

Reportage Cyclocross-Rennen: Schnaufend durch den Matsch

von bb - Dienstag, 30. Januar 2024

https://www.pd-f.de/2024/01/30/reportage-cyclocross-rennen-schnaufend-durch-den-matsch_18880



Annette Feldmann, Redakteurin beim pressedienst-fahrrad, ist am liebsten mit ihrem [Rennrad](#) unterwegs und nimmt ab und zu an Jedermann-Rennen teil. Im Herbst hat sie den Asphalt gegen Querfeldein-Untergrund getauscht. Der etwa zweieinhalb Kilometer lange Rundkurs eines [Cyclocross](#)-Rennens führte sie über Wiesen, Waldwege, Sandpassagen und – eine Mauer.

Als ich am Vormittag am Vereinsgelände des Rugbyclubs Hürth-Kendenich ankomme, erhasche ich noch ein paar morgendliche, spätsommerliche Sonnenstrahlen. Ich muss lächeln. So habe ich mir mein erstes Cyclocross-Rennen eigentlich nicht vorgestellt. Statt schönem Wetter und Sonnenstrahlen will ich Matsch und jede Menge Dreck, so wie ich es von den Fernsehübertragungen der großen Rennen kenne. Was nicht ist, kann vielleicht ja noch werden. Voller Vorfreude schlendere ich ins Clubhaus, um meine Startunterlagen abzuholen: NRW-

Crosscup, Hobby Frauen, Annette Feldmann. Startzeit: 12.30 Uhr. Danach stehen erst mal Umziehen und das nervige Startnummer-mit-Sicherheitsnadeln-an-das-Trikot-Frickeln an. Das Prozedere ist mir von Straßenrennen bekannt. Das wird allerdings für heute das einzige Vergleichbare mit einem Rennradrennen bleiben.

Dass Cyclocross-Rennen etwas anders sind, merke ich bei einem Besuch am Stand des Reifenherstellers [Schwalbe](#), der im Startbereich aufgebaut ist. Mechaniker Andreas überprüft mit dem digitalen Messgerät „Airmax“ meinen Reifendruck. „Vorne 1,3 und hinten 1,6 Bar sind ideal bei diesen Bedingungen“, meint er und beginnt, Luft aus meinen Reifen zu lassen. Ich stutze, denn mit so wenig Reifendruck bin ich grob geschätzt seit meinem ersten Kinderrad wohl nicht mehr gefahren, als ich noch nicht wusste, dass es Luftpumpen gibt. Hier liegt einer der großen Unterschiede zwischen Straßenrennrad und Cyclocross-Rädern: Letztere haben deutlich weniger Reifendruck, damit die Reifen besseren Grip im Gelände haben und weniger pannen anfällig sind. Der Reifendruck richtet sich dabei nach Gewicht des Fahrers bzw. der Fahrerin und den aktuellen Bodenverhältnissen. Andreas

erzählt mir, dass der Boden heute aufgeweicht und an einigen Stellen matschig ist. Vielleicht werde ich also doch noch dreckig.

Balken, Hügel und die berühmte Mauer

Von den Bedingungen kann ich mir auf einer Testrunde selbst ein Bild machen. Doch bevor es soweit kommt, bringe ich meinen Körper noch auf Betriebstemperatur. Das ist bei Cyclocross-Rennen das A und O, denn mit dem Startschuss heißt es: reinpowern und alles geben. Die umliegenden, leicht ansteigenden Straßen sind mein Aufwärm-Parcours und ich trete kräftig, bis ich ein leichtes Brennen in den Oberschenkeln spüre. Anschließend darf ich auf die Strecke. Ich checke, wie ich die Kurven am besten anfare, an welchen Stellen dicke Wurzeln lauern und wo ich richtig Gas geben kann. Letzteres könnte ich, falls ich genügend Puste habe, im Start/Ziel-Bereich. Oder auf den langen Flachstücken vor und hinter der „Mauer“. Eine Mauer, ganz genau. Neben Balken, Hügeln, labyrinthischen Kurven und Sandkasten wartet auf dieser Strecke die berühmt-berühmte „Mauer von Kendenich“ auf die Fahrer:innen. Diese extrem steile Treppe auf einen Hügel, mit weit auseinanderliegenden erdigen „Stufen“, lässt sich nur überwinden, wenn man das Rad schultert. Ich teste, wie ich das am geschicktesten bewerkstelligen könnte und bin schon etwas außer Atem – aber immerhin bestens aufgewärmt – als ich mich mit den anderen Fahrerinnen an die Startlinie stelle.

Es geht bergab

Peng! Mit dem Startschuss rase ich los. Rings um mich wird ebenfalls ordentlich in die Pedale getreten. Vielen Fahrer:innen ist die Erfahrung aus diversen Cyclocross-Rennen anzumerken, denn sie wollen sich gleich eine gute Ausgangsposition verschaffen, bevor die ersten Hindernisse kommen. Ich hingegen will unbedingt erst einmal Anschluss halten. Das klappt bis zu dem kleinen Anstieg, der sich hinter einigen harmlosen Waldweg-Kurven auftut. Oh Gott. Schaffe ich es da hoch? Ich habe Angst, rückwärts herunterzurollen oder nicht schnell genug aus den Pedalen ausklicken zu können und entscheide mich deshalb für Schieben. Suboptimal, denn das kostet Kraft und etliche Positionen. Wenigstens folgt jetzt ein langes, ebenes Stück und dann geht es sogar ein bisschen bergab. Herrlich! Läuft doch! Und von hier kann ich den Blick sogar weit über Felder und Dörfer schweifen lassen. Die anderen sind jetzt auch wieder in Sichtweite. Genauso wie die „Mauer“.

Abspringen und schultern

Ich habe zahlreiche YouTube-Videos studiert und bei Profi-Rennen auf Eurosport mitgefiebert, in denen coole Cyclocrossfahrer:innen elegant von ihren Rädern auf- und abspringen. Ich bilde mir ein, dass ich zwar langsam, aber nicht übermäßig ungeschickt von meinem Crosser springe. Genau wie meine Vorbilder will ich mein [Stevens](#) „Vapor“ professionell schultern und vorn am Lenker greifen. Ganz so toll wie bei den von mir bewunderten Profis klappt es nicht, und ich zerre mein Bike mehr, als dass ich es trage. Oben bleibe ich erstmal stehen und muss durchschnaufen. Doch meinem Vergnügen tut das keinen Abbruch. Das liegt auch an den Zuschauer:innen, die begeistert klatschen, anfeuern und mitfiebern. Die tolle Atmosphäre ist typisch für Cyclocross-Rennen – egal ob sich Hobbysportlerinnen wie ich in Hürth abmühen oder Profis wie Ceylin del Carmen Alvarado oder Wout van Aert sich in Belgien bei Weltcuprennen messen.

„Das ist guter Matsch“

Ganz flach, Gott sei Dank, geht es an einem Feld entlang weiter, und dann biege ich in einen gelb verlaubten Waldweg ein. Mehrere Querbalken aus Holz, etwa 40 Zentimeter hoch, bilden das nächste Hindernis. Abspringen, rüberheben, schieben, wieder rüberheben, rauf aufs Rad und weiter. Im Vergleich zu den anderen bewege ich mich gefühlt in Zeitlupe. Trotzdem erreiche auch ich irgendwann die Slalom-Kurven. Gestern hat es geregnet, der bleifarbene Himmel deutet in Kürze auf weitere Wassermassen von oben hin. Vorbei also mein morgendlicher Sonnenschein. Aber im Moment ist der Untergrund sehr dankbar. „Das ist guter Matsch!“, ruft jemand und deutet auf die spurendurchzogene Erde in den Kurven. Stimmt. Komplett rutschig ist es nicht und

meine vorhin eingestellten „G-One Allround“ - Reifen von Schwalbe finden Halt und liefern ordentlich Grip.

Alle jubeln mir zu

Nach den Slalom-Kurven folgt die Sandpassage. Auch hier stehen massig Zuschauer:innen, die mir zujubeln, was mir für das komplette Rennen ein Dauerlächeln ins Gesicht zaubert. Außerdem beflügeln mich ihre aufmunternden Rufe beim Abspringen, Aufspringen und Mit- dem-Rad-durch-den-Sand-Traben. Der nicht zu weiche Weg mäandert noch ein bisschen durch den Wald und führt dann auf die schlecht geteerte Zufahrtsstraße zum Vereinshaus, über die Ziellinie, an Buden und johlenden Fans vorbei. Runde eins geschafft. Ich ebenfalls und hoffe, dass niemand mein peinlich lautes Keuchen hört. Drei Runden warten jetzt noch auf mich.

„Das schaffst du!“

Und mit der Zeit wird es wirklich höllisch anstrengend. Bei Straßenrennen kann ich wenigstens Windschatten lutschen. Egal. Ich lächle, trete einfach weiter und denke Sachen wie „30 Minuten werde ich das durchhalten, jawohl“ oder „Ich bin das Stifiser Joch gefahren, dann werde ich doch bitte schön dieses Hügelchen hochkommen“. Das findet auch ein Zuschauer. Er ruft mir zu: „Sitzenbleiben, das schaffst du!“ Und tatsächlich, ich bleibe auf dem Rad sitzen, pedaliere, ächze und schaffe es. Ich platze fast vor Stolz und meine Lunge wahrscheinlich gleich mit. Es fängt an zu regnen, und die Tropfen verdampfen zischend auf meinem knallroten Gesicht.

Endlich dreckig

Ich finde einen Runden-Rhythmus und teile mir die Strecke in anstrengende und sehr anstrengende Abschnitte ein. Am anstrengendsten bleibt die „Mauer“. Ich werde müder, aber trotzdem versuche ich mich in jeder Runde erneut am Profi-Fahrrad-Tragegriff. Immerhin: Ich schaffe es jedes Mal hinauf. Auch jetzt. Als jemand an mir vorbeisausen will, endet mein panisches Bestreben, Platz zu machen, auf dem Boden. Der ist jetzt schön weich und matschig, weshalb mir nichts passiert – ich bin nun endlich dreckig. Und außerdem endlich auf der letzten Runde. Und übrigens auch die Letzte. Aber das macht mir bei der Zieldurchfahrt überhaupt nichts aus. Denn am wichtigsten war: Es hat Spaß gemacht! Jetzt brauche ich dringend zwei Dinge: Cola und Kuchen. Naja, und ein bisschen Training. Denn das war sicherlich nicht mein letztes Cyclocross-Rennen.

Cyclocross – Geschichte, Infos, Ausrüstung

Geschichte

Das erste Querfeldein-Rennen (heute meist „Cyclocross“ genannt) fand 1903 statt; die erste WM wurde 1950 in Paris ausgetragen. Vor allem in Belgien und den Niederlanden ist Cyclocross (Flämisch/Niederländisch: „veldrit“) extrem populär und selbst die Hobbyrennen gleichen kleinen Volksfesten. Weil Stars der Szene wie Mathieu van der Poel oder Wout van Aert auch im Straßenradsport erfolgreich sind, rückt Cyclocross verstärkt ins Licht der Öffentlichkeit.

Rennen

Cyclocross-Rennen finden im Herbst und Winter auf bis zu drei Kilometer langen Rundkursen auf Feldern, Sand und Wiesen statt. Gerade bei oder nach Regen bzw. Schnee stellt das Fahren auf den aufgeweichten Böden, durch Schlamm oder vereiste Passagen eine Herausforderung an die Fahrer:innen dar. Aber genau das ist es auch, was den Querfeldeinsport für sie (und die Zuschauer:innen) so attraktiv macht. Zu den Hindernissen zählen unter anderem steile Anstiege, Balken sowie Treppen, auf denen das Fahrrad geschultert wird.

Die [NRW-Crosscup-Serie](#), an der pd-f-Redakteurin Annette Feldmann teilgenommen hat, ist eine Rennserie mit acht Terminen in Nordrhein-Westfalen von Oktober bis Januar für alle Klassen. Die Veranstalter setzen laut eigenen Angaben „auf das bewährte Rezept aus Freude am Crossen, ambitionierten Wettbewerben und spannenden Duellen im Gelände“. Außerdem wurde das Angebot für weibliche Teilnehmerinnen erweitert.

Fahrrad

Für Cyclocross-Rennen werden [Rennräder](#) mit 33 Millimeter breiten Stollenreifen genutzt, zum Beispiel das „Vapor“ vom Hamburger Hersteller Stevens. Sie zeichnen sich durch ein höher positioniertes Tretlager aus, damit man Hindernisse besser überwinden kann. Außerdem ist das Oberrohr oft abgeflacht, damit sich das Rad auf Tragepassagen besser schultern lässt. Bei Hobbyrennen sind jedoch meist auch Gravel- oder Trekkingbikes, manchmal auch Mountainbikes erlaubt.

Kleidung

Ein [Helm](#), zum Beispiel der „Stormchaser“ von [Abus](#), gehört zur Pflichtausrüstung bei einem Rennen. Kleidungsmäßig ist erlaubt, was gefällt, aber bewährt haben sich Bibshorts und Trikot, bei Kälte in der Kombination mit Armlingen und Beinlingen und einer Weste sowie Handschuhen. Die Schuhe, etwa „Kuro Tech“ von [Vaude](#), sollten eine steife Sohle für eine gute Kraftübertragung und Profil für die Laufstrecken haben.

[Express-Bildauswahl zum Thema \(13 Bilder\)](#)

[Erweiterte Bildauswahl zum Thema \(25 Bilder\)](#)

[Direktdownload Bildauswahl und Artikel \(13 Bilder\)](#)

Passende Themen beim pd?f:

[Cyclocross: Der unbekannte Volkssport](#)

[Alleskönner Gravelbike](#)

[Fahrradwissen für junge Expert:innen](#)

[Die Rennradfamilie](#)

Passendes Bildmaterial

