

Die Renaissance des Rennlenkers

von bb - Donnerstag, 5. Dezember 2013

https://www.pd-f.de/2013/12/05/7386_die-renaissance-des-rennlenkers/

Die Technik des Straßenradsports ist streng reglementiert. Doch Hersteller und Radfahrer sind weiter, als die Ränkespiele der Verbände vermuten lassen. So entwickelt sich neue Technik, die vor allem im Alltag sportliche Impulse setzt. Der pressedienst-fahrrad zeigt, welche Innovationen das **Rennrad** voran bringen und abseits abgesperrter Kurse für Fahrspaß sorgen.

Vom Schmuttelkind zum Gassenhauer

[pd-f/gm] Der Querfeldeinsport war einst das Schmuttelkind unter den Renndisziplinen. In Herbst und Winter quälten sich Athleten auf archaisch anmutenden Rädern mit simpelsten Bremsen über Schlammrinnen. Doch mit ihren vergleichsweise breiten Reifen sind die Maschinen universeller einsetzbar als klassische **Rennräder** und erfreuen sich als Allroundrenner immer größerer Beliebtheit. „Querfeldeinräder werden heute auch als schnelle Freizeit- und Pendleräder eingesetzt, denn sie nehmen Kopfsteinpflaster, Bordsteinkanten und Waldpisten den Schrecken“, weiß Stefan Scheitz von Felt Deutschland (www.feltbicycles.com). „Diesem Trend folgend bauen viele Hersteller ihr Angebot in dem Bereich aus.“

Hightech-Bremsen beschleunigen den Aufschwung

Rückenwind erhält die technische Entwicklung vom Weltradsportverband UCI. So starr das Regelwerk für die Straßensportler ist, so wichtig war eine Änderung in der Nische des Querfeldeinsports: Seit Mitte 2010 dürfen dort Scheibenbremsen eingesetzt werden. „Diese Entscheidung begründete die Entwicklung der ersten hydraulischen Scheibenbremse für Rennräder, unserer RED 22 HRD“, erläutert Tobias Erhard vom amerikanischen Komponentenhersteller **Sram** (www.sram.com). Die Vorteile gegenüber den Felgenbremsen liegen auf der Hand: Witterungsunabhängige Bremsleistung, bessere Dosierbarkeit und bedeutend weniger Felgenverschleiß nutzen nicht nur Sportlern, sondern sorgen auch im Alltag für Sicherheit und komfortable Anwendung.

Renngelenkte Reiseräder profitieren

Auch am Reise- und Tourenrad, mit dem man Passhöhen bezwingt und Fahrer und Gepäck auf der Talfahrt abbremsen muss, ist der Einsatz von Scheibenbremsen sinnvoll. So weiß Stefan Stierer vom Hersteller **Velotraum** (www.velotraum.de) zu berichten: „Wir bauen schon seit Jahren Reiseräder mit Rennlenker und Scheibenbremsen, denn gerade in Verbindung mit viel Gepäck bergen Felgenbremsen im Extremeinsatz die Gefahr überhitzter Felgen, wodurch Schläuche platzen können.“ Der Hersteller hat als bessere Alternative zu rein mechanischen Scheibenbremsen, sogar einen Konverter namens „Eddy“ entwickelt, der es ermöglicht, hydraulische Scheibenbremsen mit konventionellen Bremsschalthebeln zu kombinieren. So schätzt Stierer die Entwicklung hin zu anwenderfreundlicheren und leistungsfähigeren hydraulischen Systemen für Rennlenker positiv ein. „Schließlich bietet der Rennlenker gerade auf der Langstrecke unschlagbare Vorteile: Wechselnde Griffpositionen beugen Ermüdung vor, die aerodynamische Unterlenkerhaltung erlaubt das sprichwörtliche Kilometerfressen“, so Stierer weiter. „Je verlässlicher und dosierbarer die Scheibenbremsen werden, umso mehr Radtouristen können von diesen Vorteilen profitieren.“

Komfort und Sicherheit mit neuen Reifen

Doch nicht nur die Bremstechnik entwickelt sich, auch die Reifen werden gleichermaßen schneller, komfortabler und sicherer. So

treibt der Hersteller [Schwalbe \(www.schwalbe.com\)](http://www.schwalbe.com) die [Tubeless](#)-Technologie voran, bei der auf einen klassischen Schlauch verzichtet werden kann. Dadurch wird der Rollwiderstand deutlich reduziert und man ist schneller unterwegs, weil Reifen und Schlauch nicht mehr aneinander reiben. Außerdem ist ein plötzlicher Luftverlust nahezu ausgeschlossen, denn es gibt keinen Schlauch mehr, der platzen kann. „Dadurch kann man Tubeless-Reifen mit geringerem Druck fahren, wodurch sich der Fahrkomfort erhöht“, merkt Doris Klytta von Schwalbe an. Der Hersteller bietet den neuen Rennradreifen „One“ sowie den Tourenreifen „Marathon Almotion“ jeweils in Tubeless-Versionen an. Rennräder und schnelle Reise- und Tourenvelos werden davon profitieren.

Leichtes Licht mit voller Leistung

Doch nicht nur die Brems- und Reifentechnik erfährt ein Update, auch die Lichttechnologie wird immer anwenderfreundlicher und damit für schnelle und leichte Räder attraktiv. Waren bisher die meisten Radsportler ohne [Beleuchtung](#) unterwegs, könnte sich dies in Zukunft ändern. Schließlich sind die Sonnenstunden gerade in Herbst und Winter rar – trotzdem macht Rennradfahren auch bei Kälte Spaß. Dank leichter Nabendynamos steht Bordstrom immer und überall zur Verfügung, neue Scheinwerfer sorgen jetzt für nur noch minimalen Gewichtsaufschlag – wichtige Argumente für auf Leichtbau geeichte Rennradler. So wiegt der neue „Eyc“ von Busch und Müller (www.bumm.de) lediglich 70 Gramm, erhellt die Straße aber wie ein ganz Großer. „Eine Kombination aus Prisma und Spezialspiegel verteilt das Licht der kräftigen Diode optimal auf der Straße“, sagt Sebastian Götting von [Busch & Müller](#), und verweist auf die Nahfeldausleuchtung sowie die 50 Lux Lichtleistung des Eyc.

Komfort auch in der Herzkammer des Sports

Der Trend zum Alltagseinsatz wird seit wenigen Saisons sogar im Herzstück des Rennradsports deutlich: So bringt die Kategorie der Komfortrennräder immer neue Modelle hervor, die den Genuss von der Qual entkoppeln und mit aufrechteren Geometrien und breiteren Reifen das Landschafts- und Geschwindigkeitserlebnis über die sportliche Härte stellen. Eine entsprechende Rennrad-Linie hat zum Beispiel der deutsche Hersteller Focus (www.focus-bikes.de) mit dem „Izalco Ergoride“ im Programm. „Diese Kategorie erfreut sich wachsender Beliebtheit. Die Kunden schätzen die sportliche Herausforderung, ohne eine schmerzhaft Körperhaltung einnehmen zu müssen“, merkt Andreas Krajewski von Focus an. Zudem handele es sich hierbei mitnichten um lediglich weichgespülte Sportgeräte: „Wer angenehmer sitzt, kann sich länger anstrengen. Somit werden auch größere Anstrengungen durch Komfortrennräder erst ermöglicht.“

Zukunftsmusik für Genießer und das Peloton

Doch damit nicht genug: Das Schweinfurter Unternehmen [Haibike \(www.haibike.de\)](http://www.haibike.de) hat sich dem Renn-[E-Bike](#) verschrieben und mit dem „Xduro Race“ das erste [S-Pedelec](#) mit Rennlenker vorgestellt, dessen Motor den Fahrer bis zu einer Geschwindigkeit von 45 km/h unterstützt. Und obwohl Scheibenbremsen in Straßenrennen bisher noch nicht zugelassen sind: Die Rahmenfabrikanten stehen in den Startlöchern. Focus zeigte jüngst mit dem Izalco Max Disc einen Carbonrahmen, der die Waage mit weniger als einem Kilogramm belastet und konsequent auf Scheibenbremstechnologie setzt. So finden Entwicklungen aus der Peripherie der Rennradtechnik ihren Weg in den klassischen Straßenradsport und für Optimisten ist es nur noch eine Frage der Zeit, bis auch der Weltradsportverband UCI den Einsatz von Scheibenbremsen auch bei Tour und [Giro](#) erlaubt. Auf jeden Fall gilt: Mögen sich die Profis mit ganz eigenen Fragestellungen beschäftigen – die Rennradtechnik im Alltag ist schon weiter und macht Geschwindigkeitsgenuss für immer mehr Menschen erfahrbar, ganz ohne Regelwerk und mit viel technischem Knowhow.

[Bildauswahl zum Thema \(11 Bilder\)](#)

Passende Themen beim pd-f:

[Pressemappe Eurobike 2015 – Neuheiten, Trends und Technik 2016](#)

[Schnell auf dem Rad dank Aerodynamik: Widerstand ist zwecklos](#)

[Mehr Watt für alle! Effizienz durch Leistungsmessung](#)

[Tour de France: Warum Hobbysportler besser rollen als die Profis](#)

[Carbon im Fahrradbau: Bis zur kleinsten Faser auf Leistung getrimmt](#)

[Fahrrad 2016: „Plus“-Trend – breitere Reifen bei Mountainbike und Rennrad](#)

[Themenblatt Rennradfahren – fast wie Fliegen!](#)

[Rad am Ring: Mit dem Hot Rod durch die Grüne Hölle](#)

[Bremsvorteil in der Schlamm Schlacht](#)

Passendes Bildmaterial

