

A photograph of four cyclists riding gravel bikes on a dirt path through a forest. The cyclists are wearing various racing gear, including helmets and sunglasses. The path is surrounded by trees and foliage, creating a natural setting for the race.

Racers die MTB willen zijn

(OF ANDERSOM NATUURLIJK)

NET TOEN WE DACHTEN DAT ALLE SOORTEN FIETSEVENEMENTEN AL BESTONDEN, DOOK DE OFFROAD LANGEAFSTANDSTOCHT OP. DIT SOORT RITTEN RIJD JE OP EEN GRAVELBIKE, EEN ENDURANCE RACEFIETS MET MOUNTAINBIKE-ASPIRATIES. NIET IEDERE FIETS WORDT ZOMAAR TOEGELATEN TOT DE 'GRAVELCLUB'. WE LEGDEN VIER ASPIRANTLEDEN LANGS DE MEETLAT.

TEKST: WOUTER LAZET / FOTO'S: EDWIN HAAN

Gravelbike, gravelracer, en zelfs gravelgrinder. Dit nieuwe genre fietsen heeft diverse namen, maar over één ding is iedereen het eens: het is een fiets die zich thuisvoelt op fijn grind, slechte wegen en niet-al te moeilijke mountainbike paden. Daarbij moet je redelijk snel kunnen rijden, en het vooral lang kunnen volhouden. In de VS worden al prestigieuze langeafstandswedstrijden verreden, bijvoorbeeld 300 mijl non-stop, of 500 in twee etappes. En ook in Nederland zijn routes samengesteld van honderden kilometers, met een minimum aan verharde wegen. Voor deze tochten en wedstrijden is een mountainbike te log en traag, en een crosser te nerveus en stuiterig. De ideale fiets voor zo'n avontuurlijke rit (b)lijkt een kruising te zijn tussen een endurance racefiets en een mountainbike, aangevuld met ouderwetse toerfietskenmerken. Een echte definitie van een gravelbike is niet te formuleren, hooguit te omschrijven. Er zijn een paar strikte kenmerken, en een heleboel eigenschappen die stuk voor stuk niet verplicht zijn, maar waarvan er toch minstens een aantal aanwezig moeten zijn.

Wel/geen gravelracer

Kort door de bocht is een gravelracer een racefiets die denkt dat hij een mountainbike is. Hoe hij technisch ook in elkaar gestoken is, racefiets type remschakelgrepen zijn verplicht. Heeft een fiets een MTB-stuur, recht of gebogen, en MTB-shifters en remgrepen, dan is het dus géén gravelbike. Hooguit een supercrosser; en dat is dus een MTB die denkt dat hij

een racefiets is – weer een heel ander verhaal. Ook heeft een gravelracer dikkere banden dan de volgens de UCI legale crossmaat van 32 millimeter. 40 millimeter is een algemene maat in Graveland, en als er al geen 40-millimeterbanden op een bike zitten, moeten ze tenminste wel in het frame passen. Bovendien moet er plaats over blijven voor vaste spatborden, anders is het ook géén gravelbike!

De optionele ingrediënten voor een gravelbike – waarvan er minstens een aantal nodig zijn – zijn schijfremmen, een racecrankstel met compact of cyclocrossbladen, nokken voor meer dan twee bidonhouders, montagepunten voor spatborden en bagagedragers, lange achtersvorken en een niet-zo-steil balhoofd. De trapas ligt laag bij de grond, dat stuurt stabiel en op deze bikes is kunnen doortrappen in de bocht geen must. De zit is vaak ontspannen, met een hoog stuur. Aangezien er veel met de handen op het stuur wordt gereden zijn frogleggs (extra remgrepen) helemaal verantwoord. Opmerkelijk: de naafdynamo – die iedere andere fiets suf maakt – is op een gravelracer juist cool. Hij zegt: "Kijk, ik rijd langer en verder dan de batterijen van mijn gps en verlichting aan kunnen."

Aan zo'n vage omschrijving heb je natuurlijk niets. Vandaar dat Fiets vier gravelracers uitprobeerde en oordeelde of het volbloeds zijn of bastaards. We kwamen tot de leuke conclusie dat ze niet alleen makkelijk kilometers afleggen, maar ook heel goed bruikbaar zijn op de Nederlandse MTB-parcoursen.



Salsa Warbird, frame en vork € 1199,-.

SALSA WARBIRD

Hoewel zijn naam vaak liefkozend gebruikt wordt voor antieke gevechtsvliegtuigen – met name de propellorjagers uit de Tweede Wereldoorlog –, is de Salsa Warbird een heel modern apparaat. Met een licht sloping aluminium frame, speciale carbon voorvork met verlopend balhoofd en 2x10 Shimano 105-versnellingen, gecombineerd met Avid's BB7 remmen. De Warbird heeft een echt cyclocrossverzet, en de carbon Enve cross voorvork ademt snelheid. Hij rijdt dan ook behoorlijk als een crosser, maar niet helemaal. Daarvoor is hij toch wat te lang en te lui, en is het stuur te breed. In een direct vergelijk reageert de Salsa trager op zijn rijder. Bovendien biedt het frame plaats aan banden tot zeker 45 millimeter, en zitten er nokken voor een derde bidonhouder onder de schuine buis, wat hem geschikt maakt voor zwerftochten. Het stuur is een verhaal apart. Het lijkt een compacte racebocht maar de beugels staan 12 graden naar buiten gebogen. Bovenaan is het 44 centimeter breed, onderaan 52. Wanneer je op het gemak rijdt, handjes boven op het stuur, zit je zoals op een racefiets. Maar pak je het stuur onder-



Zelfs plek voor bidon nr. 3.

Toeval?

Nee, het is dus niet toevallig dat gravelbikes juist nu opdrukken, op het moment dat schijfremmen op wegfietzen lijken door te breken. Dankzij schijfremmen is de keuze voor velg- en bandbreedte vrij, en kunnen veel bredere banden gecombineerd worden met een weg- of crossgroep. Met specifieke crossremmen zou dat ook kunnen, maar de werking van vooral de voorrem van een crossfiets is nogal schokkerig, waar schijfremmen voor spelbaar en krachtig vertragen. Ook 29-er wielen zijn ruim voorhanden, zodat alleen nog een specifiek frame nodig is.

Hoe ver?

Héél ver kun je met een gravelbike.

De Trans Iowa 1000-miles race voert over het Amerikaanse achterland, waarbij deelnemers alles wat ze onderweg nodig hebben zelf moeten meenemen. De langste routes in Nederland zijn een stuk korter, maar nog steeds de moeite waard. Je vindt een selectie op Fiets.nl onder zoeknummer 141070.



Kona Rove,
€ 1499,-.



Extra breed in de beugels.

in de beugels beet, dan zit je breeduit als op een MTB. Bovendien kan je scheef naast het stuur hangen als op een mountainbike, en de fiets onder je de bocht in duwen zonder dat je polsen klem zitten tegen het stuur. Dat is een enorm voordeel wanneer je het terreinpotentieel van deze Salsa gebruikt. Want zolang de ondergrond hard is, kan hij veel. De standaard banden zijn volgens de UCI te breed, maar voor een snelle rit over een wortelpad vinden wij ze eerder te smal; ze stoten makkelijk door. Gelukkig zijn de velgen tubeless compatible; als je de binnenbanden inruilt voor latexvloeistof zul je geen last hebben van stootlekken. Bovendien passen er veel bredere banden in frame en vork. Op de 40 millimeter rubbers van de Kona reed de Warbird een stuk vriendelijker en betrouwbaarder over lastige passages. Ideaal voor een veldtoertocht of wanneer je überhaupt niet weet waar je terecht gaat komen. Wij zien die combinatie dan ook zeker zitten, eventueel met een extra set wielen met 28 millimeter wegbanden – voor de dagen waarop we zeker op het asfalt blijven.



Is 't een gravelgrinder?

Ja, de Warbird is een gravelgrinder, maar vooral omdat het geen echte cyclocrosser is – een te breed stuur, te dikke banden en te stabiel om voorin mee te rijden in de cross. Dat maakt hem tot een echte gravelracer, die bloedsnel is wanneer hij de ruimte krijgt.

KONA ROVE

Hoewel de uitvinder van de gravelbike onbekend is – logisch bij een fietstype waarvan de grenzen zo vaag zijn – was de Rove een van de eerste kant-en-klare voorbeelden. Een racefietsachtige houding, maar terreinwaardig genoeg voor het merendeel van Nederlandse MTB-parcoursen en -toertochten. Zijn stalen frame doet iel aan, de framebuizen zijn oversized maar nog steeds dunner dan het aluminium van de andere bikes. Ook de bijna horizontale bovenbuis oogt klassiek, nog versterkt door het kleuren-schema. De vork met zijn rechte poten matcht niet helemaal bij dat plaatje; die had eigenlijk gebogen moeten zijn. Die vork is ook van staal en écht stijf. Je kunt er gerust dragers aan schroeven en volle tassen aan hangen, want hij geeft geen krimp. Veel comfort levert hij helaas ook niet, en hij is voelbaar zwaar – net als de rest van de fiets trouwens. Sturen gaat heerlijk, zolang de paden rechtdoor lopen of je de bochten vloeiend kunt nemen. Snel van links naar rechts sturen vraagt veel kracht, maar eenmaal op koers kan je gerust het stuur los laten en een bammetje eten; de Rove rijdt als



Fors versnellingsbereik.



De Rove rijdt als op rails.

op rails. Bijkomend voordeel is dat hij ongekend steil naar beneden kan, voor een niet-MTB. De remmen zijn goed genoeg, al moet je diep in de beugel zitten om flink te kunnen knijpen. En de banden hebben grip zolang het droog is. Door de gewichtsverplaatsing luistert de Rove in een afdaling opeens prima naar zijn berijder en stuurt hij licht en precies. Kona is inventief geweest bij het samenstellen van de aandrijflijn. Het crankstel heeft een flinke stap tussen binnen- en buitenblad, zodat het versnellingsbereik fors is. Bij die grote stap past een wat steilere cassette; Kona monteert een 28-12, zodat de stappen voor en achter overeen komen. Overigens past een 36-tands MTB-cassette ook, dankzij de X9-mountainbike achterderailleur. Die werkt prima samen met de raceshifters, en heeft als bijkomend voordeel dat de ketting extra strak om de tandwielen ligt. Hoe lomp we ook al schakelend over wortelpaden deden, de ketting liep niet van de tandwielen af.

Is 't een gravelgrinder?

Ja, dit is een rasechte gravelbike. De nadruk ligt op authenticiteit, plezier, lange verre ritten en terreinwaardigheid. Als langeafstandsracer is hij te zwaar en sloom, maar als *do-it-all* trekking- en toerfiets is hij fantastisch.



Giant Anyroad 1, €1099,-.



Froglegs: cool!



20 Versnellingen, na een flinke duw.

GIANT ANYROAD 1

Giant noemt deze fiets Anyroad; die naam dekt de lading precies, want hij voelt zich thuis op iedere weg. Ook als die weg wat minder goed onderhouden is, uit klinkers, kinderkoppen of grind bestaat, maakt de Anyroad het zijn berijder makkelijk. Dat doet hij met een uiterst ontspannen zithouding, extra remgrepen bovenop het stuur, en een veilige, stabiele

geometrie met extra lage instap. Zijn prijs maakt hem natuurlijk een echt instapmodelletje, en daar is de afmontage ook naar. De non-series Shimano-onderdelen lijken technisch sterk op Tiagra. De 20 versnellingen laten zich gemakkelijk schakelen, al moet je de hendels een flinke duw geven voor er wat gebeurt. Ook de remwerking is niet al te enthousiast. De BB5-remklauwen zijn zo slecht nog niet, maar de combinatie met kleine 140-millimeterschijfjes maakt dat je flink moet doorknijpen om hard te remmen. Dat knijpen kan in de gewone hendels, maar ook in de froglegs. Die zitten direct naast de stuurpen en zijn met dezelfde kabels verbonden als de normale hendels, zodat je gewoon kunt remmen wanneer je je handen bovenop het stuur hebt. Dat is een verademing in het terrein – want daar wil je niet altijd in de beugels rijden – maar heeft zeker ook voordelen in het verkeer. Zolang de wegen en lanen redelijk zijn, rolt de Anyroad vrolijk door. Maar van echte bospaden met wortels, kuilen en stenen houdt hij niet zo. De smalle bandjes hebben nauwelijks noppen (alleen aan de zijkanalen) en slaan makkelijk door, zodat je uit moet kijken om niet lek te rijden. Bovendien rijdt de Giant niet prettig op hoekige oneffenheden; de stijve vork met extra oversized balhoofdbuis brengt trillingen efficiënt over naar het stuur. Gelukkig heeft Giant ruimte vrijgehouden voor breder rubber, en ook de Anyroad deed het duidelijk beter op de 40 millimeter

sloffen van de Kona. Dan rijdt hij keurig over klinkers en zelfs asfalt, want ondanks het gladde loopvlak bollen de originele banden niet lekker.

Is 't een gravelgrinder?

Ja, dit is er zeker één. In de letterlijke zin van het woord: de Anyroad voelt zich prima thuis op fijn grind. Het is een racer die onverharde paden aan kan, en waarop je makkelijk en ontspannen uren lang kunt rijden.

TREK CROSSRIP

Het aluminium frame is lichter dan het stalen van de Kona, maar niet veel. Zo'n overmaat aan materiaal zorgt voor voldoende stijfheid in alle richtingen, dus de Crossrip kun je gerust volhangen met bagage. Alle nodige nokken zijn aanwezig, zowel voor als achter, zodat je hem kunt voorzien van dragers en spatborden, en zelfs een standaard. De geometrie is daar ook op afgestemd. Het rijden lijkt sprekend op dat van een klassieke Koga Rondonneur, maar dan een stuk strakker. Dankzij het hoge balhoofd en de laag liggende trapas zit je recht op met weinig gewicht op je handen. Trek heeft deze bike dan ook gebouwd voor de beginnende wielrenner, vakantie-fietser, woonwerkfietser en tweewieler-avonturier. Niet voor liefhebbers van dure techniek, want die zit er niet op. Schakelen doet denken aan twintig jaar geleden, de 3x8 Shimano Clarion-groep werkt ongeveer hetzelfde als de toenmalige 105-groep. En die voldeed prima zolang je geen haast had. Gezien de 8-speed cassette is het triple-crankstel geen slecht idee,



Geen snelspanner, maar inbus.

Cyclo-crosser?

Toch nog maar even benadrukken: een gravelbike is geen cyclocrosser.

Een gravelbike heeft bidonhouder-nokken voor minstens twee en vaak drie bidons. In een gravelbike passen banden van minstens 40 millimeter breed, plus vaste spatborden. Bovendien heeft een gravelbike een stabiele geometrie, gemaakt om kilometers recht door te rijden – in plaats van tussen de linten door te jagen. De achtervorken zijn daarom langer en het balhoofd minder steil. Een cyclocrosser is gemaakt voor een uur knallen, op een gravelbike rijd je veel langer. Vandaar dat de balhoofdbuis juist lang is in plaats van kort, en de zit recht op in plaats van diep.

Kenmerken

Verplicht

- Racetype rem-schakelgrepen
- 40 millimeter banden passen ruim in het frame

Optioneel

- Verbrede racebocht
- Schijfremmen
- Endurance geometrie
- Staal
- Montagepunten voor spatborden, dragers en extra bidons
- Dynamonaaf
- Frogleg remhendels
- Laag bracket



Trek Crossrip, € 999,-.



3x8=24 versnellingen!

en de ouderwetse vierkante trapas heeft ons eigenlijk geen seconde in de weg gezeten.

Wat wel tegen viel is de terreinvaardigheid. Met zo'n naam verwachtten we wat, maar deze bike is alles behalve een cyclocrosser. Hij hotst en botst door kuilen en over stenen. De banden hebben maar weinig reserves, waardoor je voorzichtig moet zijn op wortels, of ze wat harder oppompen om ze heel te houden. Het stuur is prettig breed maar gewoon recht, waardoor mountainbikeachtig bochtenwerk uitgesloten is. Op fijn gravel echter is hij helemaal in zijn element, daar kan je ook hard doorrijden. Dankzij de stugge banden stuitert hij er op los, maar instabiel wordt hij geen moment. Het frame is rammelvrij – best knap met interne kabels – en houdt heerlijk koers. Snelheid minderen gaat even

goed als op de Salsa en Giant, al kan je op de BB5-remklauwen de blokken minder makkelijk bijstellen dan op de luxe BB7 – je hebt vaker gereedschap nodig. In de basis is dit een geweldige woon-werkfiets. De wielen zet je niet vast met snelspanners, maar met inbussleutel 5, zodat ze minder snel gepikt kunnen worden. En de slijtage-delen zijn allemaal zo goedkoop en basic dat de kilometerprijs ongekend laag moet zijn.

Het frame heeft een echte endurance geometrie, dus een hoog balhoofd met nog hoger stuur, een korte zit en is lekker stabiel dankzij een forse wielbasis. Het stuur is gewoon recht en breed.

Is 't een gravelgrinder?

Ja, al is hij erg basic. Dit is een *anyroad* voor mooie dagen. Op een zwoele zomeravond toer je hiermee heerlijk over de lanen. En als je eens een verleidelijk bospad tegenkomt, kan je dat gewoon meepakken. Ook slecht wegdek verteert hij prima, en voor woon-werk verkeer is hij meer dan geschikt. Voor winterse toertochten zouden wij hem niet inzetten. Want natte wortels, diepe modder en veel viezigheid zullen deze bike niet vrolijk maken.



CONCLUSIE

Meestal bestaat ons testrijden uit het eindeloos herhalen van hetzelfde rondje om de verschillen exact te ervaren. Op een gravelbike is dat geen doen, en gelukkig hoeft het ook niet. De verschillen zijn immens, want over hoe de ideale gravelbike eruit ziet, is nog lang geen overeenstemming. Wij ontdekten dat deze bikes niet alleen op gravel goed rijden, maar eigenlijk overal. De Rove en Warbird zijn zeker geschikt voor een snel rondje op veel MTB-parcoursen. En zolang de ondergrond stevig is, bewijst de Warbird zich een waardig tegenstander voor veel mountainbikes. De Rove is langzamer maar comfortabeler, en kan veel moeilijker terrein aan dan je zou verwachten van een fiets met racefietsstuur. De Trek en de Giant kennen minder MTB-invloeden. Dat wordt al duidelijk zodra je je vingers om het stuur slaat; dat is een standaard racebocht. De Anyroad is super makkelijk te rijden op slechte wegen en zelfs makkelijke bospaden. Het is een fiets om bij mooi weer lekker mee te verdwalen en over achterafweggetjes van niets naar nergens mee te rijden. Bij de Trek hoor je eigenlijk dragers aan te schaffen, en een kaart om het land mee te doorkruisen.

De conclusie over gravelbikes als fietssoort is dat dé gravelbike niet bestaat. En dat is ook helemaal niet nodig. Het gaat om wat je met een fiets doet, en het grootste kenmerk van gravelfietsen gaat niet over de fiets. Eigenlijk is de gravelgrinder de berijder. Die wil een fiets waarmee je makkelijk afstanden aflegt, maar die niet terugdeinst voor een stukje offroad. Of twee stukjes.

**Een gravelracer is
een racefiets die denkt dat
hij een mountainbike is**