

Rund ums Rad

Das Rad kann man nicht neu erfinden. Aber alles drum herum. So sind die neusten **Rennräder** wahre Hightech-Boliden. Parallel dazu geht der Trend aber zu klassischen alten Stahlrennern.

STEPHAN GUBLER TEXT / LORENZ RICHARD FOTOS

Glanz der guten alten Zeit: pantografierte Campagnolo-Kurbel aus den 1980er Jahren und Pedale mit Haken, Riemen und Reflektoren.



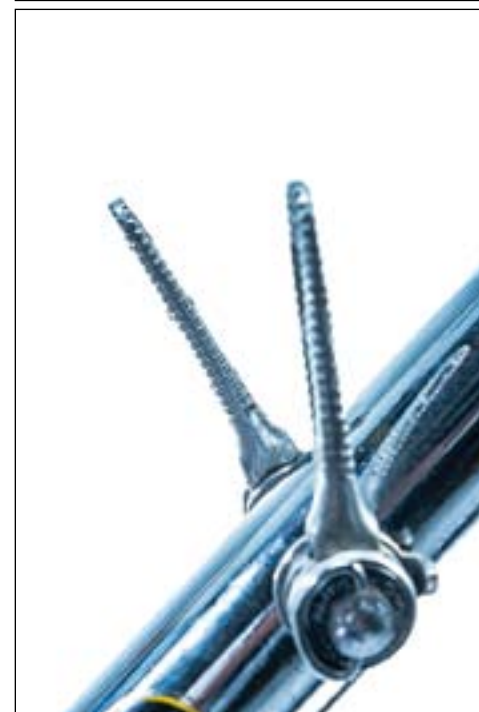
Retro Alte Rennvelos wie das Colnago Mexico sind gefragter denn je und dank exzellenter Technik wenig defektanfällig.



Gebremst wird bei den Profis von heute noch wie vor 30 Jahren. Doch schon bald werden Scheibenbremsen die Felgenbremsen ersetzen. Deren Vorteil: gleichbleibende Leistung im Trockenen und bei Nässe.



Der ehemalige Radrennfahrer Tullio Campagnolo erfand nicht nur den Schnellspanner, sondern auch die ersten funktions- und massentauglichen Schaltungen. Die Super-Record-Schaltung ist seit 1973 das Flaggschiff.



Tour de France 2015 – wer das härteste und längste Radrennen der Welt in diesem Jahr gewinnen wird, steht noch in den Sternen. Bereits weitestgehend bekannt ist dafür das Siegervelo. Man weiss zwar noch nicht, welche Marke gewinnen wird, doch man weiss schon ganz genau, wie das Rad des Champions beschaffen sein wird: Es wird praktisch ausschliesslich aus dem Hightech-Verbundwerkstoff Karbon bestehen. Wer an einem modernen Rennvelo noch Metall finden will, muss sehr lange danach suchen. Wenn überhaupt, kommt höchstens eine ultraleichte Titanlegierung an Zahnradern und Kurbelkranz zum Einsatz.

Kohlefaser wurde einst für die Raum- und Luftfahrt entwickelt. Dann hielt der superleichte und sündhaft teure Verbundwerkstoff in der Formel 1 und beim Bau von Supersportwagen Einzug. Und schliesslich hat er sich auch beim Hightechvelo durchgesetzt.

Teuer ist übrigens nicht das Material an sich – teuer ist dessen Verarbeitung. Viel Handarbeit ist gefragt. Aus diesem Grund werden selbst die edelsten Rennräder, die 15000 Franken und mehr kosten können, in Asien hergestellt. «Made in Italy» zum Beispiel bedeutet bei Kultmarken wie Colnago, Bianchi und Co. nur noch, dass die Räder in Italien konzipiert, lackiert und zusammengebaut worden sind. Die Teile stammen indes aus Fernost.

Puristen mögen dies bedauern. Das ist wohl auch mit ein Grund, warum man eine Alternative zu den ultraleichten Karbon-Raketen mitunter in der Vergangenheit sucht: Neben dem Trend zu immer leichteren und schnelleren Hightechrädern ist nämlich ein Gegen-trend zu klassischen Rennvelos aus Vaters oder Grossvaters Zeiten auf den Strassen unübersehbar. Wer noch

eines im Keller stehen hat, hat für viele das Zeug zum König der Strasse.

Ein weiterer Grund für die Renaissance der alten Eisen: Bei genauerem Hinsehen wird deutlich, mit wie viel Liebe zum Detail die Zweiräder in den siebziger und achtziger Jahren gebaut worden sind. «Vintage-Rennvelos sind aber nicht nur schön – sie verfügen auch über eine ausserordentliche Qualität. Viele dieser Renner wurden schon früher mit hochwertigen Komponenten gebaut, und diese sind einfach nicht totzukriegen», meint Marco Luzzatto, Gründer des Zürcher Vintage-Rennrad-Restaurators Rennstahl. Und: «Ein gebrauchtes Rennvelo hat eine eigene Geschichte sowie ein individuelles Aussehen. Zudem sind Edelstahlrahmen sehr dynamisch zu fahren.»

Renner aus dem Windkanal. Parallelen zum Boom der alten Autoklassiker sind offensichtlich. Doch worauf muss man bei Velos achten, die schon 20, 30 oder mehr Jahre auf dem Buckel haben? «Wichtig ist vor allem ein intakter Rahmen ohne Risse und mit gutem Lager. Auf jeden Fall sollten die Verbrauchsteile ersetzt werden, also alles aus Gummi wie Reifen, Schläuche und Bremsen», rät Experte Luzzatto.

Wer keinen dieser alten Schätze im Keller stehen hat, findet übrigens auf Internetbörsen wie eBay oder Ricardo problemlos Angebote. Die Preisspanne reicht von ein paar hundert bis etwa 2000 Franken für ein seltenes, restauriertes Toprad. Will man sich die Zeit zum Suchen und Instandsetzen sparen, gibt es auch genügend Händler, die auf den Retrozug aufgesprungen sind.

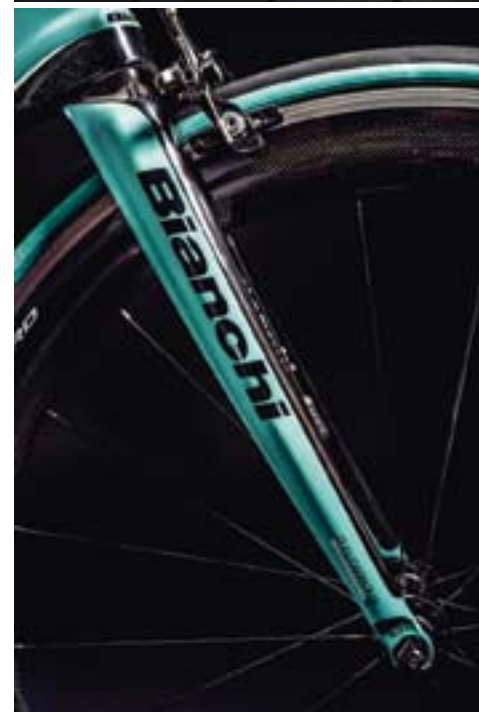
Während die alten Zweiräder von Ästheten entwickelt wurden, entstehen die neuen Hightechrenner in den gleichen Windtunnels wie Kampffjets und Formel-1-Boliden. Als erster Velohersteller verfügt die Marke Specialized über einen eigenen Windkanal. Kein ►



Modern Rennräder wie das Bianchi Infinito CV bestehen fast nur noch aus Karbon und sind so teuer wie kleine PWs.



Kommandozone: Hobby-Gümmeler können die gleichen Daten sammeln wie Profis. Watt- statt Puls-messer sind voll im Trend. Die neusten Geräte lassen sich mit Smartphones verbinden und erlauben es, die Daten in Echtzeit ins Internet zu stellen.



Neuster Stand der Technik: Super-Record-Bremsen von Campagnolo und elektronisches Schaltwerk der neusten Generation mit 22 Gängen. Beide Komponenten bestehen grösstenteils aus Kohlefaser.

► Wunder also, dass Giro-d'Italia-Sieger Alberto Contador oder Sprinter Mark Cavendish auf Rädern des kalifornischen Herstellers unterwegs sind.

Weil an ihren Gefährten jedes Gramm weniger einige tausend Franken mehr kostet, darf nicht einmal der Gedanke an Chromverzierungen aufkommen. Genau das aber haben die alten «Göppel» mit ihren handgeschweissten Stahlrahmen eben noch zu bieten. Und nicht nur dies – auch die Anbauteile sind ein Augenschmaus par excellence. Kettenblätter wurden von den Herstellern mit viel Liebe graviert (in der Fachsprache pantografiert). Dasselbe gilt für Lenker, Vorbau und sogar Sattelstützen.

Besser als bei den Profis. Heute verwenden sämtliche Hersteller Stangenware von den drei Komponentenriesen Shimano, Campagnolo und SRAM. Das Trio liefert sich ein veritables Hightech-Wettrennen. Beispiel: Geschaltet wird beim modernen Velo immer mehr elektronisch. Das heisst, dass der Fahrer via Schaltknöpfe nur noch den elektronischen Impuls gibt, der danach den Gangwechsel via Minimotor am vorderen und hinteren Umwerfer auslöst. Die neueste Version, die SRAM dieses Jahr vorstellen wird, sendet den Befehl bereits per Funk statt Kabel. Davon konnten die Radprofis in den späten siebziger Jahren noch nicht einmal träumen. Dafür hatten sie Ganghebel, die von Hand ausgefräst waren, um Gewicht einzusparen.

Bis vor ein paar Jahren konnte jeder Hobby-Gümmeler das gleiche Rennrad kaufen, wie der Profi an der Tour de France im Einsatz hatte. Inzwischen ist es sogar so, dass man sich im Velogeschäft ein Zweirad kaufen kann, das nicht nur leichter ist als das Profigerät, sondern auch effizienter bremsst. Leichter ist das Amateurrad deshalb, weil das von der Union Cycliste Internationale für Rennen vorgeschriebene Mindestgewicht von 6,8 Kilogramm bereits massiv unter-

schritten werden kann. So wiegen einige Rennvelos schon weniger als sechs Kilo.

Zum anderen bieten inzwischen die meisten Hersteller Modelle mit Scheibenstatt Felgenbremsen an. Was bei den Mountain- und Radquer- bzw. Cyclocross-Bikes bereits Standard ist, ist bei den Rennrädern der Profis noch verboten. Dies soll sich jedoch 2017 ändern. Höchste Zeit, denn das Verzögern mit Felgenbremsen auf Karbonflanken stellt auch den geübtesten Fahrer vor Probleme und führt schon mal zu Stürzen.

Das grösste Interesse an einer Verbotlockerung hat natürlich die Veloindustrie, denn jeder neue Trend kurbelt das Geschäft an. Das weiss auch Peti Fontana, Geschäftsführer bei Backyard in Zürich: «Unsere Kunden wollen genau das gleiche Rennvelo kaufen, das sie an der Tour de France oder am Giro sehen.» Also gehören Marken wie Scott, BMC, Cannondale, Specialized, Canyon und Trek zu den gefragtesten. Liebhaber italienischer Produkte wählen Bianchi, Colnago, De Rosa oder Willier.

Rollender Lifestyle. Das alles interessiert die Kunden, die mit ihrem Velo bloss in der City unterwegs sind, herzlich wenig. Diese jungen Urbanos, Hipster und Girlies wollen unabhängig, schnell und individuell in der Stadt herumkreuzen. Für sie ist ein Auto von gestern und der ÖV viel zu träge. Und viele wollen nicht nur von A nach B fahren, sondern dabei auch noch ein Modestatement abgeben: Retro statt Hightech. Also fahren sie ein altes Rennvelo, am liebsten von Cilo, Allegro, Tigrà, Bianchi oder Colnago. Natürlich muss auch die Kleidung passen. Funktionelle, atmungsaktive Sportklamotten sind ein No-Go. Am liebsten einfach ganz casual in Jeans und T-Shirt oder auch mal gerne mit einem feinen, geruchsneutralen Merino-Shirt.

Auch immer mehr Veranstaltungen huldigen den guten alten Velofahrerzeiten. So organisierte Stilexperte und ►

Hightech für Modernisten



1. Grenzenlose Sicht: Die Adidas Evil Eye Evo bietet ein enorm grosses Sichtfeld, das sich nur mit dem einer rahmenlosen Brille vergleichen lässt. Ab 235 Franken.
2. Multitalent: Das Garmin-Edge-GPS-System lässt sich mit dem Smartphone verbinden und zeigt eingehende Anrufe und Nachrichten an. 549 Franken.
3. Sicher: Der POC-Octal-MIPS-Helm verringert im Fall eines Aufpralls die auf das Gehirn wirkenden Drehkräfte. 469 Franken.

Klassisch Schönes für Retro-Fans



1. Limitiert: Der klassische Schnürschuh Giro Republic LX kombiniert geschmeidiges, qualitativ hochwertiges Leder mit einer dicken Nylon-Laufsohle. 249 Franken.
2. Leadertrikot: Das Santini-Eroica-Pink-Jersey aus Wolle mit Perlmutterknöpfen ist der Maglia Rosa aus den fünfziger Jahren nachempfunden. 150 Franken.
3. Hingucker: Oakley legte im vergangenen Jahr die Eyeshade von 1984 in der limitierten Heritage Collection wieder auf. 180 Franken.

Immer extremer Dem Retro-Trend gegenüber stehen Renner, die von den Fahrern alles abverlangen.

► Journalist Jeroen van Roijen Mitte Juni in Zürich bereits zum fünften Mal den Saturday Style Ride. Dieses Jahr war die Teilnehmerzahl wieder auf einem neuen Rekordniveau. Auch auf internationaler Ebene schiessen Veranstaltungen für Besitzer alter Fahrräder wie Pilze aus dem Boden. Der Klassiker, die in der Toskana stattfindende Eroica, darf nur mit Rennrädern, die älter als Jahrgang 1986 sind, gefahren werden und ist jedes Jahr kurz nach Öffnung des Anmeldefensters bereits ausgebucht.

Radeln im Exzess. Dem Retrotrend diametral gegenüber stehen Rennen, die alles von den Fahrern abverlangen. Immer länger, immer extremer. Bester Beweis

dafür ist die Tortour, ein mehrtägiges Nonstop-Radrennen in der Schweiz. Wer denkt, solche Anlässe seien nur für Leute, die wenig arbeiten und mindestens halbtags Zeit hätten, irrt. Genau bei diesen Events, die alles von den Fahrern abverlangen, sitzen zahlreiche Topmanager und CEOs im Sattel.

Joko Vogel, Initiant von Tortour, Swiss Epic und Tortour Cyclocross, zählt einige Topmanager zu seinen Radkollegen. «Manager suchen einen adäquaten Ausgleich. Die Tortour oder auch das Swiss Epic sind Events, die den Bedürfnissen Herausforderung, Sport, Abenteuer und Networking nachkommen.» Ein Ziel zu bestimmen, darauf hinzutrainieren und das Ziel dann auch zu erreichen, sei ein

«unbezahlbares Erlebnis», sagt Vogel. Erst recht wenn das erreichte Ziel streng genommen «eine übermenschliche Herausforderung» sei, komme ein «sehr befriedigendes Gefühl» auf.

Der Zürcher Händler Peti Fontana bläst ins gleiche Horn wie Joko Vogel: «Ein Anwalt hat mir letzthin erzählt, früher habe man geschwiegen über seine Hobbies und sportlichen Aktivitäten. Heute gehört es fast zum guten Ton, mindestens einen Lauf- oder Radmarathon absolviert zu haben.»

Fazit: Das Rennrad erfreut sich nach den Mountainbike- und Singlespeed-Modewellen einer steigenden Beliebtheit. Und man hat zwei Optionen: Hightech-Karbon oder Retro-Stahl. ■