

Die Crosstrainer

Der Radquersport kränkelt, doch das Quervelo ist munter. Unkonventionell und selbstbewusst kommt es daher. Deshalb flirten auch Mountainbiker und Rennradfahrer gerne mit dem Quervelo.

Wintertraining mit dem Quervelo bietet eine exquisite Fahrschule, die Radfahrer quer durchs Band nutzen.



VON SIMON JOLLER

Das alte Lied von Schlamm und Zweifel ist verklungen. Es gibt keinen Zweifel Albert mehr, der die Schweiz zur Radquerhochburg macht, und am legendären Waidquer spritzt schon lange kein Schlamm mehr. Doch ein Exponent des Quersports ist munter wie eh und je: das Gerät, auf dem die Wintersportler des Unterlandes ihre Runden gedreht haben. Zwar hat das Mountainbike dem Quervelo eine Krise beschert. Doch seit einigen Jahren erobert das Quer- oder auch Crossvelo Meter um Meter des tiefen Geländes zurück.

Praktisch jeder grosse Hersteller führt heute eines oder mehrere Crossräder im Programm, der Absatz zieht an. Augenfällig: Bei US-amerikanischen Radherstellern sind die frechsten, die grellsten Räder häufig die Crossräder. Denn in

den USA gilt als Avantgardist, wer mit dem Querrad unterwegs ist. Ein Radfahrer in Pink? Schon vor Jahren möglich als Cyclocrosser, wie der Quersportler in den USA genannt wird. Die Fahrrad-Freaks von der US-Westküste haben mit ihrem Pink vorweggenommen, was heute europäische Mountainbiker als provokative Farbe tragen.

Querrennen für Hobbysportler

Der Cyclocross-Trend wendet sich Europa zu. «Seit zwei Jahren verkaufen wir vermehrt Quervelos», sagt Peti Fontana, Geschäftsführer des Zürcher Fahrradshops Backyard. Mit ein Grund für diesen Aufschwung: In kleinen, teils alternativen Rennserien treten nicht nur Profis, sondern auch Freizeit-Quervelo-Fahrer an. Der Quer-Cup im Raume Aargau zum Beispiel wendet sich explizit auch an Breitensportler. Und an den alternativen «Parkmassaker»-Rennen in Zürich fahren gar keine Rennfahrer, dafür rollen Quervelos und Mountainbikes in friedlichem Nebeneinander. Wobei im Ziel meist die Quervelo-Fahrer die Nase vorn haben. Der schnellste ist oft Urban Schumacher auf seinem Quervelo. Der Gigathlon-Sieger 2002 hat das Quervelo als forderndes Wintertrainingsgerät entdeckt: «Weil es ein super Techniktraining ist und grausam Spass macht.»

Wer einmal erlebt hat, wie direkt ein Quervelo auf den Antritt nach der Kurve reagiert, wie rasant man damit über Feldwege fahren kann, wie dynamisch man über kurze Steigungen rollen kann, den Griff unten im Lenkerbogen, wie spielerisch man sich auf schwierigem Untergrund bewegen kann, der kann die Faszination für das Quervelo verstehen.

Welche Auswirkungen eine formidable Fahrtechnik haben kann, zeigte Hanka Kupfernagel an der diesjährigen Strassen-WM, als sich die dreifache Radquerweltmeisterin den Zeitfahren-Titel holte (vgl. Artikel S. 44). Der Kurs war schwierig, die Strecke teils nass, enge Kurven, rasante Abfahrten, nur wer sein Rad perfekt steuern konnte, hatte Chancen auf den Titel. Auch bei den Rennen der Männer ein ähnliches Bild: Der U23-Weltmeister im Zeitfahren, der Holländer Lars Boom, ist in seiner Kategorie auch Querweltmeister. Zeitfahren dauern wie Querrennen gut eine Stunde, das mag den Zeitfahr-Weltmeistern geholfen haben. Doch auch die Fahrtechnik aus dem Quersport hatte wohl einigen Anteil am Erfolg.

Quer und Bike ergänzen sich

Wie zwischen Quer und Strasse gibt es auch zwischen Quer und Mountainbike Verbindungen. Die bekannteste bei uns ist Thomas Frischknecht, der Junioren- und Amateur-Weltmeister im Radquer war, bevor er zum weltweit konstantesten und besten Mountainbiker avancierte. Noch heute startet Frischknecht bei Querrennen, genauso wie viele seiner Mountainbike-Kumpel. Zum Beispiel das 23-jährige Talent Lukas Flückiger. Er beschreibt das Fahren mit dem Quervelo als eine der «schwierigsten technischen Radrenndisziplinen». Mountainbike-Profi Flückiger fährt im Winter häufig Quer, gerade weil es so schwierig ist.

Mit keinem Fahrrad schult man die Fahrtechnik besser als mit dem Quervelo. Wer auf den schmalen Reifen einen nasen Schräghang hinunter steuern kann, den erschreckt keine noch so schwierige Situation mehr. Wer ohne Federung über Wurzeln springen und steile Böschungen hinunterfahren kann und entdeckt, dass Geschwindigkeit auch Fahrsicherheit bringt, der kann auch aufs Rennrad und das Mountainbike einiges mitnehmen.

So scheint auch bei den Rennfahrern die Lust auf Radquer wieder zu steigen. Nicht nur in Deutschland wächst der Kalender der Crossrennen kontinuierlich. In der Schweiz, traditionelle Querhochburg, ist er geradezu explodiert. Waren es vor drei Jahren noch 10 Veranstaltungen, kann man heute bei 32 Rennen starten.

Aufschwung im Breitensport

Dass das Quervelo nun im Breitensport immer mehr Anhänger findet, dürfte auch eine Folge der Technologisierung des Mountainbikes sein. Immer komplexer wird die Technik. Die Federung weiss, wann sie arbeiten soll, diverse Hinterbausysteme buhlen um die Gunst der Biker, Rahmen können nicht leicht genug sein, die Preise erreichen problemlos die 10000-Franken-Grenze. Anders das Quervelo. Die Technik ist simpel, der Preis moderat. Traditionsbewusste bestücken das Rad mit dem geschwungenen Rennlenker, aber auch gerade Bikenlenker werden häufig montiert. Für 1700.– Franken kann man bereits ein gutes Querrad kaufen. Und bei aller Liebe zu Hightech: Ganz ohne Federung über einen Waldweg zu rasen, jeden Stein und jede Wurzel zu spüren, das hat im Zeitalter der perfektionierten Vollfederbikes eben auch seinen archaischen Reiz. ■

Das Quervelo

Ein Quervelo unterscheidet sich auf den ersten Blick kaum vom Rennrad. Derselbe Rahmen, gleicher Lenker, identische Schaltung – nur die etwas dickeren Reifen fallen sofort auf. Und doch ist das Quervelo grundlegend anders.

Rahmen: Ein Querrad ist in der Regel rund einen Zentimeter kürzer als ein Rennrad, dafür ist der Radstand geringfügig länger. Das heisst: Die Laufräder stehen weiter auseinander, was eine höhere Laufruhe bringt, die kürzere Sitzlänge bringt bessere Kontrolle im schwierigen Gelände. Gabelscheiden und Sitz- und Kettenstreben stehen weiter auseinander, damit die bis 38 Millimeter dicken Reifen und der daran klebende Schlamm Platz finden. Profiräder werden meist ohne Flaschenhalter gebaut, weil diese im Rennen nur stören. Immer häufiger sind Flaschenhalter-Ösen jedoch vorhanden, Freizeit-Crosser dankens. Ebenfalls ein Detail aus der Profi-Szene: das abgeflachte Oberrohr, das so besser auf der Schulter liegt. Häufig wird auch ein gerader Bikenlenker montiert.

Lenker: Er ist etwas breiter als der Rennlenker und liegt höher. Beides hilft bei der Kontrolle des Rades. Ansonsten ist der Querlenker ein konventioneller Rennradlenker.

Laufräder: In der Grösse 700C (28 Zoll) sind die Laufräder gleich gross wie beim Strassenrad.

Reifen: Gebräuchlich sind sowohl Schlauchreifen (Collés oder Tubular) wie Pneu/Schlauchversionen (Clincher). Wer keine Rennen fährt, ist mit Pneus besser bedient. Im Pannenfall kann man einfach den Schlauch wechseln. Querreifen sind zwischen 25 und 38 Millimeter dick.

Pedalen: Hier haben sich die Klickpedalen aus dem Mountainbike-Bereich durchgesetzt. Sie werden zusammen mit Mountainbike-Schuhen gefahren respektive gelaufen.

Bremsen: Rennradbremsen würden zu wenig Platz für Reifen und Schlamm bieten. Darum sind sogenannte Cantilever-Bremsen montiert, wie sie am Mountainbike zu Beginn Standard waren. Scheibenbremsen tauchen erst vereinzelt auf an Crossrädern. Eine Kombination mit den Bremsschalthebeln ist schwierig. Eine hilfreiche Zusatzkomponente sind Oberlenker-Bremshelme. So kann man in Abfahrten und schwierigen Flachpassagen den Lenker oben greifen und trotzdem bremsen.

Schaltung: Bei der Schaltanlage werden konventionelle Komponenten verwendet. Erst bei der Zusammenstellung der Gänge entdeckt man den Crosser. Die vordere Standard-Bestückung sind ein 48er- und ein 38er-Kettenblatt. Wer damit allerdings längere Steigungen erklimmen will, steht bald am Berg. So macht sich die Compact-Kurbel (50/34 Zähne), wie sie beim Rennrad verwendet wird, auch beim Querrad immer mehr Freunde. Das hintere Ritzelpaket umfasst bis 27 Zähne. Mit einer 34/27er-Übersetzung kommt man einigermaßen steile Wege hoch.