

Technik & Motor



Die Streckbank: Felt B16 für das Einzelzeitfahren beim Triathlon



Für die Hölle des Nordens: Specialized Roubaix Expert – Carbon mit Komfort



Das Beste zweier Welten: Serotta Ottrott mit Carbon-Titan-Mix

Viel mehr als ein schnelles Fahrrad

Arbeitsgerät von Schwerarbeitern, technisches Spielzeug für große Buben, Statussymbol für Sportive: Beim Rennrad geht es um mehr als schnelles Radfahren.

VON HANS-HEINRICH PARDEY

Die Rennmaschine – so sagen deutsche Radportler zum wichtigsten Teil ihres „Materials“ – ist fraglos ein Fahrrad. Allerdings eins, das so gut wie allen in anderthalb Jahrhunderten erzielten Fortschritt des Komforts beim Radfahren ohne Wenn und Aber zwei Zielen opfert: einer hohen Dauerfestigkeit unter widrigen Bedingungen und einem etwas schnelleren Fahren.

Blieben wir doch mal realistisch: Auf einem besseren Elektorad, etwa einem Delite hybrid 50 HS Cup von Riese und Müller, fährt auch ein bloß durchschnittlicher Radfahrer mit 0,5 kW Motorleistung vollgefedert und ziemlich entspannt vor dem Peloton der Sonntagmorgen-Rennradler her. Und dafür muss er weder Powergel schlucken noch über seinen Emporpoint den hohen Bund einer Lycraohse mit Sitzpolster zerren. Wenn es also nur ums Schnellfahren ginge, da gäbe es schon eine Alternative zum Rennvelo.

Kunststück – mit Motor und für über 5000 Euro, sagt der Rennradler. Gut, gestrichen, und jetzt bitte mal andersherum: Der durchschnittliche Radfahrer, der so eben seine 100 Watt Dauerleistung bringt, wird auf ein Spitzenrennrad gesetzt. Nichts ist uns zu teuer: Ein Storck Fascenario 20.6, das Rahmenset für 7499 Euro, aufgebaut mit der di-

gitalen Schaltungsgruppe Shimano Dura Ace Di2 für weitere 3900 Euro, und ein Laufradsatz DT Swiss RR450 Tricon auf Reynolds RZR 46 für runde 2500 Euro, da wären wir mit dem Storck-Konfigurator bei schlappen 13 998 Euro. Preisfrage: Wie schnell macht solch ein Rad den 100-Watt-Radler?

Nicht nur gut möglich, sondern sehr wahrscheinlich, dass ihn ein Dreirad schneller machen würde, zum Beispiel das Vortex von ICE. Das darf sich offiziell nicht mit anderen Rennrädern messen, siehe Kasten rechts unten, kostet bei Icteta weniger als die Dura Ace Di2: ein Storcks Fascenario und bekämpft effektiver als jedes traditionelle Rad des Schnellradlers argsten Widersachers: den Luftwiderstand. Denn man sitzt auf dem Vortex in 20 Zentimeter Höhe (Bodenfreiheit: 8 Zentimeter) und kann seinen (aufpreispflichtigen) Carbon-Schalensitz bis auf 28 Grad nach hinten neigen, um noch ein bisschen windschnittiger zu werden. Da darf das Rennliegerad mit Cr25M04-Stahlrahmen, dem angetriebenen 28-Zoll-Rad

hinten und unter dem Sitz gelenkten 20-Zoll-Vorderrädern ruhig über 15 Kilogramm wiegen. Der Rennradler wird bei so einer Zahl bläss, aber die reduzierte Stirnfläche bringt's – wenn es denn beim Rennrad tatsächlich nur aufs Schnellfahren ankommt.

Das tut es aber nicht. Gutes Beispiel: Den gedachten Freizeitsportler wird ein Rad für 15 000 Euro höchstwahrscheinlich gerade mal genauso schnell machen wie das Conway Q-RC 100 SL, das ein Drittel kostet: rund 7 Kilogramm, ein aus Carbonrohren gefügter Rahmen, ein Design, wo man schon hinguckt, sehr gute Ausstattung (Dura Ace 7900), sehr gutes Handling, leicht und steif, kein Kraftverschwender. Aber? Nun ja, ein Name, eine deutsche Marke, denen erst einmal wieder Glanz erkämpft werden muss, weil Conway nachhängt, dass es unter diesem Label zuzeiten auch sehr schlichte Fahrradware gab. Da kann das „Q-Concept“, mit dem die

Marke 2008 neu positioniert wurde, für viele messbare Qualitäten stehen, für manchen Radportler scheidet ein Rad mit solcher Hypothek einfach aus.

Es kommt also auch auf den richtigen, immer mal wieder wechselnden Namen an, den man sich mit sportlichen Erfolgen, aber auch mit Steifigkeits-Punkten bei den Tests einschlägiger Magazine verdienen muss. Und um ein Rad herum muss das Umfeld stimmen – wieder ein Beispiel: Spezialized aus den Vereinigten Staaten hat begriffen, dass Radfahren an sich, speziell



Der Angreifer: Das Conway RC 1100 SL kämpft auch mit seinem Namen

aber die sportliche Leistung auf bocksteifen Carbon-Rahmen vielen Sportlern weh tut. Wenn man dafür Geld bekommt, mag die Quälerei ja angehen, aber selbst ein paar Tausender für ein Folterinstrument erlegen? Die Modelle mit dem Namen Roubaix – 2008, 2009 und 2010 wurde das berühmte Rennen von Paris durch die „Hölle des Nordens“ mit Specialized-Rä-

dern gewonnen – haben in den Sitzstreben und Gabelscheiden Aussparungen, die mit einem elastischen Material gefüllt werden. Das dämpft Vibrationen von der Straße her und verschafft dem an sich starren Material Carbon eine gewisse kontrollierte Nachgiebigkeit. Altere Semester dürfen eine Braue hochziehen – sie haben ja noch die vorzügliche Dämpfung feiner Stahlrahmen persönlich erlebt. Spezialized umsorgt den Rennradler beim Roubaix Expert (mit Shimano Ultegra rund 3300 Euro) aber nicht nur mit „In-Zert“ – so der Name der Einsätze –, sondern kümmert sich auch mit knieschonenden Einlagen aus Schuhwerk, um die Hand- schuhpolsterung und den Sattelkontakt. „Body Geometry Fit“ soll – wenn die Software beim Fachhändler es denn will – das Rad dem Menschen anpassen, Männlein und Weiblein nicht nur modisch unterschieden.

Manchmal muss ein Rennrad aber unverhohlen wie Folter aussehen. Beim Anblick eines Felt B16 und ähnlicher Flachmacher fürs Einzelzeitfahren des Triathlons mögen schwache Gemüter bereit sein, alles einschließlich des Fremdgehens mit einem E-Bike zu gestehen. Der Triath-

let will sich genau so schinden: mit aufgelegten Unterarmen und waagrecht gebeugtem Rumpf, die Hände an den Schalthebeln fast kippelig dicht beieinander und eher fern der Bremshebel. Für vergleichsweise bescheidene 1800 Euro bekommt man hier ein Spezialrad (mit Shimano Ultegra) für einen eng umrissenen Einsatzzweck. Die fließende Form, mit der sich der modulare Carbon-Monocoque-Rahmen eng ums Hinterrad schmiegt, erschädigt für vieles.

Beim Rennrad muss schließlich auch die Bau-Technik stimmen – oder wenigstens für schier endlose Diskussionen Stoff hergeben: Carbon für leichteste Steifigkeit des Rahmens, aber in Monocoque-Aufbau oder aus Rohren gefügt? Oder doch lieber Titan? Das Marktangebot lässt einen auch diesem Zweifelpunkt entkommen, ohne dass man sich zu etwas anderem entscheiden müsste, als den Kompromiss gut zu bezahlen: Ben Serotta kombiniert beim Rahmen des Ottrott SE Rohre und Muffen aus Titan mit Carbon-Rohren und verspricht mit hundert verschiedenen Varianten von Steifigkeit und Elastizität die zuvor ermittelten individuellen Bedürfnisse der Fahrer bedienen zu können. Kostenpunkt für den nach Kundenmaß gefertigten Rahmen: rund 5500 Euro Grundpreis, optisch individualisierte Gestaltung gegen kräftige Aufpreise.

Egal, ob Rennradler wie Pretiosen präsentiert oder zu individualisierten Liebesobjekten gestaltet werden – es gibt noch eine Haltung zum Material, die des Berufssportlers. Sie ist sehr einfach zu umreißen: Hauptsache, ich kann mit dem Ding so schnell fahren, wie ich kann, und es hält eine Saison.



Superleicht, supersteif, super teuer: Auf der Velo Berlin stand ein Storck Fascenario 0.6 für knapp 15 000 Euro, was einem Gramm-Preis von etwa 2,30 Euro entspricht. Allein das Rahmen-Set steht mit rund 7500 Euro bei Storck in der Liste; die andere Hälfte der Endsumme geht für Leichtteile drauf.

AUTOSZENE

Die Hasen machen Druck

VON WOLFGANG PETERS

Über den Osterhasen als Autofahrer weiß man wenig. Dass er mit dem Auto unterwegs ist, daran gibt es keine Zweifel. Wie sonst sollte er seine Nester bis in die hintersten Winkel der Republik bringen, wie die Fünf-Pfunder-Schokohasen im essbaren Ostergras transportieren, wo er doch schon mehrmals vergeblich auf den Schienenbus gewartet hatte. Aber Hasen lesen wegen ihrer Kurzsichtigkeit die Fahrpläne nicht, und wenn, dann verstehen sie die Fußnoten (... fährt nicht an bei Vollmond am Dienstag ...) nicht. Dabei schätzen Hasen die Geschwindigkeit, wie wir aus dem (unfair ablaufenden) Wetlauf mit zwei Igelrn wissen, durchaus, und deshalb sind sie mit dem Auto unterwegs. Man sagt ihnen nach, ihre Fahrweise ähnele einer Fluchtbewegung, die sich durch das unerwartete Schlagen von Haken auszeichne. Doch die Zahl der selbständigen Liefer-Hasen wird immer geringer. Sie fühlen sich in ihrer Freiheit der Fahrzeugwahl eingeschränkt. Denn im Zuge allgemeiner Sparsamkeit wurden zum Beispiel im Raum Stuttgart unmittelbar nach dem Ergebnis der Landtagswahl alle Porsche aus dem Osterhasen-Pool genommen und durch Mitsubishi Intevs ersetzt. Dadurch sei die pünktliche Versorgung der Kinder mit zuckerfreien Süßigkeiten auf dem flachen Land gefährdet, sagte ein Sprecher der Vereinigung freischaffender Osterhasen dieser Zeitung. Er hielt eine völlige Konzentration der Osterhasen auf die Nebenbeschäftigung als Nikolaus nicht für ausgeschlossen. Dort stünden schnelle Schlitten bereit, die mit bis zu zwölf, in V-Form angeordneten Rentieren, bewegt würden. Dann legte er die Ohren an, startete seinen 78er Porsche Turbo (mit Vierganggetriebe) und beschleunigte mit zwei, drei schnellen Haken in 5,4 Sekunden auf 100 km/h. Vielleicht wartete auf ihn noch ein schnuckeliges Häschen.

RECHT AUF RÄDERN



Die Alkohol-Messung

VON UWE LENHART

Wann ist die Messung der Atemalkoholkonzentration gerichtlich verwertbar? Zwischen Trinkende und Alkoholmessung darf ein Zeitraum von 20 Minuten nicht unterschritten sein. Zudem ist vor der ersten Messung eine Kontrollzeit von zehn Minuten einzuhalten. Stets sollte die Bußgeldakte eingesehen werden, um zu überprüfen, ob die Kontrollzeit eingehalten wurde und das Gerät gültig geeicht war. Ist dies nicht der Fall, führt das zwar nicht zur völligen Unverwertbarkeit der Messung, die ermittelten Werte sind aber um einen Sicherheitszuschlag zu reduzieren. Im Gegensatz zum Nachweis der Straftat Trunkenheitsfahrt ist die Atemalkoholmessung nur bei Verstößen gegen die sogenannte 0,5-Promille-Regelung gerichtlich verwertbar. Weigert sich der Betroffene, an der Messung mitzuwirken, wird ihm Blut entnommen und die entsprechende Blutalkoholkonzentration vorgeworfen.

Der Autor ist Rechtsanwalt in Frankfurt am Main (www.lenhart-ra.de).

