

Typenkunde - Rennrad

von bb - Dienstag, 3. März 2015

<https://www.pd-f.de/typenkunde/rennrad/>



Rennräder: Schnell auf jeder Strecke

Nur zwei von hundert in Deutschland verkauften Rädern sind Rennmaschinen, so die Zahlen des Zweirad-Industrie-Verbandes (ZIV e. V.). Das klingt bescheiden, doch der Umsatzanteil der leichten Flitzer liegt bei immerhin zehn Prozent – **Rennräder** sind eben deutlich teurer als andere **Fahrradtypen**.

Die Eckdaten des Segments waren lange sehr klar umrissen: schmale Reifen auf 28-Zoll-Felgen, der charakteristisch geschwungene Lenker und kein Zubehör, das nicht der reinen Fortbewegung dient. Mittlerweile werden die Reifen breiter, es finden sich Scheibenbremsen und kleinere Laufräder und die Übergänge zu Crosser und **Reiserad** verwaschen zusehends. Außerdem hält auch der E-Motor Einzug.

Bleibt der Rennlenker als Hauptmerkmal. Zudem ist geringes Gewicht beim **Rennrad** ein Muss; aktuelle Rahmen bestehen aus dünnwandigen Alu-Rohren oder aus Carbon. Titan- und Stahlrahmen werden vorzugsweise von kleinen Spezialherstellern angeboten.

Neben dem klassischen Rennrad gibt es zahlreiche Unterformen, die sich analog zu den verschiedenen sportlichen Disziplinen entwickelt haben.

1. Straßenrennrad

Der Urtyp, in zahllosen Varianten auf dem Markt und seit Jahrzehnten nur im Detail verändert. Der Rahmen mit der klassischen Diamantform wird immer seltener mit waagrechttem Oberrohr gefertigt; sogenannte 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

Wir haben unser Bildarchiv aktualisiert. Dabei wurden ältere Bilder entfernt – darunter das hier verlinkte. Melden Sie sich einfach für passende Motive zum Artikel: 0551-9003377-0.

Kilogramm; ein Oberklasse-Renner mit Carbonrahmen wie das [Cannondale](#) „Supersix Evo Red Etap“ (5.499 Euro) bringt mit herkömmlichen Felgenbremsen und Funkschaltung nur 7 Kilogramm auf die Waage. Kogas „Kimera Pro“ (7.499 Euro) mit Carbonrahmen und -komponenten sowie Elektroschaltung kommt trotz hydraulischer Scheibenbremsen sogar auf nur 6,9 Kilogramm.

Ein Spezifikum des Rennrades ist eine über die riesige Preisspanne hinweg weitgehend identische Funktionalität – die Bedienung von Schaltung und Bremsen ist gleich, für Vortrieb sorgen muss man sowieso selbst. Ein Unterschied zwischen einem Renner für tausend 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.

2. Komfort-Rennrad

Dieser auch „Endurance-Rennrad“ genannte Vertreter ist ein Trend der jüngeren Jahre, der der wachsenden Beliebtheit des Rennsports Rechnung trägt und diese weiter befeuert. Hauptmerkmal solcher Maschinen 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 Cannondales „Synapse Carbon“ (ab 7,2 Kilogramm, ab 1.199 Euro) werden aufgrund ihres Komforts selbst von Profis auf langen Klassikerrennen eingesetzt.

3. Triathlonmaschine/Zeitfahrrad

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 – wegen seiner umfangreichen Gestaltungsmöglichkeiten. Ein Vertreter dieser Art ist das Stevens „Volt“, das ab 3.399 Euro individuell konfiguriert werden kann, ein anderer das „Super Slice“ von Cannondale, das bereits über Scheibenbremsen verfügt und in zwei Ausfertigungen ab 5.999 Euro zu haben ist.

4. Cyclocross-/Querfeldeinrad

Einst Wintersport für Radrennfahrer, später eigenständige Disziplin für ausgewiesene Spezialisten, blühten die knallharten Wettkämpfe mit geländegängigen Rennrädern größtenteils im Verborgenen – und erleben seit kurzem einen Hype in der jungen Radsportkultur. 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 „CAADX Tiagra“ von Cannondale (1.299 Euro) oder Profigeräten wie dem „Super Prestige Disc Diz“ von Stevens (3.799 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“ verwandeln (siehe Punkt 7). Teils bieten Hersteller solche Ausstattungsvarianten auch direkt an, wie etwa Stevens mit dem „Supreme“ für 1.499 Euro.

5. Bahnrad

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 (siehe Punkt 6).

Wir haben unser Bildarchiv aktualisiert. Dabei wurden ältere Bilder entfernt – darunter das hier verlinkte. Melden Sie sich einfach für passende Motive zum Artikel: 0551-9003377-0.

6. Singlespeed/Kurier-Rad

Die Fahrradkuriere in den US-Großstädten schufen einst diese Gattung. 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. Das Rad ist natürlich mit zwei Bremsen ausgestattet – und mit einer sogenannten Flipflop-Nabe: Durch Umdrehen des Hinterrads wird der Singlespeeder zum „Fixie“ mit einem starren Ritzel wie ein Bahnrad.

7. Randonneur/Reiserennrad/Audax

Mit dem Siegeszug des Trekkingbikes hatten 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. „Audax“ übrigens ist Latein und bedeutet „frech, kühn, verwegen“. In unserem Zusammenhang ist Audax der Oberbegriff für Nonstop-Langstreckenradfahrten auf Distanzen von 200 bis über 1.200 Kilometer (z. B. Paris-Brest-Paris), wobei der echte „Randonneur“ ohne fremde Hilfe unterwegs ist. Das Ziel von Audax-Veranstaltungen ist nicht die schnellste Zeit, sondern das individuelle Durchhalten. Audax-Räder sind höchst individuell, als Basis dient meist ein Rennrad, das im Laufe unzähliger Kilometer perfekt an die Bedürfnisse des Benutzers angepasst wurde.

Wir haben unser Bildarchiv aktualisiert. Dabei wurden ältere Bilder entfernt – darunter das hier verlinkte. Melden Sie sich

einfach für passende Motive zum Artikel: 0551-9003377-0.

8. Gravel Racer/Vielzweck-Rennrad/Road Plus

Die jüngste Type des Rennlenkerfahrrads hört auf den Namen „Gravel Bike“, vom englischen Wort für Schotter. Was auch des Pudels Kern ist: Diese Räder sind Rennräder, die auf der Straße schnellen Spaß bereiten – aber eben auch abseits des Asphalts. Erreicht wird das durch breitere Reifen, die nicht selten ohne Schlauch, also „tubeless“, montiert werden. Die größere Reifenbreite wird durch die Scheibenbremse möglich, die auch witterungsunabhängig viel kräftiger und besser dosierbar ist. Gravel Racer finden sich mit dem herkömmlichen 28-Zoll-Radmaß (700C) und Reifenbreiten von 30 (Koga „Colmaro Disc“, 1.499 Euro) bis 40 Millimeter (Cannondale „Topstone“, ab 1.799 Euro), aber auch mit der Laufradgröße 27,5 Zoll oder 650B, etwa beim Cannondale „Slate SE“, ab 2.999 Euro mit Lefty-Federgabel und 42-Millimeter-Reifen. In extremeren Fällen wurden schon Reifenbreiten bis 60 Millimeter gesichtet. Nicht selten eignen sich die Rahmen für die Verwendung beider Laufradgrößen. Ihren Vorteil spielen die Reifen nicht nur in der Pannensicherheit aus, sondern auch in der höheren Traktion und dem tatsächlich leichteren Lauf. Nun ist auch das alles freilich schon da gewesen: 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.

Unsere jüngsten Artikel mit Straßenradsporbezug finden Sie, regelmäßig aktualisiert, im [Themenblatt Rennrad](#).

H. David Koßmann | pressedienst-fahrrad

[Express-Bildauswahl \(8 Bilder\)](#)

[Bildauswahl zum Thema \(17 Bilder\)](#)

Passendes Bildmaterial



