand

Sportbenzin GmbH, Lösl 1, 7220 Schiers
info@sportbenzin.ch +41 81 328 10 00

Quer, Cyclocross, Gravel, All-Road, New Road oder Endurance?

WELCHES QUERLEBNIS SUCHEN SIE?

Suchen Sie ein sportliches Trainingsgerät oder einen komfortablen Offroadler für alle Fälle? Je nach Präferenz sind andere Kriterien gefragt. Darauf gilt es zu achten.

RAHMEN

Sie lieben es puristisch mit Stahl, universell mit Alu oder edel und leicht mit Karbon?

Mittlerweile ist alles möglich und vor allem eine Frage von Optik, Präferenz und Preis. Gute Quervelos aus Stahl mit Cantileverbremsen sind auch heute noch für wenig Geld (ab 1500 Franken) zu bekommen, Gravel-Bikes aus Karbon mit Scheibenbremsen und Einfachschaltung nähern sich immer mehr den Preiskategorien moderner Mountainbikes an und kosten auch mal bis zu 6000 Franken.

TOURENTAUGLICHKEIT

Sie möchten Ihren neuen Offroadler nicht nur im Wald und auf Single-trails einsetzen, sondern auch mehrtägige Touren durchführen?

Viele Gravel-Modelle zeichnen sich durch eine aufrechtere Sitzposition aus mit weniger Druck auf dem Vorderrad und damit auf den Armen. Bei Touren-Modellen wird eher eine schmalere Bereifung montiert mit geringem Rollwiderstand. Unterschiedliche Lenkerformen sorgen bei Bedarf für mehr Komfort und Steuersicherheit. Es gibt auch spezielle Touren-Modelle mit mehreren Bidon-Befestigungsmöglichkeiten.

SPORTLICHKEIT

Sie wollen mit Ihrem Offroadler sportlich zu Trainings- oder gar Wettkampfszwecken unterwegs sein?

Dann sind die klassischen Attribute eines Quervelos wichtig wie kurzer Radstand, steiler Lenkwinkel und sportliche Sitzposition mit dem Gewicht auf dem Vorderrad. Wenn Sie nicht an Rennen um Sekunden kämpfen, sorgen über 32 mm breite Pneus für mehr Komfort und Sicherheit auf losem Untergrund. Auch die Annehmlichkeiten von Scheibenbremsen können Sie in Betracht ziehen, was allerdings neben dem Gewicht auch den Preis erhöht.

BREMSEN

Sie sind bei jedem Wetter und auch im Winter unterwegs und legen Wert auf fest zupackende Bremsen?

Dann sind Sie langfristig mit Scheibenbremsen am wohlsten unterwegs. Die Bremsen der Quervelos für den Rennereinsatz greifen zu schlecht und eignen sich nur bedingt im vielseitigen Alltagseinsatz. Scheibenbremsen haben sich daher in der Gravel-Szene im Breitensport bei allen Fahrradgattungen durchgesetzt.

KOMFORT

Sie cruisen gerne etwas entspannter auf unbefestigten Wegen, gerne auch auf einer längeren Tour abseits des Teers von A nach B?

Dann sorgt ein Rad mit kürzerem Ober- und längerem Steuerrohr für eine aufrechtere Sitzposition. Besseren Geradeauslauf und höhere Fahrstabilität bietet ein grösserer Radstand. Der verlängerte Hinterbau bringt Laufruhe ins Fahrverhalten und sorgt für eine bessere Steigfähigkeit. Scheibenbremsen packen sicher zu in jeder Situation.

REIFEN / PNEUS

Sie fühlen sich auf losem Untergrund mit schmalen Reifen unsicher und empfinden ein ungefedertes Velo über Stock und Stein als unbequem und hart?

Dann können Sie die Reifen als Federsatz für Dämpfung und Komfort einsetzen. Mit den Reifenbreiten wird zunehmend gespielt, zur Auswahl stehen Pneus ab 28 bis 47 mm Breite oder noch grösser (Gravel-Plus). Voraussetzung dafür ist ein entsprechender Rahmen, der genügend Platz bietet zwischen der Gabel und den Hinterradstreben, was teils abenteuerliche Konstruktionen benötigt. Reifengrössen stehen zwischen 26 und 28 Zoll im Angebot. Die Gleichung lautet meist: Kleinere Räder ermöglichen breitere Reifen. Beim Profil gilt: Je härter der Einsatz, desto gröbere Stollen sind für einen guten Grip nötig. Für den gemässigten Einsatz auf Feldwegen sind auch weniger profilierte Reifen geeignet. Nicht zu hart aufgepumpte Pneus sorgen für zusätzlichen Komfort.

TECHNOLOGIE

Sie erfreuen sich an den neusten Technologien, edlem Design und liebevollen Details?

Dann können Sie diese nach Belieben auch in der Welt der sportlichen Offroadler in Anspruch nehmen. Einfachschaltungen ohne Umwerfer mit nur einem Kettenblatt vorne (Single Ring) und elf Gängen hinten eignen sich fürs einfache Schalten im größeren Gelände, Zweifachgarnituren bieten feinere Gangabstufungen für den Wechseleinsatz Strasse/Gelände. Künftig werden garantiert auch im Gravel-Bereich vermehrt Federsysteme aller Art angeboten, sei dies mit Konstruktionen am Vorbau, im Steuerrohr oder direkt an der Gabel. Viel Funktion bei möglichst wenig Gewicht, lautet die Vorgabe. Die ganze Entwicklungspirale, die man bei den Mountainbikes erlebt hat, wiederholt sich jetzt in der Gravel-Szene, denn ein heutiger Crosser ist grundsätzlich nicht viel anders aufgebaut als ein ungefedertes Ur-Mountainbike vor dreissig Jahren, geändert haben sich in erster Linie die Materialien und Komponenten. Grundsätzlich gilt: je mehr Technologie am Rad, desto höher der Anschaffungspreis und desto grösser auch die Wartungsarbeiten und Instandhaltungskosten.

DIE PASSENDE WAHL

Sie fassen als Erweiterung Ihres «Zweirad-Portfolios» einen offroadtauglichen Geländeflitzer ins Auge?

Recht so, denn bezüglich Effizienz ist einem Quervelo abseits des Asphalts nichts gewachsen. Die rasante Beschleunigung und direkte Kraftübertragung ist unübertrefflich, die Agilität beflügelt. Allerdings sollten Sie sich vor dem Kauf ausführlich überlegen, was Ihre Bedürfnisse sind und wo und wie Sie den künftigen Untersatz einsetzen möchten. Suchen Sie ein edles Hightechteil oder möchten Sie mit einer puristischen Optik und Bauweise lieber einen (wohltuenden) Kontrapunkt zur Technologisierung und Protzigkeit der Mountainbike- und neu E-Mountainbike-Szene setzen?

Alle aktuellen Bezeichnungen wie Quervelo, Cyclocrosser, Gravel-Bike, neu auch Endurance Renner, All-Road- oder New Road-Bike besitzen nur beschränkte Aussagekraft und müssen im konkreten Fall mit einer Testfahrt verifiziert und erlebt werden. Quervelo und Cyclocrosser tendieren tendenziell eher Richtung Wettkampfsport, der Rest spricht die breite Masse an.

So oder so – moderne Crosser bieten eine Menge Fahrspass und eröffnen neue Erlebniswelten, die man sich mit dem Mountainbike nur schwerfällig erschliessen kann. Gravel-Bikes aller Art bieten die perfekte Synthese zwischen Offroadfeeling und Temporausach. 