



Leicht, schnell und mit Unterstützung: E-Graveler sind Spaßmacher auf fast jedem Terrain.

SCHOTTER UNTER STROM

Noch ziemlich neu als E-Gattung und heute schon so was wie die Abenteuerfraktion der Trekkingbiker: E-Gravelbikes haben Konjunktur. Wir haben sechs Räder mit Dropbar gefahren und auf ihren speziellen Einsatzbereich hin gecheckt.

TEXT Georg Bleicher





Taschen sind für nahezu alle Stellen am Bike verfügbar. Praktisch für Wertsachen und Notverpflegung sind Lenker- und Oberrohrtaschen.

Der Dropbar, vulgo Rennlenker, hat seinen Reiz: Die aerodynamische Sitzposition macht bei Speed das Leben leichter – nicht nur im Gegenwind. Vor allem aber schafft der Lenker abwechslungsreiche Griffpositionen und hilft so, auf langen Strecken Verspannungen zu vermeiden und für verschiedene Einsatzbereiche den richtigen „Anpack“ zu haben. Aber warum sind diese Rennräder mit leicht profilierten, etwas breiteren Schläppen seit Jahren im Trend und erobern jetzt auch den E-Bike-Sektor? Für viele, die bislang keine Erfahrung damit haben, ist der Dropbar tatsächlich oft ein Unsicherheitsfaktor. Fürs Gravelbike selbst gibt's viele Argumente, allen voran die vielfältigen Einsatzbereiche und die Möglichkeit weiterzufahren, wo der Asphalt dem Waldboden weicht – was uns immer auch einen Hauch von Abenteuer verspricht. Und wer es nicht kennt, mit einem leicht stollenbewehrten, sicher haftenden Reifen im Flow über einen schotterigen Feldweg zu fegen, sollte es jenseits vieler erklärender Worte einfach mal probieren. Fürs Elektrisieren gibt's noch einen wichtigen Grund mehr:

Graveln über Stock und Stein braucht mehr Kraft als Straßen fahren, und warum sollte man sich dabei – oder auf Pendlerstrecken, für die sich die Räder auch anbieten – nicht unterstützen lassen?

Sechs Räder, zwei Motoren

Auf den ersten Blick sind sich unsere Kandidaten sehr ähnlich, und es sieht außerdem so aus, als hätten die E-Gravelbike-Hersteller nur auf den Bosch-SX-Motor gewartet: Vier der sechs Testkandidaten setzten auf den kleinen Mittelmotor vom Marktführer, die anderen beiden Marken, Desiknio und Urwahn, auf das nach Angaben des Herstellers leichteste System x20 von Autozulieferer Mahle. Zwei Motorsysteme, die sich an zwei verschiedene Fahrertypen wenden, wie man schnell merkt: Wer gern grundsätzlich auf eine sehr harmonische Dauerunterstützung spekuliert, die auch am Berg viel Power bietet, ist lieber mit dem Bosch unterwegs. Der andere Typ fährt gern auch mal längere ebene Passagen ohne Unterstützung und gönnt sich den Zusatzschub, wenn die Ausdauer nachlässt, es technisch schwieriger oder steiler wird. Dabei ist der Mahle-

Motor mit nur etwa 1,4 Kilogramm Gewicht leichter als eine Rohloff-Nabenschaltung. Insgesamt bringt das System 3,2 Kilogramm auf die Waage. Unser Desiknio Endorphan kommt mit Pedalen so auf gerade einmal 13 Kilogramm. In der Ebene rollt das Rad tatsächlich wie ein Bio-Bike – Feinfühlige monieren schlimmstenfalls eine etwas schwerere Hinterhand als beim Bio-Graveler. Beim Bosch-SX-System ist das Hauptgewicht in der Radmitte (Tretlager und Unterrohr), auf etwa 4,5 Kilogramm summiert sich das Motorgewicht mit einem 400-Wattstunden-Akku der Stuttgarter – das bedeutet dann aber auch etwa 160 Wattstunden Kapazität mehr als bei den

LASTEN-LISTE: DAS WIEGEN UNSERE KANDIDATEN

Desiknio Endorphan Drop: 12,9 kg
 Advanced Bikes Offroad Pro Gravel: 14,6 kg
 Urwahn Waldwiesel: 16 kg
 Centurion Crossfire R2000 D: 16,1 kg
 Moustache Dimanche 29.4: 18,3 kg
 Bulls Grinder Evo SX: 18,9 kg

GRAVELN MIT GEPÄCK

Ohne Gepäckträger auf große Tour? Geht, ist aber etwas aufwendiger als beim Trekkingrad. Warum dann keinen Träger? Gepäck auf dem Hinterrad macht das Bike hecklastig, das Handling vor allem auf unebenen Terrain und Schotter wird deutlich schwieriger. Außerdem ist ein starrer Träger auf einem ungefederten Rad bei schwierigem Terrain dem Gepäck nicht zuträglich. Daher hat man zunächst Taschen zum Anschnallen und mittlerweile auch viele zum Anschrauben am eigens dafür an Rahmen und Gabeln befindlichen Ösen entwickelt. Mit diesen Taschen verteilt man das Gewicht relativ gleichmäßig über das ganze Rad. Das ist beim Ein- und Auspacken deutlich aufwendiger als bei klassischen Packtaschen, macht sich aber stark im Handling bemerkbar. Sauber gepackte E-Gravelbikes bieten nahezu denselben Fahrspaß und dasselbe Handling wie Räder ohne Gepäck, allerdings sollte man sich beim Packen mehr einschränken als mit Gepäcktaschen – und sich ein System für die jeweilige Zuordnung eines Gepäckstücks zu einer Tasche zuzulegen hilft auch. Wir zeigen als Beispiele für Bikepacking-Taschen Modelle von drei Herstellern: Von Ortlieb ist das kleine Accessory-Pack für die Lenkerbefestigung (kann auch auf eine Frontrolle geschnallt werden), von Vaude die Lenkertasche Trailguide, und Decathlon stellte uns die wasserdichte „Arschrakete“ ADVT 900 mit entsprechender Aufnahme für die Fotos zur Verfügung.

Mahle-Antrieben. Das Advanced mit Bosch als das zweite Leichtgewicht mit gut 14 Kilo ist auch noch gelegentlich motorfrei seinen Spaß, die Agilität des Desiknio liefert es aber nicht.

Ungleiche Brüder

Die Harmonie zwischen Motor und Mensch, die der Bosch-Antrieb schafft, vor allem beim Antritt oder am Berg, ist vom Heckantrieb nicht erreichbar. Bei ihm schlägt eher das geringe Gewicht und der leichte Lauf des Rads ohne Unterstützung zu Buche – und das sehr leise Fahrgeräusch. Trotzdem: Wer schon mal durch den Wald gegravelt ist, den irritiert das Säuseln des Antriebs zunächst und der Flow durch die Schotterwege fühlt sich, da daran lässt sich auch wenig rütteln, nicht so ganz so harmonisch an wie aus rein eigener Kraft auf einem 9-Kilo-Rad. Denkbar ist aber, dass der Gravel-Einsteiger das anders empfindet und den Flow,

gerade in hügeligen Passagen viel mehr genießt als der Gravel-Oldie. Bei den Bosch-Motoren kommt bauartbedingt dazu, dass selbst sensible Fahrernaturen kaum mal einen geräuschlosen Gangwechsel hinbringen – schon gar nicht unter Last. Das ist schade. „Smart“ sind beide Systeme, wobei der Marktführer derzeit ein deutlich weiter reichendes Spektrum von Individualisierbarkeit und Einstellbarkeit sowie Konnektivität bietet. Bei Mahle dürfte sich in nächster Zeit noch einiges weiterentwickeln, vorrangig ist derzeit die Customisierbarkeit der einzelnen Unterstützungsstufen. Wünschenswert wäre für den Mahle-Motor die Möglichkeit, vom Lenker aus Zugriff auf die Antriebssteuerung zu haben. Der Button auf dem Oberrohr ist unpraktisch, vor allem, wenn man auf einer kniffligen Passage flott unterwegs ist. Hier könnte Mahle nachrüsten. Rekuperieren, also beim Bremsen Strom „tanken“, kann übrigens keiner dieser Antriebe.

Die überschätzte Übersetzung

Die Profis pedalieren noch bei 70 Stundenkilometer locker mit – dazu braucht es einen langen, großen Gang. Wer keine Radrennen fährt, kommt selten in die Situation mit so hohen Geschwindigkeiten, und wenn, dann nur bergab. Dabei konzentriert man sich lieber auf seine Sicherheit als darauf, noch schneller zu werden. Fakt ist, dass das oder die kleinsten Ritzel zwar genutzt werden, meist aber mit sehr kleiner Trittfrequenz. 65 bis 80 Umdrehungen pro Minute sollten es in puncto Gelenkgesundheit und Effizienz schon sein. Daher der Tipp: Achten Sie darauf, dass vor allem ausreichend kleine Gänge (bei Kettenschaltungen: große Ritzel) vorhanden sind. Eine Untersetzung – das größte Ritzel ist hier größer als das Kettenblatt – sollte möglich sein. Und auch wenn es nicht extrem steil ist: Wer bergauf gut mithilft, spart Strom. Bei unseren Bosch-SX-Modellen kommt hinzu:



Wir können nicht nur Schotter: Mit bis zu 45 mm breiten Reifen machen Graveler auch auf Kopfsteinpflaster Spaß.

RENNLENKER: JA ODER NEIN?

Früher nannte man ein Trekkingrad ganz ohne Straßenausstattung auch Crosser oder, mit profillosen Reifen, Fitnessbike. Es hatte einen schmalen, geraden Lenker und wirkte wie ein MTB mit bestellten Rennradreifen. Dass sich jetzt der Gravelnker als Abwandlung des Rennlenkers durchgesetzt hat, liegt wohl an seinen vielen Möglichkeiten und der sportlichen, aerodynamischen Sitzposition, die sich durch diesen Lenker ergibt. Wer noch nie Dropbar gefahren ist, braucht einige Zeit zur Eingewöhnung – zunächst kann durch die ungewohnte Haltung das Gefühl auftreten, dass das Handling weniger sicher ist. Das ist meist Gewöhnungssache. Die gestrecktere Sitzposition und das veränderte Lenkverhalten will „eintrainiert“ werden. Wer bei längeren Fahrten Probleme mit den Handgelenken, dem Nacken oder Schultern bekommt, sollte seine Sitzposition vom erfahrenen Händler oder Bike-Fitter kontrollieren lassen. Manchmal dauert es auch einfach Zeit, bis sich die Muskeln an die veränderte Sitzposition gewöhnen und sich entsprechend anpassen – vor allem bei Menschen jenseits der 40 Jahre.

Die abrufbare Motorleistung wächst mit der Trittfrequenz! Also: kleinere Gänge rein, und rund geht's! Abgesehen vom Centurion- und dem Urwahn-Graveler – der mit dem breit angelegten Pinion-Getriebe ohnehin auch noch wartungsfrei unterwegs ist – wüssten wir uns die Schaltgruppe jeweils um eine Stufe höher. Der Unterschied fällt meist im Neuzustand kaum auf, klar ist aber, dass höherwertige Schaltgruppen robuster sind und länger exakt schalten. Und am E-Gravelbike wird die Übersetzung häufig gewechselt.

Mountainbike oder Gravelbike?

Natürlich sind nicht nur Sitzposition und Lenkerhaltung im Vergleich zum Trekking- oder Mountainbike unterschiedlich: Das klassische Gravelbike hat keine Federgabel oder Heckfederung, ein Graveler ist schon mit der Ausstattung wie an unserem Moustache-Testrad, also mit Federstütze und verstellbarem Vorbau, maximal komfortorientiert. Sprünge, sehr grobes Wurzelwerk oder Stufen stellen die Grenze für den Graveler da. Ein Gravelbike voll auszunutzen heißt für viele: auf einem

mehr oder minder ebenen Schotter- oder Feldweg dahinzugleiten, auch mal eine Matschpassage mit Tempo zu kreuzen und durch die Kurven zu schwingen. Abstecher auf MTB-Trails, sofern nicht zu technisch, sind je nach Gravelbike-Charakter auch gut möglich.

Der Flow und die Leichtigkeit, die mit Motor auch an Steigungen möglich ist, stellt für viele den eigentlichen Reiz des Rads dar. Vor allem, wenn's in enge Kurven oder leicht technisches Terrain geht, macht sich das Gewicht des Rads bemerkbar. Für unseren Test heißt das: Unabhängig von den Handling-Eigenschaften der einzelnen Räder ist der Spaßfaktor umso größer, je geringer das Gewicht ist. Was typisch sportliches Gravelbiken anbelangt, ist das Design auch deshalb klar erste Wahl, und das nicht ganz so quirrig veranlagte Advanced, ebenfalls mit feinem Carbonframe, ist ihm dicht auf den Fersen. Auch wenn sie keine sonstige Alltagsausrüstung haben, sind mehrere Räder mit Lichtelementen ausgestattet. Das Bulls glänzt mit einer eigenen eindrucksvollen Kreation an beiden Achsaufnahmen, andere haben fast unsichtbare, aber gerade für ihren Zweck äußerst wirkungsvolle Lam-



Zusammentreffen mit einem Offroad-Urahn: Nicht nur bei den Bremsen spielen moderne Bikes in einer anderen Liga ...

DIE ÜBERSETZUNGSBREITE UNSERER TESTMODELLE

Wichtig ist eine Untersetzung (= das große Ritzel ist größer als der Zahnkranz) für starke Steigungen. Im schnellen Bereich werden meist zu lange, nur bei schnellen Bergabfahrten nutzbare Gänge angeboten. Die Pinion-Schaltung am Urwahn bietet eine sehr breite interne Übersetzung an.

Advanced Offroad Pro Gravel:

Kettenblatt 40, Ritzel 11 bis 44

Bulls Grinder Evo:

Kettenblatt 42, Ritzel 11 bis 42

Centurion Crossfire:

Kettenblatt 42, Ritzel 11 bis 51

Desiknio Endorphin:

Kettenblatt 40, Ritzel 11 bis 34

Moustache Dimanche:

Kettenblatt 44, Ritzel 11 bis 50

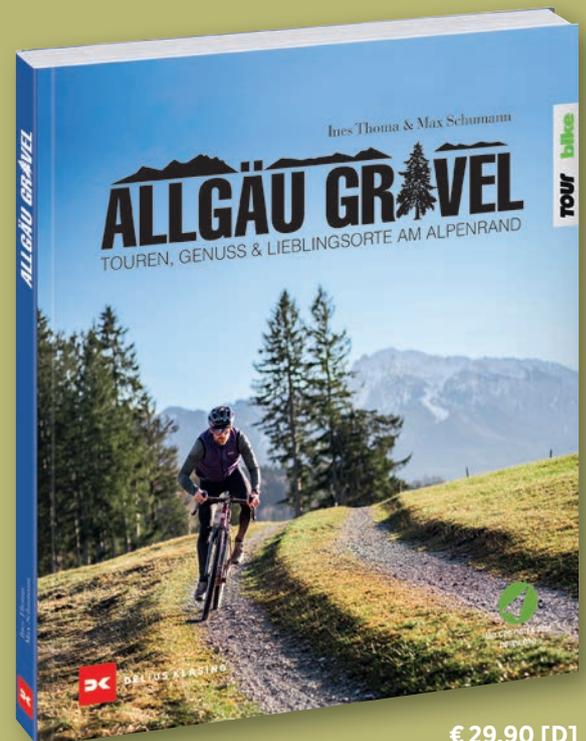
Urwahn Waldwiesel:

Riemenscheiben 39, 32 (Pinion-Getriebe)



Mit etwas Übung macht das Gravel-E-Bike auch technisch schwierigere Passagen mit – vorausgesetzt, man ist den Rennlenker gewohnt.

ALLGÄU GRAVEL



€ 29,90 [D]

ISBN 978-3-667-12951-2

Das Allgäu ist Deutschlands beliebteste Fahrradregion. Die beiden Bike-Profis Ines Thoma und Max Schumann haben sich in ihrer Heimat auf ihre Gravelbikes geschwungen und stellen in ihrem Buch die schönsten Touren in Füssen, Immenstadt, Kempten, Lindau, Memmingen, Oberstaufen und Oberstdorf vor. Je Region präsentieren sie jeweils drei ausgearbeitete Touren mit unterschiedlichsten Schwierigkeitsgraden und liefern wertvolle Informationen zur Radinfrastruktur. Darüber hinaus erkunden sie auch jenseits des Rades die kulinarischen und kulturellen Highlights. Dazu gehört neben dem Besuch einer Käserei auf einer Sennalp auch die Führung durch die Kluftinger-Stadt Kempten.





Einfach mal Wege fahren, die mit dem Tourer kaum zugänglich sind – Entdecken und Graveln gehören zusammen.

Gewicht in Kauf nehmen muss. Ein sehr ausgewogenes Fahrwerk bieten das Centurion – mit hoher Bikepacking-Affinität – und das ergonomisch auch sportlich orientierte, sehr leichte Advanced, das die Roll-Eigenschaften des Desiknio unterstützungsfrei nur knapp nicht erreicht. Das nagelneue Bulls ist gewichtsmäßig das Schlusslicht, aber mit den breiten Reifen und vielen Adapter-Möglichkeiten ein robustes Bikepacking-Rad und immerhin das günstigste Rad im Test. Alle unsere Räder sind mit Schutzblechen und Träger ausstattbar, einige gibt es sogar in Straßenversionen fertig zu kaufen, womit sie für City und Alltag durchwegs geeignet sind. Wichtige Nebensache dazu: der Ständer. Viele Leuten wollen im Alltag keinesfalls auf ihn verzichten, und nicht an jedem Rad lässt sich einer montieren.

Achtung: Wir sind bei der Alltagseignung in den Grafiken allerdings von der tatsächlichen Ausstattung der Räder ausgegangen. Sie merken selbst: Die Räder sind, abgesehen von zwei unterschiedlichen Motorcharakteristiken, qualitativ nah beieinander, die Noten werden außerdem von Faktoren mitbestimmt, die im Gelände nicht für jeden wichtig sind – etwa Komfort. Unser Tipp daher: Entscheiden Sie vor allem nach der hauptsächlichlichen Nutzung des Bikes und ihrem Spaßfaktor. Den können Sie garantiert bei der ausgiebigen Testfahrt sehr gut eruieren.

PREISÜBERSICHT UNSERER TESTKANDIDATEN*

- Centurion Crossfire 4.149 Euro
- Bulls Grinder 4.199 Euro
- Advanced 4.999 Euro
- Moustache Dimanche 4.699 Euro
- Desiknio Endorphin 5.995 Euro
- Urwahn Waldwiesel 6.448 Euro

* Die vor Redaktionsschluss angegebenen unverbindlichen Preise. Bereits schon länger auf dem Markt befindliche E-Gravelbikes können derzeit auch deutlich günstiger angeboten werden.

sehr hochwertiges Licht mit geringem Zusatzgewicht und vom Akku gespeist immer dabei haben kann? Wichtig ist noch: Verzichte ich für ein Licht unterhalb des Lenkerbügels auf die Lenkerrolle? Oder gibt es eine andere Möglichkeit beim jeweiligen Rad, das Licht anzubringen?

Fazit:

Wer den leichtfüßigen Flow auf Schotter liebt und dazu möglichst wenig Gewicht unterm Hintern haben will, ist mit dem Mahle-bestückten Desiknio sehr gut bedient. Nicht ganz so leichtfüßig rollt das Urwahn – das aber den ganz besonderen Flair echter Exklusivität und zugleich Komfort und Wartungsarmut mit sich bringt. Wer vielleicht vom MTB kommt und auch im ruppigen Gelände bequem fahren will, hat mit dem Moustache einen guten Partner, wofür man etwas mehr

pen und Rückleuchten am Rad – die wie am Centurion mit der feinen Supernova Mini-3-Leuchte auch deutlich in die Kaufpreise eingehen. Sinnvoll? Solange sie wie an unseren Rädern bruchsticher und gewichtsmäßig unauffällig angebracht sind, ja. Wieso Stecklichter mitführen, wenn ich

DIE RÄDER IM VERGLEICH*

Tiefensteiger	Ergonomie und Komfort	Fahren und Sicherheit	Motor und Antrieb	Nutzungspraxis	Gesamtnote	Akku-Kapazität in Wattstunden	Reichweite in Kilometern**
ADVANCED	1,8	1,9	2,0	2,2	1,9	400	ca. 60
BULLS	2,4	2,4	2,0	1,8	2,2	400	ca. 60
CENTURION	2,4	1,4	2,0	2,8	1,9	400	ca. 60
DESIKNIO	2,2	1,4	2,2	2,0	1,8	236	ca. 45
MOUSTACHE	1,8	2,2	2,0	2,7	2,2	400	ca. 60
URWAHN	1,9	1,6	2,2	2,6	1,9	236	ca. 45

Nicht aufgeführt: Kategorie „Service“ – 5 Prozent Anteil. 5- bzw. 6-Jahres-Garantien gibt es bei allen Herstellern auf Rahmen bzw. Rahmen und Gabeln (Ausnahme: Bulls, Gewährleistung von zwei Jahren). Wir haben bei diesem Sportrad-Test unsere Gewichtungen hin zum Fahren verschoben und Faktoren wie Laden und Abstellen und zum Beispiel Komfort geringer gewertet. Auch gab es nur ein geringes Plus bei einer Lichtanlage. Die Bewertungen sind so nicht mit den anderen MYBIKE-Schemata vergleichbar.

** Die Reichweitenangabe bezieht sich auf den mittleren Unterstützungsmodus bei aktivem Fahrstil.

PURISTISCH PENDELN

Das Offroad Pro Gravel von Advanced Bikes: viel Dampf in einem ruhige Fahrwerk.

Das „Future Dust“-farbene Rad ist trotz des Motors leichter als manches Bio-Trekkingbike, auch wenn der prägnante, vor Kanten und Flächen strotzende Rahmen optisch nicht so wirkt – vor allem das massive Dreieck oberhalb des Bosch-SX-Motors. Wie schafft man das? Mit einem leichten, fein ausgeklügelten Carbonrahmen, wenigen, nicht zu schweren Komponenten und einer nicht allzu großen Batterie im Unterrohr. Die ist nur vom Händler entnehmbar – auch das macht das Rad leichter, weil konstruktiv einfacher.

Sitzprobe: Langgestreckt fast wie auf einem Rennrad sitzt man hier. Dazu trägt auch der ungewöhnlich nach vorn gebogene Lenker bei, denn der Lenker-Reach, also die Länge vom Oberlenker zum Bügel, und wird dadurch größer. So bringt man auch mehr Gewicht aufs Vorderrad, das dadurch mehr Fahrstabilität erhält. Die Sitzposition passt zum Handling: Das Rad will vor allem flott geradeaus, ist nur bei langsamem Tempo kurvenlustig – es drängt nach vorn, am besten geradeaus. Wer diese Sitzposition kennt und mag, ist auf dem sehr harten Selle-Italia-Model-Y-Sattel willkommen. Für Rennlenkeranfänger ist es eher nichts.

Mit der Sram-Apex-11-fach-Schaltung und einer Untersetzung dagegen sind auch Einsteiger schnell überm Berg. Wer die Schaltstruktur noch nicht kennt: Rechten Hebel kurz bis zum Widerstand drücken: ein Gang höher. Über Widerstand hinaus drücken: ein Gang niedriger. Was sich kompliziert anhört, wird schnell intuitiv. Weniger gewöhnt man sich an die lauten Klackgeräusche beim Schalten auch bei eher geringem Pedaldruck. Was der kleine Bosch gut kann: Bergsteigen. Wer eine Trittfrequenz von über 65 anlegt, dem wird in der Turbo-Stufe geholfen, und zwar deftig. Die U-Stufen werden von den farbigen LEDs am Oberrohr angezeigt, ebenso präsentieren dort Balken den aktuellen Ladezustand. Der Terra Trail von Conti bringt die Kraft angemessen auf den Untergrund – sofern dieser nicht zu weich und/oder schlammig ist. Bei 4.999 Euro zahlt man sicher auf den aufwendigen, feinen Carbonrahmen mit ein.

ADVANCED BIKES OFFROAD PRO GRAVEL

- Preis** 4.999 Euro
 - Gewicht Testrad** 14,6 kg
 - Zul. Gesamtgewicht** 120 kg
 - Rahmengröße*** 47/51/55/59
 - Rahmen** Carbon
 - Gabel** Starr
 - Schaltung** Sram Apex XPLR, 40 / 11-44
 - Motor/Akku** Bosch Performance SX, 55 Nm, Bosch Powertube 400 Wh
 - Bremsen** Disc, Sram Apex Flatmount 2-Kolben, 160 mm
 - Reifen** Continental Terra Trail 40-622
 - Sattel** Selle Italia Model-Y
 - Lichtanlage v/h** –
 - Gepäckträger m. max. Belastung** –
 - Besonderes** Zusatzversicherung vom Hersteller und verlängerte Garantie möglich, 15 Befestigungsösen
- www.advanced.tech



Kabel und Züge verschwinden unter dem Vorbau, das kleine Bedienpanel sitzt auf dem Oberlenker.



Fast schon guter Standard bei E-Graveler: der Bosch-Performance-SX-Motor.



Geschaltet wird mit Sram Apex XPLR, knackig, aber meist auch deutlich hörbar.



Viel Power und Geradeauslauf, wenig Gewicht: Mit dem leichten Advanced ist man fast überall perfekt aufgehoben. Der Rahmen bietet außerdem etwas Dämpfung und der Antrieb viel Schmackes für sportlich Ambitionierte.



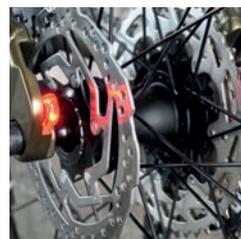
NEWCOMER OHNE STARALLÜREN

Mit dem Grinder Evo-Modell 2025 stellt Bulls seinen ersten Mittelmotor-Graveler vor – robust und mit einem Hang zur Geraden.

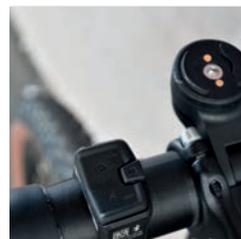
Stabil sieht das Grinder aus, mit mächtigen Alurahmenrohren, die von sauberen, sehr gleichmäßig gezogenen Schweißnähten zusammengehalten werden. Das gibt ihm ein bärtigen Auftritt, der das E-Bike in ihm mehr betont denn versteckt, wozu auch der kräftig wirkende Tretlagersockel mit dem SX-Motor beiträgt. Der Rahmen fällt eher klein aus. Tendenziell robust auch der erste Fahreindruck: Das Rad wirkt an der Vorderhand etwas schwer, rollt ab mittleren Geschwindigkeiten stoisch geradeaus, ungerne im Zickzack: Ein Bike für die schnelle Runde ohne große technische Herausforderungen. Steif genug für die kraftvolle Kombi aus Mensch und Maschine, ist der Rahmen locker. Der 400-Wattstunden-Akku ist hier als einziger entnehmbar. Gut! Der quirlige Bosch-Motor passt bestens zum Vortriebscharakter des Grinder Evo, ist kräftig und sensibel, wenn's drauf ankommt. Sollten die breit einsetzbaren leicht laufenden Schwalbe-G-One-Bite-Reifen mal doch echten Matschpneus weichen, haben Rahmen und Carbongabel noch viel Platz für breitere. Die Sitzposition ist ausgeglichen und vergleichsweise kurz auf dem langen Rad, man sitzt nicht zu gestreckt. Gut liegt der Lenkerbügel in der Hand, unter dem Lenkerband erscheinen kurz die Kabel und Züge, um dann gleich wieder in Rahmen oder Gabel zu verschwinden. Den Oberlenker trennen nur 10 Zentimeter vom Unterlenker; am Graveler ein angenehmer Wert, so fährt man auch „unten“ durchaus entspannt. Am Oberlenker sitzt auch das Mini-Bedienpanel für die Motorunterstützung. Die hochwertige GRX-Schaltgruppe von Shimano fließt geradezu durch die elf Gänge, wie nicht anders zu erwarten. Beteiligt am wenig quirligen Auftritt ist das Gewicht von immerhin knapp 19 Kilogramm. Damit hält sich der Fahrspaß ohne Unterstützung in Grenzen. Für 4.199 Euro ist das Bulls angemessen ausgestattet. Mit geringer Wendigkeit fehlt aber die Leichtfüßigkeit im Gelände.

BULLS GRINDER EVO SX (MOD. 2025)

- Preis** 4.199 Euro
 - Gewicht Testrad** 18,9 kg
 - Zul. Gesamtgewicht** 135 kg
 - Rahmengröße*** M / L / XL
 - Rahmen** Aluminium
 - Gabel** Carbon
 - Schaltung** Kette, 11-fach, Shimano GRX RD-RX812 / 42/11-42
 - Motor/Akku** Bosch Performance Line SX/Bosch CompactTube, 400 Wh
 - Bremsen** Disc, Shimano GRX 400, 180/160 mm
 - Reifen** Schwalbe G-One Bite, 28 x 1.70
 - Sattel:** Bulls Sportive Ergo
 - Lichtanlage v/h** v: – (MonkeyLink-Aufnahme für Licht am Lenker), h: MonkeyLink TwinLight
 - Gepäckträger m. max. Belastung** –
 - Besonderes** Entnehmbarer Akku, Ösen für Schutzbleche und 12 weitere am Rahmen
- www.bulls.com



An den Achsaufnahmen links und rechts sitzen die MonkeyLink-Twin Lights.



Praktisch: Der MonkeyLink-Adapter am Lenker für Licht und anderes liefert gleich den Strom mit.



Robust gearbeitet: ehrliche, gleichmäßige Schweißnähte, wohin man sieht.

FAZIT

Das gut ausgestattete, aber eher schwere Grinder gibt sich weniger sportiv, kann aber mit vielen Gepäckösen einen guten Allround-Pendler oder Bikepacker stellen und empfiehlt sich für Asphalt und unkomplizierten Feldweg.



Fotos: Georg Bleicher, Hersteller

BRANDNEU UND AUS TRADITION

Centurion hat eine berühmte Cross-Vergangenheit. Mit dem neuen Crossfire R2000 D will das Unternehmen die Tradition pflegen.

Der Gründer von Centurion, Wolfgang Renner, ist einer der Wegbereiter des Offroad-Sports und selbst erfolgreicher Cyclocrosser. Seit 1976 sind seine Räder vor allem Offroad erfolgreich. Mit solchen Genen rollt auch das neue Crossfire über unsere Gravelstrecke: ausgewogen, wendig, immer gut zu händeln. Das liegt auch an der sehr angenehmen, sportorientierten Sitzposition. Nicht zu vergessen den Dropbar mit abgeflachtem Oberlenker, der den Händen schmeichelt, an den Bremskopfhörnern gepackt aber volle Kontrolle bietet. Die 180er-Bremsscheiben – das einzige Paar im Test – sind bestens dosierbar, wenn's mal brenzlig wird. Überhaupt liegen Schaltung und Bedienelemente bestens in der Hand. Das gilt auch für das – ebenfalls nagelneue – Bosch-Purion-400-Display, das klein, aber gut geschützt hinter dem Oberlenker sitzt und sehr gut ablesbar ist. Durchgezappt (und der Unterstützungsmodus gewechselt) wird per Mini-Tastatur auf der linken Lenkerseite – für Behandschuhte allerdings schlecht tastbar.

Zum Draufgängertum des Centurion passt auch der SX von Bosch – ohnehin heute wohl DER Antrieb für die Gravel-Sektion. Kräftig genug auch für längere Steigungen, leicht genug, ausreichend reichweitenstark und sehr natürlich im Ansprechverhalten. Dazu fällt die Übersetzung beim Crossfire breit und ausreichend klein aus (42er-Kettenblatt / 52er-Ritzel). Wie gewohnt, lassen sich die einzelnen U-Stufen des Triebwerks dank Bosch Smart System individualisieren und so auf Fahrer und vorrangiges Terrain einstellen. Für harten Einsatz scheint das metallicgrüne Kunstwerk in Form eines Rahmens zu schade. Doch der steife Alurahmen mit dem voluminösen Steuerkopf und S-förmigem Hinterbau macht alles mit. Komfort aber ist nicht seine Stärke – hierfür sind immerhin noch die 45er-Maxxis-Rambler zuständig, der flache Oberlenker hilft da auch weiter. Rahmen und Gabel weisen viele Befestigungsösen auf – und bringen das Centurion nach oben auf der Abenteuerskala. Gut dazu passt auch die Lichtausstattung am Bike: die Supernova-Mini3 mit Tagfahrlicht mit satten 125 Lux schafft viel Helligkeit und eine gute Ausleuchtung. Dank robuster, passender Komponenten ist das Bike seine 4.149 Euro wert. Ein echter Alleskönner.

CENTURION CROSSFIRE R2000 D

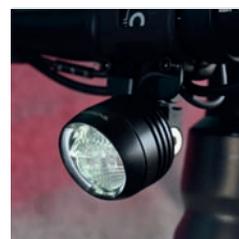
- Preis** 4.149 Euro
 - Gewicht Testrad** 16,1 kg
 - Zul. Gesamtgewicht** 135 kg
 - Rahmengröße** S, M, L, XL
 - Rahmen** Aluminium
 - Gabel** Carbon, drei Befestigungsösen
 - Schaltung** Shimano GRX 820 1x12/ 42T/11 – 51
 - Motor/Akku** Bosch SX / Bosch CompactTube 400 Wh
 - Bremsen** Disc, Shimano GRX 610, 180 mm
 - Reifen** Maxxis Rambler, 45-622
 - Sattel** Procraft E-Pro II
 - Lichtanlage v/h** Supernova Mini 3, Lezyene Femto
 - Gepäckträger m. max. Belastung – Besonderes** EQ-Ausstattung mit Gepäckträger und Schutzblechen mögl., hohe Zuladung, Ösen für Schutzbleche und 6 weitere Befestigungspunkte
- www.centurion.de



Nagelneu: Das kleine Oberlenker-Display von Bosch ist trotz geringer Größe sehr gut ablesbar – und nicht im Weg.



Viel Auflagefläche durch den abgeflachten Oberlenker sorgt für Handkomfort auf langen Strecken.



Die Supernova-Leuchte wechselt von selbst von Tagfahrlicht auf Abblendlicht.



Spaß, tolles Handling, Abenteuertauglichkeit: Das sportlich ausgewogene Crossfire mit seinem robusten Alu-Rahmen ist ein rundes Paket voller Fahrfreude, außerdem auch ein guter Preis-Leistungs-Kauf.



FEINER SCHOTTERN

Desiknio, spanischer Hersteller leichter E-Bikes, stellt seinen Edel-Graveler vor – wir haben ihn schon gefahren.

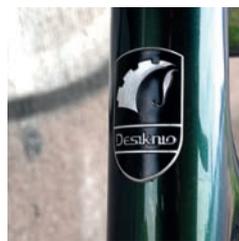
Das ist was Feines, das strahlt schon die metallisch schimmernde Lackierung auf der scheinbar flüssigen Oberfläche des Carbonrahmens aus. Man möchte das Endorphin streicheln. Erste Sitzprobe: Das Rad baut lang wie ein Rennrad, man sitzt sportlich, aber entspannt auf dem Bike. Unter anderem der kurze Vorbau – seine Unterseite ist die Pforte für alle Züge und Leitungen, die durch den Rahmen geführt werden – sorgt für ein sehr lebendiges Handling. Und das Rad geht ab: Gerade mal 13 Kilogramm warten darauf, angestupst zu werden. Das macht der extrem kleine Mahle-X20-Antrieb ziemlich souverän nach kurzer Bedenkzeit für den Drehmomentsensor – und los! Schön ist mit x20 und seinen drei Unterstützungsstufen (plus mögliche individualisierte Stufe) vor allem die dynamische Beschleunigung in mittleren Bereichen. 23 Newtonmeter Drehmoment sollen äquivalent zum Mittelmotor mit 55 sein, unser Gefühl kann das am Berg nicht bestätigen. Richtig steil bergauf wird der x20 eher kleinlaut, was aber in der Kategorie Getriebeheckmotor eher üblich ist. In der Ebene macht man am Leichtgewicht gern den Motor aus und genießt Graveln nur mit hörbarem Stollengrollen. Mit 250-Wattstunden-Akku ist das Rad kein Reichweitenking – das Konzept ist aber ohnehin: Bio-Graveln plus Schub, dann, wenn nötig. Asphalttechnisch ist das Desiknio wie mancher Renner unterwegs, in seinem Feld-und-Wiesen-Revier macht ihm dann keiner was vor. Fast verspielte Wendigkeit, Durchkommen überall, wo kein Matsch ist, und auch dank der 45-Millimeter-Pirellis relativ hoher Komfort machen das Rad zum Glückshormongenus. Die Einfach-GRX-Schaltung arbeitet dabei exakt und knackig, die 16er-Discs aus derselben Gruppe tun dasselbe. Kritikpunkte: Der Hinterbau wird zur Aufnahme der Motornabe schnell sehr breit – mancher stößt beim Pedalieren mit der Ferse an die Kettenstrebe – ausprobieren! Nur eine Größe, zu lange Bergübersetzung.

DESIKNIO ENDORPHIN DROP

- Preis** 5.995 Euro
 - Gewicht Testrad** 13,1 kg
 - Zul. Gesamtgewicht** 115 kg
 - Rahmengröße** M
 - Rahmen** Carbon
 - Gabel** Carbon
 - Schaltung** Shimano GRX 600, 11-fach, Kurbel: 40T, Ritzel: 11-34T
 - Motor/Akku** Mahle X20, Mahle iX250, 236 Wh (optional zusätzlich: Extender, 171 Wh)
 - Bremsen** GRX 400, 160 mm /160 mm
 - Reifen** Pirelli Cinturato GRAVEL H, 45-622
 - Sattel** Ergon SR Pro
 - Lichtanlage v/h** vorne: Supernova V521, 100 lx / hinten: Supernova E3
 - Gepäckträger m. max. Belastung** –
 - Besonderes** Nur eine Rahmenhöhe (M), Ösen für Flaschenhalter
- www.desiknio.de

FAZIT

Leichtestes, agilstes und spaßhaltigstes Bike im Test. Am steilen Berg den Mittelmotoren unterlegen, passen Antrieb und edles Rad bestens zum leicht hügelig orientierten Bio-Biken mit Zusatzschub und harmonischem Flow.



Edler Auftritt, feine Fahreigenschaften: Das Desiknio mit Carbonrahmen ist ein Sportler.



Komfort und Leichtlauf perfekt. Wenn's matschig wird, machen die Pirellis irgendwann zu.



Hier wird geladen. Wie bei fast allen Testrädern kann der Akku am Desiknio nicht zum Laden entnommen werden.



Fotos: Georg Bleicher, Hersteller

Ist das das vielseitigste Rad der Welt?



Die Faltrad-Ikone Brompton präsentiert erstmals ein 20-Zoll Rad. Die G Line ist perfekt für die Stadt, aber auch fürs Land. Trotz Faltmechanismus hat es Off-Road-Qualitäten und Langstrecken-Potential. Besonders ausgeklügelt zeigt sich die E-Variante.

Die neue G Line ist fast schon eine Revolution aus dem Hause Brompton. Vor rund 50 Jahren hat die englische Marke das Faltrad erfunden. Bis heute ist sie marktführend und bis heute fertigt sie ihre Rahmen im eigenen Werk in London in Handarbeit. Über die fünf Jahrzehnte rollten die ikonischen Bromptons auf 16-Zoll – doch das ändert sich jetzt.

Größer, schneller, weiter

Die neue 20-Zoll G Line ist womöglich eines der vielseitigsten Räder, die es auf dem Markt gibt. Es eignet sich ideal für die Stadt wie auch fürs Land, für urbane Alltagsradler und Commuter genauso wie für Reisende und Bikepacker – oder eben für Radfahrer, die eines für alles suchen.

Die G Line fährt sich tatsächlich wie ein ausgewachsenes Rad, hat eine komplett adaptierte Geometrie und auch die Ausstattung ist mehr als Off-Road tauglich: Breite, pannensichere Reifen für holprige Strecken, Schotter oder verregnetes Kopfsteinpflaster. Hydraulische Scheibenbremsen. Und eine verschleiß- und wartungsarme 8-fach Nabenschaltung ist, die durch ihren Platz im Gehäuse bestens geschützt ist vor Schmutz, Wasser und Schlägen.



Packt viel und ist selbst klein packbar

Commuter und Radreisende können die Brompton Taschen mit einem Klick an den Vorrichtungen befestigen – hinten am Rack, an der Gabel und am Lenker. Smart: vorne wird das Gewicht auf den Rahmen und nicht auf den Lenker verlagert. So lässt sich das Rad auch mit Gepäck ganz normal steuern.

Trotz der Größe und dem breiten Einsatzbereich lässt sich die G Line wie gewohnt in Brompton-Style falten. So kann man das Rad mit in den Zug nehmen oder in den Kofferraum packen und Zuhause, im Büro oder sogar im Ein-Personen-Zelt gut unterbringen.

Komplett neu gedachtes E-Modell

Für Furore wird womöglich auch das neue Konzept der Electric G Line sorgen. Brompton hat zwar bereits seit 2017 E-Bike Varianten im Programm – für die Electric G Line allerdings haben die Engländer ein komplett neues Set-up konzipiert. Das vom Motor getrennte Antriebsmodul ist im Rahmen integriert, während der 250 Watt Motor selbst in der Hinterradnabe sitzt – und somit für viel Traktion sorgt, speziell auch auf Schotter. Die 345 kWh Batterie wiederum findet sich in der Lenkertasche und bietet eine Reichweite zwischen 30 bis 60 Kilometer.

Dazu speist sich bei der Electric G Line die integrierte Beleuchtung aus der Batterie und ist somit stets einsatzbereit. Das Licht, die Unterstützungsmodi, Aufzeichnung, Akku-Management und noch einiges mehr lässt sich alles über die intuitive Electric App steuern.

Ebenfalls eine Neuerung bei Brompton: Die G Line und die Electric G Line sind in den drei Größen Small, Medium und Large erhältlich.

de.brompton.com

KOMFORTABLER QUERTREIBER

Das Moustache Dimanche nimmt Anleihen beim MTB – und rollt damit sehr komfortabel.

Mit den breitesten Reifen im Test rollt das Dimanche so satt wie komfortabel dahin, ist aber im Gelände wie auf der Straße keineswegs schwerfällig unterwegs – dafür sorgt auch das sehr kleinteilige, flache Profil der Contis. Flink sind andere, doch das Dimanche bringt viel Wendigkeit mit. Der steife Alurahmen macht alles mit und gibt ein sicheres Gefühl. Der für einen Dropbar mit 50 Millimetern extrem breite Lenker fördert den Spaß an engen Kehren zusätzlich und hat viel Platz für die Lenkerrolle, eine Nummer kleiner ginge es aber wohl auch. Zu klein dagegen empfanden wird den Lenkerdurchmesser. Mit großen Händen fehlt einem da etwas am Oberlenker.

Der Po bleibt verschont vom harten Hinterbau: Die gefederte Sattelstütze kann mildern, was Hinterreifen und Rahmen an Schotterstößen weitergeben, auch wenn sie etwas ruckelig einfedert. Sie ist vom Lenker aus höhenverstellbar, auf schwierigem Terrain oder wenn's steil bergab geht, bringt das Absenken deutliche Vorteile. Zum Komfort trägt auch der verstellbare Vorbau bei: Je nach Einsatzbereich und gewünschter Sitzposition gibt's hier die Möglichkeit, sich an eine sportliche Fahr- und Sitzweise heranzutasten.

Der Bosch-SX-Motor ist so etwas wie Gravel-Standard geworden. Zu recht. In höheren Trittfrequenzen hängt er gut am Pedal und reicht mit 55 Newtonmeter auch für längere Steigungen, wenn man selbst gern ein bisschen schneller pedaliert. Mit dem 400er-Akku, der auch mal für 100 Kilometer reichen kann, ist das Rad übrigens gut 18 Kilogramm schwer. Zusätzlich zum Bedien-Panel am Oberrohr informiert das Kiox 300 am Lenker über alle wichtige Daten; gesteuert wird es per Wippschalter auf dem Oberlenker.

Unkomfortabel wird's eigentlich nur beim Laden: Der Akku ist nicht herausnehmbar, und wer mit dem Ladestecker in die Buchse will (versteckt am Ende des Unterrohrs) muss eine Plastikkappe wegklappen und halb unter dem Rad liegend versuchen, den Stecker einzufädeln. Mit 4.699 Euro ist das Rad ein veritables Angebot mit eigenem Charakter.

MOUSTACHE DIMANCHE 29.4

- Preis** 4.699 Euro
 - Gewicht Testrad** 18,3 kg
 - Zul. Gesamtgewicht** 120 kg
 - Rahmengröße** Diamant S / M / L / XL, Trapez: XS / S / M
 - Rahmen** Aluminium
 - Gabel** Dimanche 29, Carbon
 - Schaltung** SRAM Eagle, 12-fach, 11-50/44
 - Motor/Akku** Bosch, Performance Line SX, 55Nm/ Bosch CompactTube 400 Wh
 - Bremsen** Disc, SRAM Apex, 160/160 mm
 - Reifen** Maxxis Rambler 700x50C, am Testbike: Continental DoubleFighter 2.0
 - Sattel** Selle Royal Vivo
 - Lichtanlage v/h** –
 - Gepäckträger m. max. Belastung** –
 - Besonderes** Erhältlich als Trapezrahmen und als EQ mit Straßenausstattung, Ösen für Schutzbleche und 4 weitere an der Gabel, verstellb. Vorbau, Federsattelstütze (Dropper Post)
- www.moustachebikes.com



Solides und komfortabelstes Rad im Test, für Einsteiger wie für Gravel-Umsteiger zum E-Bike sowie gemütliches Touren durchaus zu empfehlen. Kleine Abstrichen in der Ladep Praxis und der Leichtfüßigkeit, verglichen mit Desiknio.



Hier hört der Komfort auf: Die Bosch-Ladebuchse liegt vor dem Motor und ist sehr schwer zugänglich.



Die Dropper Seat Post ist vom Lenker aus höhenverstellbar und sorgt auch auf schlechtem Terrain für Komfort.



Mit gut 50 Zentimetern ist der Lenker breiter als nötig, schafft aber viel Platz für die Lenkerrolle.



Fotos: Georg Bleicher, Hersteller



**SUPER EASY.
SUPER STARK.
SUPER GÜNSTIG.**

JOEBLOW® URBAN EX

**Die Alles-Super-Standpumpe ideal
abgestimmt auf Urban-/Touring-Bikes**
Erlebe bewährte Topeak-Qualität ohne
Kompromisse zum besonders günstigen Preis.



3,5" großes, leicht ablesbares
Manometer zum exakten Einstellen
des gewünschten Luftdrucks



**UVP
39,95 €**

TWINHEAD®
mit langem Schlauch,
passend für Presta-,
Auto- und Dunlop-
Ventile

Prepare to Ride.



topeak.de

STÄHLERNER STAR

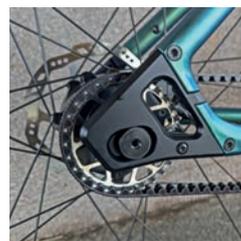
Urwahn trägt einen Hauch Luxus im Namen. Was das Waldwiesel nicht davon abhält, auch in der Praxis zu punkten.

Die Stahl-Schmiede Urwahn schickte ein nicht alltägliches Velo zum Vergleichstest. Dieser Rahmen „ohne Sitzrohr“ ist so etwas wie ein Markenzeichen. Der charakteristische Hinterbaubogen und einige andere Teile werden bei Spezialisten im 3D-Druck-Verfahren produziert. Aber ein E-Graveler? Ausprobieren! Die Sitzposition ist komfortabel, aber auch nicht unsportlich, per Vorbau-Spacer kann der leicht nach hinten gekrüpfte Lenker noch deutlich tiefer gesetzt werden. Vor allem der Oberlenker liegt durch den ovalisierten Querschnitt und das anschmiegsame Lenkerband sehr gut in der Hand. Kopfsteinpflaster kommt am Po erstaunlich wenig zur Wirkung: Für ein Sportrad überraschend komfortabel gibt sich das Waldwiesel mit 45 Millimeter breiten Conti-Terra-Trail-Reifen. Einen Großteil der Dämpfung leistet aber wohl die genannte Hinterterbaukonstruktion, hier wird einiges weggedämpft.

Noch mehr Leckerbissen: Geschaltet wird elektrisch und knackig per Pinion-Zwölfgang-Getriebe am Bremsschalthebel von TPR rechts. In der Pinion-App lässt sich u.a. einstellen, dass die Automatik beim Ampelstopp einen bestimmten Startgang einlegt. Und wäre das laute „Ssst“ beim Schalten nicht ... Aber diese Pinion-12-fach ist auch so nahezu perfekt und liefert eine Übersetzungs-Bandbreite von 600 Prozent, was überallhin reicht. Die Kraft kommt sauber per Riemen ans Hinterrad. Und zusätzlich per Mahle-x20-Motor. Der schiebt zügig an, ist aber auch hier kein echter Bergsteiger. Er lässt sich andererseits in mittleren Gängen schon durch Leerpedalieren zum Anschieben motivieren. Dabei harmonisieren Mensch und Maschine sonst sehr gut, auch wenn der Hinterradmotor typbedingt nicht so direkt loslegt wie gute Mittelmotorkollegen. Und: Der Mahle ist praktisch unsicht- und nur wenig hörbar – bei einem so stylischen Rad ein echter Gewinn. Viel Spaß hat man durch das gut austarierte Rad und sein lebendiges Handling auf der Straße wie dem Feldweg, auch wenn man das Mehrgewicht gegenüber dem motorlosen Graveler spürt. Auf beiden Untergründen kommt man mit den Contis gut klar, solange der Matsch nicht vorherrscht. 6.448 Euro sind kein Schnäppchen, aber es gibt auch weniger exklusive Räder zu diesem Preis. Und dieses hat sogar noch eine puristische Lichtanlage. Mini, aber wirkmächtig.

URWAHN WALDWIESEL

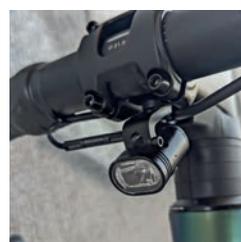
- Preis** 6.448 Euro
 - Gewicht Testrad** 16 kg
 - Zul. Gesamtgewicht** 115 kg
 - Rahmengröße*** S, M, L, XL
 - Rahmen** Stahl, teils 3D-gedruckt
 - Gabel** Carbon
 - Schaltung** Pinion C1.12i, Gates Zahnriemen 39/32
 - Motor/Akku** Mahle x20 / Mahle, 236 Wh
 - Bremsen** Disc, TRP Hiwire, 160 mm
 - Reifen** Continental Terra Speed 45-622
 - Sattel** Ergon SFC30 Stealth
 - Lichtanlage v/h** Lightskin U2E 135 Lux/Sattelstütze mit 5-Dot LED
 - Gepäckträger m. max. Belastung** –, (Option, 7,5 kg)
 - Besonderes** 3D-Druck-Rahmen, semi-automatisches Getriebe, Ösen für Schutzbleche und 1 Flaschenhalter, opalgrüner Colorway-Lack
- www.urwahn.com



Der Stahlrahmen am Waldwiesel ist ein Gedicht. Viele Rohrverbindungen sind hier 3D-gedruckt.



Minimalistisch und schlicht, aber vor allem im Gelände unpraktisch, weil die Hand vom Lenker muss: Einstellpanel am Oberrohr.



Klein, stark, schwarz: Lightskin U2E Mini mit 135 Lux.

FAZIT

Fein, lieb und teuer: Das Hightech-Waldwiesel ist das teuerste Rad im Test und hat sicher den höchsten Lifestyle-Faktor. Aber auch Handling und Komfort durch die spezielle Rahmenform machen Spaß.



Fotos: Georg Bleicher, Hersteller

DIE BESTEN OUTDOOR-FILME DES JAHRES

10% MYBIKE RABATT

Online-Ticketrabatt für MYBIKE-Leser

Code: MYBIKE4EOFT24

**JETZT
TICKETS
SICHERN!**



www.eoft.eu

TERREX

PRESENTS

EOFT |||||

EUROPEAN OUTDOOR FILM TOUR 2024

AB OKTOBER 2024 AUF TOUR



Powerbar



BERG WELTEN



PRODUCED BY
moving
MEDIA adventures