

## Zusatzpower für das Rennrad

von bb - Mittwoch, 26. August 2020

[https://www.pd-f.de/2020/08/26/zusatzpower-fuer-das-rennrad\\_15147](https://www.pd-f.de/2020/08/26/zusatzpower-fuer-das-rennrad_15147)



Der Start der Tour de France bringt wieder Millionen von Radsportbegeisterten vor die Fernseher. Speziell die spannenden Bergetappen sorgen für Lust, selbst die beliebten Alpen- und Pyrenäenpässe zu erklimmen. Doch meist scheitert es an der nötigen Kondition. E-Rennräder bieten sich deshalb als Hilfsmittel an. Der pressedienst-fahrrad erklärt den Trend.

[pd-f/tg] Beim Giro d'Italia, einer der drei großen Landesrundfahrten neben der Tour de France und der Vuelta (a España), kommen Hobbysportler seit zwei Jahren voll auf ihre Kosten. Sie können in einem eigenen Rennformat Teile der Originalstrecke abfahren. Bedingung: Sie gehen mit einem E-Rennrad an den Start. Während im ersten Jahr beim sogenannten „Giro-E“ nur wenige Fahrer partizipierten, fuhren im letzten Jahr laut Veranstalter mehr als 500 Hobbyathleten mit. Auch in diesem Jahr soll das Rennen – trotz, oder besser gesagt, gerade wegen Corona – stattfinden. Vom 4. bis 25. Oktober steigen die Fahrer bei zwanzig Etappen quer durch Italien in den Sattel. Die Etappenlänge ist dabei auf maximal 110 Kilometer beschränkt. „Wie der Giro d'Italia wird auch der Giro-E in diesem Jahr ein wichtiger Moment sein, der den Neustart unseres Landes darstellt. Dieses Format, das die Schönheit Italiens mit Sport und nachhaltiger Mobilität verbindet, ist zunehmend der Botschafter eines neuen Grünen Bewusstseins“, sagt Paolo Bellino, CEO des Ausrichters RCS Sport.

### Braucht es das überhaupt?

Anders als E-Mountainbikes, die mittlerweile fest am Markt etabliert sind und rund ein Viertel aller E-Bike-Verkäufe ausmachen, waren E-Rennräder lange Zeit ein Nischenprodukt. „Ein Rennrad mit Motor war bei Rennradfahrern lange äußerst umstritten. Doch die Szene ist im Wandel: Mit Gravel-Bikes werden neue Zielgruppen angesprochen, die Neuerungen offener gegenüberstehen“, sagt Andreas Krajewski, Marketingmanager beim US-Hersteller Cannondale. Hinzu kommt, dass die ersten E-

Renner für den High-End-Bereich und nicht für den Massenmarkt konzipiert wurden. Für den Hobbyfahrer waren sie aufgrund eines hohen vierstelligen Einstiegspreises keine Option. Doch das ändert sich nun. Cannondale, das u. a. auch das Tour-Team Education First ausstattet, bietet seit dieser Saison fast sein komplettes Rennradsegment auch elektrifiziert an – vom aerodynamischen High-End-Renner über Gravel-Bikes bis hin zum Einsteigerrad.

### Längere Touren und gezieltes Training möglich

Das Prinzip funktioniert dabei wie beim herkömmlichen [Pedelec](#) – bei 25 km/h schaltet der Motor ab. „E-Rennradfahrer nutzen die Unterstützung des Elektromotors deshalb gezielter, da sie ihn nur im speziellen Fall, meist am Berg, brauchen. In der Regel fährt ein Rennradfahrer über 25 km/h“, sagt Krajewski. Hauptzielgruppe sind deshalb Sportler, die mangels Übung oder aus Altersgründen nicht mehr mit der Trainingsgruppe mithalten oder ihre Trainingsziele erreichen können. Doch auch Einsteiger und ambitionierte Sportler rücken in den Fokus. „E-Rennräder ermöglichen einen moderaten Einstieg in den Radsport – insbesondere, wenn man längere Zeit gar keinen Sport getrieben hat“, meint Steven Jonckheere, Brand Manager Central Europe beim französischen Rennradhersteller Lapierre, Radpartner des Tour-Teams Groupama-FDJ. „Da man in der Ebene schnell über die 25-km/h-Grenze kommt, schont das den Energiegehalt des Akkus. Somit sind mit einer Akku-Ladung auch Strecken über 100 Kilometer möglich, was dann auch wieder landschaftlich reizvoll ist.“ Ambitioniertere Sportler profitieren hingegen durch eine gezielte Trainingssteuerung. „Man kann schlecht die aerobe Langzeitausdauer trainieren, wenn es nur bergauf und bergab geht. E-Rennräder ermöglichen durch die verschiedenen Unterstützungsmodi, die Belastung des Trainings gezielt anzupassen“, erklärt Jonckheere weiter. So wird durch entsprechenden Krafteinsatz und Unterstützungsstufe auch am Berg eine konstante Trittfrequenz ermöglicht – und das über längere Distanzen. „Insgesamt steigt die Nachfrage und der Markt bekommt richtig Schwung. In ein paar Jahren werden E-Rennräder ebenfalls etabliert sein“, prognostiziert Krajewski deshalb.

### Neue Teile und Motoren

Auch im Zubehörbereich zeigt sich diese Entwicklung: Reifenhersteller [Schwalbe](#) hat mit dem „Schwalbe E-One“ einen speziellen Reifen nur für E-Rennräder im Angebot, der mehr Pannensicherheit und eine längere Haltbarkeit verspricht und speziell bei den höheren Kurvengeschwindigkeiten einen besseren Grip liefern soll. „Es sind auf den ersten Blick nur Details, die den Reifen von einem herkömmlichen Rennradreifen unterscheiden. Aber genau diese Details zeigen, dass wir uns frühzeitig auf ein neues, stark wachsendes Segment vorbereiten“, sagt Doris Klytta, Leiterin Marketing und Kommunikation bei Schwalbe. Begünstigt wird die Entwicklung durch leichtere Motoren, die speziell auf den sportlichen Einsatz ausgelegt sind. Mit Fazua und Mahle kamen zwei neue Anbieter auf den Markt, die zwar weniger Drehmoment bieten, jedoch einen besonders kleinen und leichten Antrieb ermöglichen. „Mit dieser Gewichtersparnis können wir Räder bauen, die die Agilität eines normalen Rennrades besitzen“, erklärt Volker Dohrmann, Leiter Produkt, Strategie und Marketing bei [Stevens Bikes](#), die Vorteile. Beim Fazua-Antrieb kommt hinzu, dass sich Motor und Akku mit nur wenigen Handgriffen entfernen lassen, weil Motor und Getriebe voneinander entkoppelt sind.

### E-Gravel verbindet zwei Trends

Der Hamburger Hersteller hält sich trotz einer hohen Rennradkompetenz beim Thema E-Rennrad noch zurück und setzt hingegen auf einen anderen Trend: E-Gravel-Bikes. Dank breiterer Reifen bieten die Renner auch auf Schotterpisten und im leichten Gelände viel Fahrspaß – sie haben Rennrad-Gene, sind aber nicht mehr allein an den Asphalt gebunden. Weil die Anstiege im Gelände oft etwas steiler sind als auf der Straße und zudem viele Fahrer mit leichtem Gepäck am Rad unterwegs sind, um Mehrtagestouren absolvieren zu können, kann die Unterstützung durch einen E-Motor von Vorteil sein. „Die Nachfrage in diesem Bereich ist da und wird noch weiter wachsen. Es werden zwei aktuelle Trends miteinander verschmolzen“, meint Dohrmann.

[Express-Bildauswahl \(9 Bilder\)](#)

[Erweiterte Bildauswahl zum Thema \(28 Bilder\)](#)

Passende Themen beim pdf:

[Quo vadis, Rennrad?](#)

[In sechs Schritten zum richtigen E?Bike](#)

[Auf der Straße nach Irgendwo: Tour und Rennrad 2019](#)

[Typenkunde – E?Bike](#)

[Fahrräder zum High-End-Preis](#)

Passendes Bildmaterial



