

Gravel Bikes: "Breite Reifen sparen ein Drittel der Kraft"

Mit dünnen Reifen ist man schneller als mit dicken? Längst widerlegt, sagt Fahrradexperte Jan Heine. Für die meisten Menschen sei deshalb ein Gravel Bike die beste Wahl.

Interview: [Tim Farin](#)



"Beim Rennrad geht es um das Fahrerlebnis, nicht um ein paar Millimeter bei der Reifenbreite", sagt Jan Heine. © [Sheldon Thompson/unsplash.com](#)

"Breite Reifen sparen ein Drittel der Kraft"

Unter den sportlichen Fahrrädern sind Gravel Bikes die Gewinner der letzten Jahre. Sie kombinieren die [Schnelligkeit von Rennrädern mit Geländetauglichkeit](#). Jan Heine gilt als einer der Vorreiter dieser Bewegung – und hat gerade ein Buch darüber geschrieben, warum Allroad Bikes viele andere Modelle ersetzen können.

ZEIT ONLINE: Herr Heine, warum sollte ich meinen Carbon-Aero-Straßenrenner gegen [ein komisches Allroad Bike](#) eintauschen?



Jan Heine, der aus Deutschland stammt, gilt in den USA als einer der Begründer der Gravel-Bike-Bewegung. Sei 20 Jahren erkundet er die vergessenen Schotterpässe der Cascade Mountains an der Westküste der USA. Heine ist Gründer des Komponentenherstellers René Herse Cycles und Herausgeber der Zeitschrift "Bicycle Quarterly". © Ryan Francesconi

Heine: Gerade Rennradfahrer kleben oft an Vorurteilen, aber ich will Ihnen gar nichts ausreden. Ich lade Sie ein, sich der Wissenschaft zu öffnen. Und da ist die Sache relativ einfach. Die meisten sportlichen Fahrten können wir mit ein- und demselben Rad absolvieren, nennen Sie es Gravelrad oder, wie ich, Allroad Bike. Ich bringe es auf einen einfachen Nenner: Komfort und Leistung stehen nicht im Widerspruch zueinander, ganz im Gegenteil. Das Allroad Bike hat eine Revolution im sportlichen Radfahren gebracht. Das sollten wir nicht unterschätzen, sie ist längst im Gange.

ZEIT ONLINE: Nimmt dieser Trend dem harten, schnellen Sport nicht den Drive?

Heine: Vor 20 Jahren, als ich noch Rennen fuhr, hätten wir nie ein Rad mit 28-Millimeter-Reifen und Kompaktkurbeln als Rennrad akzeptiert. So gesehen ist das Gravel Bike von gestern das Rennrad von heute. Ich denke, in Zukunft wird das so weitergehen. In ein paar Jahren wird niemand mehr ein Rennrad mit 45 Millimeter breiten Reifen komisch finden. Und die meisten modernen Rennräder da draußen sind eigentlich gar keine Tour-de-France-Renner mehr. Viele Fahrer wollen eine aufrechtere, komfortablere Sitzhaltung. Diese Realität sollten wir akzeptieren und zu Ende denken. Beim Rennrad geht es um das Fahrerlebnis, nicht um ein paar Millimeter bei der Reifenbreite.

ZEIT ONLINE: Das heißt also, dass wir zwar durchoptimierte und ultraleichte Carbon-Rahmen im Windkanal testen, aber den Fortschritt opfern sollen, wenn wir mit dicken Reifen durch den Wald fahren?

Heine: Mag ja sein, dass ein Rennrad im Windkanal tolle Werte erzielt. Aber das ist eine irreführende Diskussion. Relevant ist vor allem die Aerodynamik des Fahrers. Wir haben das bei Boeing im Windkanal getestet. Der große, breitschultrige Mensch, der vielleicht noch unrasierte Beine hat, ist der viel erheblichere Faktor. Natürlich fährt man auf dem Waldweg anders als auf der Bundesstraße, aber auch das ist ja unser Ansinnen. Das Allroad Bike entstand doch als Erweiterung der Möglichkeiten, überall sportlich zu fahren, nicht nur auf glattem Asphalt.

ZEIT ONLINE: Bei der Tour de France fährt man heute immer noch mit relativ dünnen Reifen, 25, maximal 28 Millimeter, der Luftdruck ist hoch. An Gravelrädern dagegen sehe ich monströs breite Reifen mit viel Profil und wenig Druck. Das killt doch jede Dynamik.

Heine: Stimmt einfach nicht, aber es dauert lange, bis das auch wirklich überall ankommt. Breitere Hochleistungsreifen laufen ebenso schnell wie schmale, selbst auf glatter Straße, [das ist x-fach nachgewiesen](#). Aber bretthart aufgepumpte Reifen fühlen sich schneller an. Die Profis haben enorme Kraft und fahren oft auf frisch geteerten Wegen, da braucht man keine 38 Millimeter breite Reifen. Aber die heutigen 25-Millimeter-Reifen sind ja auch schon mal viel breiter als die 19- oder 20-Millimeter Reifen, die wir noch vor 20 Jahren im Rennen fuhren. Wenn Sie Ihr Rad auf den Prüfstand stellen, da rollt es mit fest aufgepumpten Reifen schneller. Aber wenn Sie über rauen Asphalt fahren, Schlaglöcher, Hubbel – all das erzeugt Vibrationen. Je fester die Reifen aufgepumpt sind, desto mehr bremsen diese Vibrationen uns. Das gleicht den Gewinn durch den höheren Druck wieder aus.

ZEIT ONLINE: Wieso das?

Heine: Im Körper verursachen die Vibrationen Reibung zwischen den Muskelfasern und zehren damit Power. Wir haben das mal mit diesen Vibrationsstreifen getestet, die wir in Amerika am Straßenrand haben, damit Autofahrer nicht schlafend in den Graben rasen. Da brauchten wir mit schmalen Reifen und sieben Bar Druck 480 Watt. Bei gleicher Geschwindigkeit mit breiten Reifen und drei Bar waren es nur 310 Watt. Die breiten Reifen sparten also ein Drittel der Kraft! Die Vibrationsstreifen sind zwar ein Extremfall, aber selbst auf einer normalen Nebenstraße fahren Leute wie ich mit 38-Millimeterreifen und drei Bar Druck dauerhaft schneller – bei weniger Schmerzen, mehr Spaß und einer größeren Auswahl an Strecken.

"Das Potenzial, viele Millionen Menschen neu aufs Rad zu bewegen"

ZEIT ONLINE: Wieso sprechen Sie lieber von Allroad als von Gravel Bike?

Heine: Den Begriff Gravel finde ich zu limitierend. Es geht ja nicht nur darum, über Schotter zu fahren – sondern über Feldwege, Gebirgspässe, durch den Wald und über die Landstraße. Anfangs haben wir das mit dem Rennrad probiert, was ziemlich rumpelig war. Dann habe ich ein altes französisches Rennrad aus der Frühzeit der Alpenpassfahrten gefunden. Das hatte interessanterweise 38-Millimeter-Reifen, was gut geeignet war für die damals noch nicht asphaltierten Strecken im Gebirge. Es gab also vor 80 Jahren schon Rennräder, die eigentlich Gravel Bikes waren.

ZEIT ONLINE: Aber die hatten wenigstens nicht diese ganzen Taschen am Rahmen, wie man sie heute oft bei Gravel Bikes sieht. Muss das wirklich sein?

Heine: Das hat viel mit Marketing zu tun. Man kann unter dem Stichwort Bikepacking sicher mehr Taschen verkaufen, als eigentlich nötig wären. Andererseits: Wie weit fahren Sie denn?

ZEIT ONLINE: Immer so 100, 120 Kilometer.

Heine: Also so um die drei bis vier Stunden. Wenn Sie jetzt aber in den Bergen einen ganzen Tag unterwegs sind, dann sollten Sie eine Regenjacke mitnehmen und ein langärmeliges Trikot, weil das oben auf den Pässen schon kalt wird. Und Sie packen sich auch ein bisschen mehr Verpflegung ein, denn an den schönsten Schotterpässen gibt es keine Tankstellen. Aber klar: Wenn Sie ein Dutzend Taschen ans Rad hängen und dann 40 Kilometer um die Stadt fahren, dient das nur der Optik.

ZEIT ONLINE: Stimmen Sie denn zu, dass Taschen am Rad das Rennradgefühl zerstören?

Heine: Satteltaschen ruinieren das Gefühl vor allem im Wiegetritt, also wenn man stehend bergauf fährt. Es gibt allerdings auch Taschen, mit denen lässt sich ein Rennrad durchaus sportlich fahren, etwa am Lenker. Aber am Ende ist es auch eine Frage der Ästhetik.

ZEIT ONLINE: Eckige Radtaschen sind doch schon schlecht für die Aerodynamik?

Heine: Das haben wir ebenfalls im Windkanal untersucht. Es hängt von den Taschen und der Sitzposition ab. Manche Taschen wirken durchaus positiv – wie eine aerodynamische Verkleidung.

ZEIT ONLINE: Können wir denn das Gravel Bike wirklich als Rennrad durchgehen lassen?

Heine: Darauf hat die Fahrradbranche noch keine klare Antwort gegeben. Unter dem, was als Gravel Bike im Laden steht, finden wir unterschiedlichste Modelle. Auf manchen sitzt man sehr sportlich, andere sind eher weniger auf sportliches Fahren ausgelegt. In unserem Buch geht es darum, wie man den Aktionsradius des Rennrads erweitert, ohne das Fahrgefühl und den Fahrspaß zu verlieren. Schließlich gibt es längst eine richtige Rennszene für Gravel Biker, da fahren Profis mit. Das ist das Gegenteil einer gemütlichen Picknicktour. Gleichzeitig hat diese Art des komfortablen und doch sportlichen Radfahrens ganz sicher das Potenzial, viele Millionen Menschen neu aufs Rad zu bewegen.

Jan Heines Buch "Ein Rad für alles – Die Allroad-Bike-Revolution" ist im Covadonga-Verlag erschienen (22 Euro).