

Cyclocrosser: Filigran durchs Gelände

von bb - Donnerstag, 9. Oktober 2014

https://www.pd-f.de/2014/10/09/7444_cyclocrosser-filigran-durchs-gelaende/

Ob als Wettkampfgerät oder als Allround-[Renncrosser](#): Cyclocrosser haben eine Menge zu bieten und versprechen ganz neue Erfahrungen auf zwei Rädern – gerade in einer Jahreszeit, die nicht immer zum sportlichen Radeln einlädt.

[pd-f / td] Ja, es gibt sie wirklich: Radfahrer, die den ganzen Sommer über auf den Herbst warten. Sie nennen sich Querfeldeinfahrer oder Cyclocrosser und betreiben einen Sport, der geradezu von widrigen Wetterbedingungen lebt. Auf speziellen Rennrädern flitzen sie über zwei bis drei Kilometer lange Rundkurse, die mit Hindernissen wie Hürden, Sandgruben und Treppen gespickt sind. „Lange Zeit war [Cyclocross](#) ein Sport, der einzig im Rennbetrieb ausgeübt wurde“, berichtet Stefan Scheitz vom US-Radhersteller Felt (www.feltbicycles.com). „Inzwischen ist das ‚Crossen‘ auch abseits der Rennstrecke ein Thema, was wohl maßgeblich am Sportgerät selbst liegt.“ So halten sich immer mehr Rennradfahrer über den Winter mit dem [Crossrad](#) fit und trainieren in gewohnter Körperhaltung auch auf unbefestigten Wegen. Tourenradler und Mountainbiker entdecken das Crossrad als sportliche Alternative für schnelle Schotter- und Asphalttrunden. Kurz: Das geländegängige Rennrad erweitert buchstäblich Erfahrungsräume. Doch was genau hat das Crossrad, was [Renncrosser](#) und Mountainbikes nicht haben?

Die Bereifung macht's

„Der auffälligste Unterschied zum Rennrad ist natürlich die Bereifung. Laut Reglement des Radsportweltverbandes UCI sind das maximal 33 mm (1,3 Zoll) breite Stollenreifen“, erklärt Peter Kruschio vom Reifenhersteller [Schwalbe](#) (www.schwalbe.com). Im Breitensport kommen in der Regel Faltreifen wie der speziell profilierte Schwalbe Racing Ralph in Kombination mit einem Fahrradschlauch zum Einsatz; Rennfahrer nutzen auf die Felge geklebte Schlauchreifen („Tubular“), die mit besonders niedrigem Luftdruck gefahren werden können. Für den Crosser bedeutet das mehr Grip, Traktion und Komfort. Bei der Montage oder einer Reifenpanne verlangt das System jedoch Know-how und Zeit.

„Die Zukunft gehört deshalb den [Tubeless](#)-Reifen“, prognostiziert Kruschio. „Die schlauchlosen Faltreifen, von deren Eigenschaften Mountainbiker schon länger profitieren, vereinen nämlich die Vorteile von Falt- und Schlauchreifen.“ So seien die Pneu ähnlich leicht zu montieren wie Faltreifen, würden aber bei überlegener Pannensicherheit einen deutlich geringeren Luftdruck erlauben und somit vergleichbare Laufeigenschaften eines „Tubular“-Reifens bieten. „Ohne Schlauch sinkt im Übrigen auch der Rollwiderstand“, fügt Kruschio hinzu.

Im Gelände bremsen Scheiben

Das nächste augenfällige Merkmal aktueller Geländerenner sind die Scheibenbremsen. „Was am [Mountainbike](#) seit Dekaden für konstante Bremsleistung unter nahezu allen äußeren Bedingungen sorgt, ist angesichts des Einsatzgebiets auch am Crossrad sinnvoll“, erläutert Stefan Scheitz die Gründe für den „Systemwechsel“, der erst mit der Freigabe der Bremstechnik für den Querfeldeinsport im Juni 2010 wirklich an Fahrt aufgenommen hat. So stattete die US-Marke laut Scheitz nur noch ihr Einsteigermodell mit herkömmlichen Felgenbremsen bzw. V-Brakes aus, alle anderen würden mit Discs verzögern. Ganz neu am Markt sind hydraulisch gesteuerte Scheibenbremsanlagen für den Rennlenker. Die am Mountainbike längst etablierte Technik stellte die Komponentenhersteller vor eine echte Herausforderung. „Die Integration des Geberzylinders der Hydraulikbremse in den an sich schon komplexen Bremsschalthebel eines Rennrads war die Krux an der Sache“, erinnert sich Géraldine Bergeron vom Komponentenhersteller [Sram](#) (www.sram.com). Obgleich das funktionstechnisch bessere System nun Serienreife erlangt habe, werde es bei der Sram-Marke [Avid](#) weiterhin die mit herkömmlichen Bremsschalthebeln kompatiblen mechanischen Scheibenbremsen geben, so Bergeron.

Reduzierte Technik auf Höhe der Zeit

Die wesentlichen technischen Innovationen von Sporträdern finden sich auch am modernen Cyclocrosser. „Die Querfeldeinfahrer sind inzwischen ebenfalls häufig auf Carbonrahmen unterwegs“, weiß Felix Puello vom deutschen Sportradhersteller [Haibike](#) (www.haibike.de), der ein Carbon- bzw. Alumodell im Programm hat. „Für den ambitionierten Rennsportler ist natürlich die Carbon-Ausführung interessanter, alleine schon wegen des geringeren Gewichts.“ Géraldine Bergeron präsentiert ein weiteres Technikbeispiel: die brandneue Schaltgruppe „[Force CX1](#)“. Hier überträgt Sram seine aktuelle Elffach-Technologie und -Philosophie vom Mountainbike aufs Crossrad. Die Schaltung verfügt über nur ein Kettenblatt mit speziellem Zahnprofil und ein besonderes Schaltwerk; beides wirkt dem Abspringen der Kette entgegen, eine Schwachstelle von Kettenschaltungen in Kombination mit nur einem Kettenblatt. „Das System überzeugt durch echte Gewichtsvorteile, da neben der kompletten vorderen Schalteinheit nun auch auf Kettenführungen verzichtet werden kann, die bis dato den Gliederstrang im Ein-Kettenblatt-Betrieb sicherten“, freut sich Bergeron. Darüber hinaus bietet die neue Ritzelkassette ein größeres Spektrum an echten Gängen.

Der Alleskönner unter den Rädern

Dass die meisten Cyclocrosser als Wettkampfergeräte genutzt werden, darf freilich getrost bezweifelt werden. „Crossräder sind heute die Alleskönner unter den Rennmaschinen“, meint stattdessen pd-f-Redakteur und Querfeldein-Kenner Caspar Gebel. „Je nach Reifenwahl lassen sie sich als Straßenrennräder, als Gelände-Bikes oder als robuste, sportliche Alltagsräder nutzen. Für letzteres statten viele Hersteller vor allem ihre Einsteigermodelle mit Gewindeösen für Schutzbleche und Gepäckträger aus.“ In welchem Terrain der Crosser auch immer eingesetzt wird, eines steht für Gebel ganz sicher fest: Die Leichtigkeit der Straßenrennmaschine im Gelände oder Alltag zu spüren, ist etwas Besonderes. Es lohnt sich, das einmal auszuprobieren.

[Bildauswahl zum Thema \(14 Bilder\)](#)

Passende Links beim pd-f:

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

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

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

[Fahrrad & Abenteuer 2015: Vom Tourenrenner bis zur Winterausrüstung](#)

[2015 – Neuheiten für den Radsport vom Mountainbike bis zum Rennrad](#)

[Sport – Alles, was schnell macht](#)

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

[Gangwechsel: Die Schaltungssysteme am Velo](#)

Passendes Bildmaterial

