

Die Rennradfamilie

von bb - Donnerstag, 17. Juni 2021

https://www.pd-f.de/2021/06/17/die-rennrad-familie_16093



(pd-f/tg) Dünne Reifen, sportliche Sitzposition und ein Rennlenker: Das sind die Markenzeichen, die jede:r mit einem [Rennrad](#) verbindet. Doch diese typische Vorstellung wird mehr und mehr aufgeweicht. Reifenbreiten von 40 Millimetern und mehr sind bei Gravel-Bikes keine Seltenheit. Schutzbleche machen nicht langsam und Endurance-Bikes bieten eine komfortablere Sitzposition. Und selbst der klassische Rennlenker ist bei Triathlon- und Zeitfahrrädern nicht mehr zu finden. Der [pressedienst-fahrrad](#) gibt eine Übersicht über die einzelnen Rennradtypen, die sich immer stärker segmentieren, und zeigt, warum es das Rennrad nicht mehr gibt.

Race-Bike

Beim Race-Bike handelt es sich um den Rennradtyp, der den typischen Vorstellungen am nächsten kommt: Die Räder sind äußerst gewichtsoptimiert und für Touren auf der Straße im welligen Terrain geeignet. Das Gewichtslimit des Internationalen Radsportverbandes (UCI) für Wettkampfräder liegt bei 6,8 Kilogramm, einige Räder von Amateursportler:innen sind jedoch auch leichter. Nicht selten werden die Räder in Kooperationen von Herstellern mit den gesponserten Profiteams entwickelt. Durch das geringe Gewicht, kombiniert mit einem abgestimmten Gangspektrum, spielen sie auch auf längeren Anstiegen ihre Stärken aus. Mittlerweile haben sich die vom [Mountainbike](#) kommenden Scheibenbremsen auch am Rennrad durchgesetzt. Als Rahmenmaterialien kommen in der Regel Aluminium oder Carbon, aber auch Stahl und Titan zum Einsatz. Das Preisniveau reicht je nach Material und Ausstattung von rund 800 Euro im Einstiegsbereich (z. B. „San Remo“ von [Stevens](#), 999 Euro) bis zu den Profimaschinen im fünfstelligen Bereich (z. B. „Super Six Evo Hi-Mod Dura-Ace Di2“ von [Cannondale](#), 11.799 Euro). Eine neue Spielart, die gerade im Kommen ist, ist das sogenannte Climbing-Bike. Es soll durch seine Schaltungsübersetzung sowie Geometrie speziell für Bergstrecken geeignet sein.

Aero-Rennrad

Aero-Rennräder sind Allround-Räder mit einem klaren Ziel: hohe Geschwindigkeit bei geringem Luftwiderstand. Hier geht es nicht primär um Gewicht oder Komfort, sondern darum, durch aerodynamische Formen zu versuchen, möglichst windschnittig zu fahren und so Energie zu sparen. Die Räder (z. B. „System Six Carbon Ultegra“ von Cannondale, 5.599 Euro) haben darum flache, hochprofilige Rahmen aus Carbon, das sich besser als Metallrohre nach aerodynamischen und Steifigkeits-Gesichtspunkten konstruieren lässt. Als weiteres Kriterium sind die Komponenten oft integriert, sodass etwa Verwirbelungen zwischen Rahmen und Rädern reduziert werden. Zusätzlich fallen die großen Profilhöhen der Felgen ins Auge. Diese liegen meist bei 40 Millimetern, können aber auch bis zu 80 Millimeter betragen (z. B. „808 Firecrest Disc“ von Zipp, ab 1.550 Euro). Auch sie vermindern den Luftwiderstand. Aero-Rennräder spielen ihre Stärken im flachen Terrain sowie bei Sprints aus.

Triathlon und Zeitfahrrad

Aerodynamik ist das zentrale Schlüsselwort beim Triathlon und Zeitfahren. Typisch für die Fahrer:innen ist eine extrem nach vorn verlagerte, möglichst flache Sitzposition, um möglichst wenig Luftwiderstand zu geben. Der Sattel steht dabei fast mittig über dem Tretlager. Anstatt des klassischen Rennlenkers wird ein spezieller Lenkeraufbau verwendet. Die Unterarme ruhen nach vorne ausgestreckt auf gepolsterten Schalen; in dieser Position kann auch geschaltet werden. Am eigentlichen Lenker sind nur Bremshebel befestigt, die möglichst wenig genutzt werden sollen. Rahmen und Laufräder sind nach allen Regeln der Kunst aerodynamisch optimiert, als Hinterräder werden bei Bedarf auch Scheibenräder verwendet. Das Gewicht gerät dabei aus dem Fokus, aber Carbon ist der Hauptwerkstoff, da es eine große Vielseitigkeit bei der Formgestaltung ermöglicht. Aufgrund der technisch anspruchsvollen Ausstattung sind die Räder in einem hohen Preissegment angesiedelt. Ein Beispiel ist das „Aerostorm DRS“ von Lapierre (6.999 Euro).

Endurance-Rennrad

Die Endurance- bzw. Marathon- oder Komfort-Rennräder (z. B. „Synapse Carbon“ von Cannondale, ab 2.799 Euro) zeigen die wachsende Vielfalt des Rennsports und gewannen erst in den letzten Jahren an Popularität. Die Rahmen sind im Vergleich zu den Race-Bikes etwas kürzer, dafür das Steuerrohr etwas länger. Die Folge ist eine aufrechtere Sitzposition, die gerade auf längeren Strecken mehr Komfort bietet. Zusätzlich sind in der Regel die Reifen etwas breiter und liegen statt den gängigen 25 Millimetern zwischen 28 und 32 Millimeter, was den Einsatzbereich der Räder stark vergrößert und Kräfte spart. Der Rahmen ist nicht ganz so steif wie bei einem Race-Bike und kann so kleinere Unebenheiten auf der Straße besser wegstecken. Aus diesen Gründen eignen sich Endurance-Bikes auch für Strecken auf schlechtem Asphalt oder Kopfsteinpflaster. Bei der Ausstattung sind sie dennoch sehr stark an die Race-Bikes angelehnt.

Gravel-Bike

Gravel-Bikes bescheren dem Rennrad derzeit einen wahren Boom. Wie es der Name bereits erahnen lässt, fühlen sich die Räder auf Wald- und Feldwegen besonders wohl – „Gravel“ bedeutet Schotter im Englischen. Reifenbreiten von 35 Millimetern und mehr, die mit wenig Luftdruck gefahren werden, ermöglichen ein komfortables und schnelles Vorankommen auf dem ruppigen Untergrund. Aber auch auf Asphalt zeigen die Räder kaum Nachteile, der Rollwiderstand ist nicht per se höher als bei reinen Rennrädern. Gravel-Bikes werden deshalb gerne auch als All-Road-Bikes oder Breitreifenrennräder bezeichnet. Es gibt sie mittlerweile für den reinen Renneinsatz, aber auch für das Kurzabenteuer mit Gepäck. Viele Räder (z. B. „Cutthroat GRX“ von Salsa, 3.599 Euro) verfügen über unterschiedliche Ösen zum Anbringen von Gepäck oder Schutzblechen. Zudem gehören Scheibenbremsen und eine geländetauglich abgestimmte Übersetzung zur Grundausstattung. Die Schaltungshersteller gehen den Trend mit und bieten bereits spezielle Gravel-Schaltungen an. Anleihen aus dem Mountainbike sind ebenfalls möglich. So

kommt das „Road Rage Fire Advanced“ von [Ghost](#) (2.599 Euro) mit 29-Zoll-Bereifung, das „Topstone Carbon Lefty“ von Cannondale (ab 4.399 Euro) sogar mit einer Federgabel.

Cyclocross

Cyclocrosser, auch Querfeldeinräder oder CX genannt, sind ebenfalls für das Gelände gemacht. Einer der wesentlichen Unterschiede zum Gravel-Bike: Die Reifenbreite ist laut Vorgaben der UCI auf maximal 33 Millimeter reglementiert. Außerdem ist die Sitzposition etwas sportlich-aggressiver und das Tretlager sitzt etwas höher, um Hindernisse besser überfahren zu können. Im Gegensatz zum Rennrad ist der Reifendurchlass größer, da [Cyclocross](#)-Rennen meist mit Schlamm und Sand in Verbindung stehen. Die CX-Rennsaison geht in der Regel von Herbst bis Frühling und bietet Mountainbiker:innen wie Rennradfahrer:innen eine willkommene Winterabwechslung. Die Rennen finden auf anspruchsvollen Rundkursen mit Hindernissen und Tragepassagen statt und sind so auch für Zuschauer ein großer Spaß. Der Hamburger Hersteller Stevens hat sich in der Cross-Szene einen Namen gemacht und stattet mit seinen Modellen der „Super Prestige“-Serie (ab 3.099 Euro) sowohl Profis als auch Hobbyathlet:innen aus.

Randonneur

Randonneure, französisch für Wanderer, sind Rennräder, gemacht für lange Distanzen auf dem und abseits des Asphalts – gerne auch mit leichtem Gepäck. Der Radstand ist etwas länger als bei klassischen Rennrädern, die Sitzposition teils zudem aufrechter. Die Räder sind meist mit Schutzblechen, [Beleuchtung](#) und (Front-)Gepäckträgern aufgebaut. Der Gewichtsaspekt spielt also eine untergeordnete Rolle. Die Rahmen werden oft aus Stahl gefertigt. Dadurch sind sie langlebiger und überzeugen durch bessere Dämpfungseigenschaften. Der Reiseradspezialist [Velotraum](#) bietet bereits seit 2003 mit seiner „Speedster“-Reihe ein Fahrrad an, das als Crossover-Rad mehrere Strömungen vereint: Breite Reifen bis 62 Millimeter können verbaut werden, sind allerdings nicht in 28 Zoll, sondern wahlweise in 26 oder 27,5 Zoll erhältlich. Das sorgt für stabilere Fahreigenschaften. Gepäckaufnahme ist möglich und das Rad somit für lange Strecken oder auch zum Pendeln geeignet. Rennformate gibt es auch und diese erfreuen sich, wie bei allen Rennradgattungen, einer wachsenden Beliebtheit: Die Rennen sind Nonstop-Langstreckenfahrten wie der Klassiker Paris-Brest-Paris, der rund 1.200 Kilometer Radfahren am Stück bedeutet.

Commuter-Rennrad

Ob es sich bei einem Commuter-Rennrad um eine eigene Radgattung handelt, lässt sich vortrefflich diskutieren. Denn eigentlich kann man aus fast jedem Rennrad auch eine Pendlermaschine machen. Einfach Schutzblech angesteckt, Licht als Akku-Variante oder mit Nabendynamo drangebaut und ggf. noch eine Gepäckträgerlösung befestigt und fertig ist das Rennrad für den Arbeitsweg. Dennoch eignen sich manche Rennräder hier besser als andere, weshalb eine eigene Einstufung doch als sinnvoll erscheint. Der Hamburger Hersteller Stevens hat mit dem „Supreme Pro“ (1.799 Euro) ein solches Allzweckrad, das sich für den Arbeitsweg und die Feierabendrunde eignet, im Angebot.

[Direktdownload Bildauswahl und Artikel](#) (10 Bilder)

[Express-Bildauswahl](#) (10 Bilder)

[Erweiterte Bildauswahl zum Thema](#) (39 Bilder)

Passende Themen beim pdf:

[Typenkunde – Rennrad](#)

[Ein Rahmen, zehn Räder, eine Zeitreise](#)

[Zehn Tipps für den Alpencross mit dem E?Bike](#)

[Geschlechterunterschiede bei der Sattelwahl](#)

[Gravel: Cruisen und düsen – über Schotter und Asphalt](#)

[Zusatzpower für das Rennrad](#)

Passendes Bildmaterial

