
Fahrrad-Typenkunde (4): Möglichst schnell

Nur zwei von 100 in Deutschland verkauften Fahrrädern sind laut Zweirad-Industrie-Verband (ZIV) Rennräder. Das klingt bescheiden, doch der Umsatzanteil liegt bei immerhin zehn Prozent – Rennräder sind eben deutlich teurer als andere Fahrradtypen.

Die Eckdaten des Segments sind sehr klar umrissen: Schmale Reifen auf 28-Zoll-Felgen, der charakteristisch geschwungene Lenker und kein Zubehör, das nicht der reinen Fortbewegung dient. Geringes Gewicht ist beim Rennrad ein Muss; aktuelle Rahmen bestehen aus dünnwandigen Alu-Rohren oder aus Carbon. Titan- und Stahlrahmen werden vorzugsweise von kleinen Spezialherstellern angeboten. Bisher waren Felgenbremsen der Standard, doch mehr und mehr setzen sich Scheibenbremsen auch beim Rennrad durch. Neben dem klassischen Rennrad gibt es zahlreiche Unterformen, die sich analog zu den verschiedenen sportlichen Disziplinen entwickelt haben, erläutert der Pressedienst Fahrrad.

Der Klassiker

Der Urtyp, das klassische Straßenrennrad, ist in zahllosen Varianten auf dem Markt und seit Jahrzehnten nur im Detail verändert. Der Rahmen mit der alten Diamantform wird immer seltener mit waagerechtem Oberrohr gefertigt; so genannte Sloping-Geometrien (mit nach hinten abfallendem Oberrohr) haben sich durchgesetzt – ursprünglich mit dem Ziel, den Rahmen steifer und leichter zu machen sowie zur Verkleinerung des Größenspektrums (nur vier Größen statt Ein-Zentimeter-Abstufung). Die Laufradgröße beträgt 28 Zoll; kleinere Laufräder finden sich bei Damen- und Jugendrennern. Üblich sind zwei Kettenblätter vorne sowie zehn oder elf Ritzel am Hinterrad, geschaltet wird vom Lenker aus mit kombinierten Bremsschalthebeln.

Einfache Modelle mit Aluminiumrahmen wie das Stevens „San Remo“ (999 Euro) wiegen neun Kilogramm; Oberklasse-Renner wie das Koga „Kimera Pro“ mit Carbonrahmen und -komponenten sowie Elektroschaltung und hydraulischen Scheibenbremsen kommen auf gerade mal 6,9 Kilogramm, dafür aber auch auf 7499 Euro. Mit herkömmlichen Felgenbremsen und Funkschaltung kommt das Felt „FR1“ sogar auf 6,3 Kilogramm – und kostet nochmals 500 Euro mehr

Ein Unterschied zwischen einem Renner für 1000 Euro und einer zehnmal so teuren Profimaschine besteht in der Gewichts Differenz von bis zu fünf Kilogramm, was starke Einflüsse auf Handling und Fahrverhalten hat. Die hochwertigeren Komponenten teurer Rennräder sind darüber hinaus für eine höhere Kilometerleistung konzipiert.

Der Komfort-Rennrad oder auch „Endurance-Rennrad“ genannte Vertreter ist ein Trend der jüngeren Jahre, der der wachsenden Beliebtheit des Rennradsports Rechnung trägt. Hauptmerkmal ist die etwas aufrechtere Sitzposition (kürzerer Rahmen, längeres Steuerrohr). Individuell können auch die Sättel stärker gepolstert und das Lenkerband teilweise weicher ausgeführt sein. Komfort-Renner sind entweder mit Dreifachkurbeln (bessere Bergtauglichkeit) oder mit Zweifach-Kompakt-Kurbeln (größere Entfaltung) versehen. Auch die Reifen sind hier etwas breiter ausgeführt, 28, 30 oder 32 Millimeter statt der 25 Millimeter bei den Rennmaschinen. Carbon-Räder wie das Felt „VR“ (ab acht Kilogramm und 1999 Euro) werden aufgrund ihres Komforts selbst von Profis auf langen Klassiker-Rennen eingesetzt.

Der Triathlonsport hat der Rennradtechnik starke Aerodynamik-Impulse gegeben. Weil das Windschattenfahren verboten ist, sind die Dreikämpfer ganz besonders auf schnelle, windschnittige Fahrräder angewiesen. Typisch für ein Rad, das im Triathlon oder bei

Zeitfahrwettbewerben eingesetzt wird, ist vor allem die stark nach vorne verlagerte, flache Sitzposition: Der Sattel sitzt weiter vorne, seine Spitze liegt über dem Tretlager (steileres Sattelrohr), die Unterarme ruhen auf gepolsterten Schalen am sehr tief positionierten Speziallenker. Rahmen und Laufräder sind aerodynamisch optimiert (flache Rohre, Tropfenform, hohe Felgen mit reduzierter Speichenzahl). Zwar kommt es beim Triathlonrad nicht primär aufs Gewicht an, trotzdem ist Carbon das hier vorherrschende Rahmenmaterial. Ein preisgekrönter Vertreter dieser Art ist das Felt „IA FRD LTD“ (11 999 Euro) – auf ihm wurden schon diverse Ironman-Hawaii-Weltmeistertitel eingefahren.

Cyclocross querfeldein

Einst Wintersport für Radrennfahrer, später eigenständige Disziplin für ausgewiesene Spezialisten, blühten die knallharten Wettkämpfe mit geländegängigen Rennrädern größtenteils im Verborgenen und erleben derzeit einen Hype. Das Cyclocross-Rad wird von Sportlern gerne als Alternative zum winterlichen Mountainbiken entdeckt. Interessant ist der Geländerenner auch für Einsteiger, ist doch der Cyclocrosser quasi ein praktischeres Rennrad: Er ist robust und mit seinen breiteren Reifen gut ausgerüstet für Feldwege, dabei leicht und wendig. Die gestiegene Nachfrage führt zu technischen Veränderungen, so ist heute die Scheibenbremse am „Crosser“ gesetzt, zu sehen etwa an Einstiegsmodellen wie dem „F40X“ von Felt (1499 Euro) oder Profimaschinen wie dem „Super Prestige Disc Di2“ von Stevens (3899 Euro).

Die Montage von minimal profilierten Rennreifen verwandelt das Cyclocross-Rad in einen straßentauglichen Flitzer, einige Modelle lassen sich leicht mit Schutzblechen und Gepäckträger versehen und so zum „Randonneur“ (s.u.) verwandeln. Teils bieten Hersteller solche Ausstattungsvarianten auch direkt an.

Bahnräder werden ausschließlich bei Wettkämpfen auf der Radrennbahn gefahren. Sie haben weder Bremsen noch Schaltung, nicht einmal einen Freilauf, sondern stattdessen eine starre Nabe – dauerndes Mittreten ist angesagt. Wichtig ist hier immense Rahmenstabilität wegen der kräftigen Antritte und der extrem hohen Trittfrequenzen. Bahnräder stellen die Urform der Singlespeed-Renner und Kurierräder dar. Bei den olympischen Sommerspielen 2016 traten erstmals Athleten mit Felts Bahnrad „TA FRD“ (Rahmenpreis 2999 Euro) mit linksseitigem Antrieb an, wie er bisher höchstens bei BMX-Rädern vorkam. Ingenieure bei Felt hatten berechnet, dass der im Kurveninneren des Velodroms platzierte Antrieb aerodynamische Vorteile bringt.

Singlespeed

Die Fahrradkuriere in den US-Großstädten schufen einst die Gattung des Singelspeed. Sie benötigten schnelle, stabile Fahrräder, an denen wenig kaputtgehen konnte und die nicht so stark vom (Teile-) Diebstahl betroffen waren – dabei stießen sie auf die technisch sehr reduzierten Bahnräder. Mittlerweile haben Singlespeeder sich im Stadtbild etabliert. Entweder man baut sich so ein Rad aus alten Teilen auf (Basis: ein klassischer Rennrad-Stahlrahmen mit horizontalen Ausfall-Enden) oder man bedient sich bei Herstellern wie Voxom, der beim Modell „Realm“ (549 Euro) die robuste Technik aufs Nötigste reduziert. Das Rad ist natürlich mit zwei Bremsen und einer sogenannten Flipflop-Nabe ausgestattet: Durch Umdrehen des Hinterrads wird der Singlespeeder zum „Fixie“, mit einem starren Ritzel wie ein Bahnrad.

Mit dem Siegeszug des Trekkingbikes haben reisetaugliche Rennräder an Boden verloren, doch neuerdings holen sie wieder auf. Dem Reiserennrad verdankt die Fahrradwelt Entwicklungen wie der Dreifachkurbel, doch das ist heute weitgehend vergessen. Reiserennräder („Randonneur“ ist der aus dem Französischen entlehene Begriff dafür) sind für größere Laufruhe mit etwas längerem Radstand als Rennräder gebaut; die Sitzposition ist oft etwas aufrechter. Der Haltbarkeit wegen werden die Rahmen häufig

aus Stahl gefertigt. Noblere Modelle verfügen über Titanrahmen, wie etwa das „Yukon“ von Van Nicholas (Rahmen ab 1399 Euro), das mit Ketten- oder Rohloff-Nabenschaltung sowie vielfältigen Ausstattungsmöglichkeiten konfigurierbar ist.

Zurück zu den Wurzeln

Der jüngste Typ des Rennrads hört auf den Namen „Gravel Bike“, vom englischen Wort für Schotter. Es handelt sich um Rennräder, die auf der Straße schnellen Spaß bereiten, aber eben auch abseits des Asphalts. Erreicht wird dies durch breitere Reifen, die nicht selten ohne Schlauch, also „tubeless“, montiert werden. Möglich macht dies die Scheibenbremse, die nicht nur witterungsbedingt viel kräftiger und besser dosierbar ist, sondern auch die Reifenbreite nicht mehr limitiert. Gravel Racer finden sich mit dem herkömmlichen 28-Zoll-Radmaß und Reifenbreiten von 30 bis 44 Millimeter, aber auch mit der Laufradgröße 27,5 Zoll und Reifenbreiten bis 60 Millimeter.

Nicht die Bremsen, wohl aber die Reifendimensionen der Gravel Bikes erinnern stark an „handelsübliche“ Rennräder der 1940er bis 60er Jahre. Vor allem aber versinnbildlicht die neue alte Gattung eine technische Öffnung des Themas Rennrad: Nie waren die Vielfalt der verfügbaren Komponenten und die Möglichkeiten der Anpassung an persönliche Vorlieben (bzw. des Erkennens derselben) größer als heute. (ampnet/jri)

Bilder zum Artikel



Rennrad.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Pressedienst Fahrrad



Rennräder finden unter Pendlern und Alltagsfahrern immer mehr Freunde. Besonders praktisch und wartungsarm ist dieses Modell mit 14-Gang-Nabenschaltung.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Pressedienst Fahrrad



Rennrad-Fahrer.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Pressedienst Fahrrad



Komfort-Renner.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Pressedienst Fahrrad



Felt IA FRD.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Pressedienst Fahrrad



Cyclocrosser.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Pressedienst Fahrrad



Stevens Super Prestige Disc Di2.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Pressedienst Fahrrad



Felt TA FRD.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Pressedienst Fahrrad



Vom Feinsten: Reiserennrad mit elektronisch angesteuerter Elf-Gang-Getriebe.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Pressedienst Fahrrad



Voxom Realm.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Pressedienst Fahrrad



Van Nicholas Yukon.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Pressedienst Fahrrad
