

Cross-Country: Die Renaissance einer Disziplin

von bb - Dienstag, 17. März 2020

https://www.pd-f.de/2020/03/17/cross-country-die-renaissance-einer-disziplin_14609



Cross-Country ist die einzige olympische [Mountainbike](#)-Disziplin. Über die Jahre hat sich der Sport stark verändert. Die Strecken sind anspruchsvoller geworden, das Material der Profis robuster. Der pressedienst-fahrrad hat sich in einer Disziplin in rasantem Wandel umgesehen und zeigt, wie Hobbyfahrer von den Entwicklungen profitieren.

[pd-f/ab] Früher war alles einfach. Cross-Country (auch: XC), und noch mehr seine Langdistanzvariante Marathon, war wie Rennradfahren im Wald. Fitte Menschen fahren in engen Trikots auf technisch wenig anspruchsvollen Strecken, v. a. Schotterstraßen und Wiesen, um die Wette. Dementsprechend sahen die Sportgeräte aus: Hardtail-Bikes, unter zwei Zoll schmale Reifen, langer Vorbau und jede Menge Sattelüberhöhung. Ein Produkt war (fast) von Beginn an dabei: die Sid-Federgabel von [Rock Shox](#). Heute präsentiert der Hersteller eine ganz neue Sid-Familie, die geradezu exemplarisch für die Veränderungen in diesem Sport steht.

Steine, Wurzeln, Sprünge: moderne Strecken

Heute sind die Wettkampfstrecken gespickt mit technisch anspruchsvollen Passagen wie hängenden Wurzelteppichen, Steinfeldern, Stufen oder Sprüngen. Auch das schwäbische Albstadt, wo vom 26. bis 28. Juni 2020 voraussichtlich die XC-Weltmeisterschaften stattfinden, bietet so eine Strecke. Diese Veränderung, die v. a. seit den Olympischen Spielen 2012 in London Fahrt aufgenommen hat, sieht man sehr gut am Material, das die Profis fahren. „Wenn man die allererste Rock Shox ‚Sid‘ von 1998 neben eine aktuelle Federgabel hält, sieht man schon sehr gut, wie sich der Sport entwickelt hat. Geblieben ist eigentlich nur die ikonische Farbe Sid Blue. Ansonsten ist sie in allen Dimensionen gewachsen: Federweg, Rohr- und Gabelschaftdurchmesser, Scheibenbremsen und Steckachsen kamen dazu, und und und“, sagt Maximilian

Topp, verantwortlich für das Marketing beim Federungsspezialisten Rock Shox. Die jüngste Sid-Generation, die am 17.3. vorgestellt wurde, umfasst zwei verschiedene Federgabeln und mit dem „Sid Luxe“ (Preis steht noch nicht fest) erstmals auch einen Hinterbaudämpfer. „Damit tragen wir den Veränderungen im Sport Rechnung und bieten gleich zwei reinrassige Wettkampfgabeln“, so Topp. Die neue „Sid SL“ (ab 649 Euro) ist laut Hersteller mit einem Gewicht ab 1.326 Gramm zudem die leichteste XC-Gabel auf dem Markt. Die klassische „Sid“ (ab 759 Euro) legt mit 35-Millimeter-Standrohr-Durchmesser und Federwegen bis zu 120 Millimetern deutlich an Steifigkeit und Reserven zu. „Die aktuellen XC-Strecken sind so technisch geworden, dass die Sid mit 35 Millimetern absolut Sinn macht“, erklärt Topp. Der Hinterbaudämpfer schließlich sei eine komplette Neuentwicklung mit angepasster Dämpfung, um das Wippen zu unterbinden und passe so perfekt in die extrem sportliche Sid-Familie, so der Rock-Shox-Mann weiter, denn es würden auch im Weltcup einfach immer mehr vollgefederte Räder gefahren.

Vollfederung im Trend

„Auch wir erleben definitiv einen Trend zum Fully im XC-Worldcup“, stellt Andreas Krajewski vom US-amerikanischen Hersteller [Cannondale](#) fest und führt aus: „Je nach Strecke setzen immer mehr unserer Profis im Rennen auf die Vollfederung. Nicht wegen des Komforts, sondern weil es trotz des höheren Gewichts schneller ist.“ Der Hersteller, für dessen Cannondale-Factory-Racing-Team auch der deutsche Mountainbike-Star Manuel „Manni“ Fumic unterwegs ist, hat deshalb seit einigen Jahren neben dem klassischen Race-Hardtail „F-Si“ (ab 1.999 Euro) auch das vollgefederte Modell „Scalpel“ (ab 2.199 Euro) im Programm. Nicht nur auf technisch anspruchsvollen Rennstrecken sei das Fully eine gute Wahl, zeigt sich Krajewski überzeugt, auch Hobbyfahrer kämen mit so einem Modell auf ihre Kosten: „Wer nicht ständig extrem anspruchsvolle Trails fährt, für den ist ein stabiles XC-Fully eine tolle Wahl. Auf typischen Hometrails hinter der Stadt oder im Mittelgebirge ist man damit oft schneller und mit mehr Spaß unterwegs als mit schweren Bikes mit mehr Federweg.“ In den USA habe sich für diese Spielart sogar schon der Begriff „Downcountry“ (aus „Downhill“ und „Cross-Country“) etabliert, so der Cannondale-Sprecher.

Trends bei Zubehör und Anbauteilen

Auch bei den Reifen geht der Trend zu mehr. Die neuen Modelle haben ein größeres Volumen bis zu 2,35 Zoll, erklärt Carl Kämper, Product Manager MTB beim Reifengiganten [Schwalbe](#), und führt aus: Bei kaum einer Disziplin sei das Verhältnis von geringem Rollwiderstand bei ausreichendem Grip und hohem Pannenschutz so wichtig wie beim Cross-Country. „Am Ende geht es darum, ein Rennen zu gewinnen!“, erinnert er. Schwalbe setzt zu diesem Zweck u. a. auf spezifische Profildesigns und Gummimischungen für Vorder- und Hinterrad. So ist der Hinterreifen „Racing Ralph“ v. a. für geringen Rollwiderstand, hohe Bremskraft und Pannenschutz optimiert, während der passende Vorderreifen „Racing Ray“ (beide ab 32,90 Euro) mit seinem aggressiveren Profil und markanten Schulterstollen für mehr Traktion und Tempo in Kurven sorgen soll. In 2,35er-Breite mit der stabilen SnakeSkin-Konstruktion sollen beide Profile trotz ihrer Race-Genese dennoch viel Fahrspaß auf modernen XC-Bikes bieten.

Wo schnell gefahren wird, darf die Sicherheit nicht zu kurz kommen. Lange vorbei sind deshalb auch die Zeiten dünner Kopfschalen. „Ein wettkampftauglicher [Helm](#) muss trotzdem leicht, wohl belüftet und sogar ausreichend aerodynamisch sein“, erklärt Torsten Mendel vom deutschen Sicherheitsspezialisten [Abus](#) die Anforderungen und ergänzt, „den einen Helm für XC gibt es nicht.“

Jolanda Neff ist mit unserem ‚Aventor‘ (149 Euro) Weltmeisterin geworden und später auf den ‚Airbreaker‘ (249 Euro) umgestiegen, andere greifen sogar zum sehr aerodynamischen ‚Gamechanger‘ (199 Euro).“ Allen Helmen, die Mendel nennt, ist gemein, dass sie ursprünglich aus dem [Rennrad](#)- und Gravel-Bereich stammen und v. a. für den Wettkampf interessant sind. Wer im täglichen Traileinsatz bereit ist, für mehr Schutz etwas Mehrgewicht oder schlechtere Belüftung in Kauf zu nehmen, kann mit einem Helm, der an den Seiten und hinten weiter heruntergezogen ist, ebenfalls sehr gut fahren.

Die vielen technisch anspruchsvollen und steilen Sektionen auf modernen XC-Kursen führen sogar dazu, dass man im Weltcup immer mehr Teleskopsattelstützen wie z. B. die Rock Shox „Reverb Stealth“ (ab 390 Euro) im Fahrerfeld sieht. Der Sattel lässt sich damit auf Knopfdruck versenken, was für mehr Bewegungsfreiheit und Fahrsicherheit sorgt. Dafür sind zumindest einige Fahrer bereit, das Mehrgewicht von ca. 300 Gramm gegenüber einer starren Carbonsattelstütze in Kauf zu nehmen. „Entscheidend ist nicht die Waage, entscheidend ist die Uhr“, lacht Max Topp. Außerdem werde spätestens durch den Einsatz einer Teleskopsattelstütze das XC-Fully zum pfeilschnellen Allrounder.

Dem Elektroboom zum Trotz

Als eine der ganz wenigen MTB-Gattungen hat sich das Cross-Country-Mountainbike bisher der „E-Revolution“ eher verweigert. Sein geringes Gewicht und das extrem agile Fahrverhalten sind mit einem [E-Bike](#) noch nicht im selben Maße abzubilden. Wenn man allerdings den Boom von E-Gravel-Bikes betrachtet, gehört nicht viel Fantasie dazu, sich schon in wenigen Jahren ein Cross-Country-E-MTB unter 15 Kilogramm Gewicht vorzustellen.

[Express-Bildauswahl](#)

(7 Bilder)

[Erweiterte Bildauswahl zum Thema \(66 Bilder\)](#)

Passende Themen beim pdf:

[Es lebe der Sport – Renner & MTBs für 2020](#)

[Nachhaltigkeit – Produkte und Konzepte für zukunftsfähigen Radverkehr](#)

[E?Bikes 2020: Für jeden etwas dabei](#)

[Upgrade 2020 ? Neue Technik für alte Räder](#)

[Steil gehen mit den Mountainbikes – ein Kurzabenteuer](#)

[Kommentar: Nehmt mehr Rücksicht!](#)

Passendes Bildmaterial

