Fahrtechnik

Inhaltsverzeichnis

- Allgemeine Tipps für das Fahren in der Gruppe
- Ausweichtechnik
- Kurventechnik
- Sprungtechnik
- Belgischer Kreisel
- Marathon Tipps für Einsteiger und Experten

Zusammenfassung von Tipps zum Fahren in der Gruppe

- In der Gruppe vorausschauend fahren, Blick weit voraus, nicht auf das Hinterrad des Vordermanns.

- Zeichen geben bei Hindernissen oder wenn man ausscheren möchte.

- Wenn man sich umdrehen möchte: Nebenmann die Hand auf die Schulter legen um so die Geradeausfahrt zu stabilisieren.

- Niemals hart bremsen, schon gar nicht, wenn irgendwo Hektik ausbricht.

- Geschwindigkeit im Feld immer sanft anpassen.

  D. h. wenn man die Führung übernimmt:

  auf Tacho sehen und Geschwindigkeit erst mal halten.

  wenn man Beschleunigen möchten Tempo langsam erhöhen

- Beschleunigen Sie vor dem Wechsel in den Wiegetritt kurz, damit der Hintermann nicht auffährt

- In Kurven:

  nicht bremsen

  die Linie im Feld halten

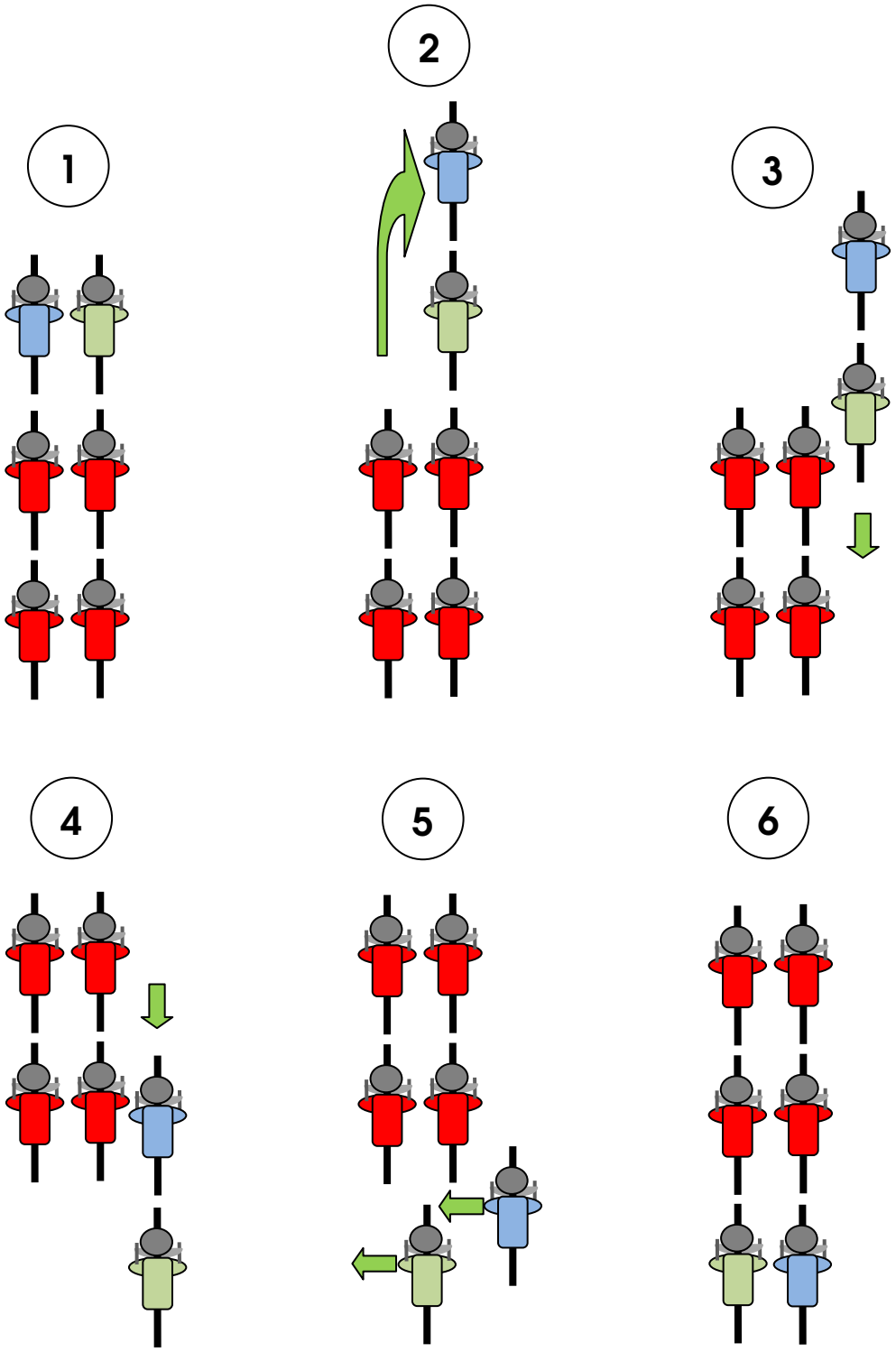
  nicht die Gegenfahrbahn schneiden

- In schnellen Abfahrten hintereinander fahren und Abstand halten.

- Lassen Sie sich nicht dazu drängen, schneller zu fahren als Sie wollen.
  Vor allem bergab: Eigenes Tempo fahren!

Fahren in 2er- Reihe

Platzsparendes Durchwechseln.



So weichen Sie Hindernissen sicher aus

Hindernisse kommen immer unerwartet. Fahren Sie deshalb vorausschauend, und behalten Sie die Situation um Sie herum im Blick.

Um einem Hindernis schnell auszuweichen, braucht es Schwung. Den bringt ein kleiner Schlenker entgegen der geplanten Ausweichrichtung.

Mit dem Schwung dieses Schlenkers jetzt das Rad beherzt in die Richtung werfen, in der das Hindernis umfahren werden soll, so das Ausweichmanöver einleiten. Druck auf das Vorderrad bringt Sicherheit.

jetzt so weit wie nötig, aber auch so wenig wie möglich um das Hindernis zirkeln. Dabei immer andere Radfahrer und Gegenverkehr
im Blick halten, um Unfälle zu vermeiden.

Am Ende der Ausweichbewegung bereits darauf achten, dass beim Zurücksteuern auf die alte Fahrspur keine weiteren Hindernisse lauern.

Gleich neben dem Hindernis wieder beschleunigen und zur alten Fahrspur zurücksteuern. Die steigende Geschwindigkeit stabilisiert das Rad, und eventuell folgende Fahrer werden nicht unnötig gefährdet.

Bringen Sie Ihr Rennrad sicher und schnell um die Ecke

Scharfe Kurven bringen Sie ins Schwitzen? „Alles eine Frage der Techik“, sagt RoadBIKE-Experte Mike Kluge. Ob ein Plus an Sicherheit oder wertvolle Sekunden im Rennen: Mit den RoadBIKE-Fahrtechnik-Tipps kriegen Sie garantiert den richtigen Dreh. Zunächst sollten Sie die Sache aber ruhig angehen lassen, damit Sie nicht übers Ziel hinausschießen. Wer zu spät merkt, dass die Anfahrt zu schnell war, hat es schwer, die Kurve zu kriegen. Erhöhen Sie deshalb schrittweise Ihr Tempo. Sie werden merken, dass mit jeder Kurve Ihr Vertrauen in die Haftung der Reifen steigt und dass Sie sich weiter in die Kurve legen können, als Sie dachten. Suchen Sie sich die Ideallinie und weichen dann nicht mehr von ihrer Seite.

Aber nehmen Sie sich nicht die Profis im Fernsehen zum Vorbild – im Gegensatz zur Rennstrecke ist Ihre Trainingsrunde nicht für den Verkehr gesperrt. Die Ausnutzung der Gegenfahrbahn ist absolut tabu, und achten Sie auch darauf, dass Ihr Oberkörper nicht über den Mittelstreifen hinausragt. Bremsen Sie vor der Kurve auf eine Geschwindigkeit ab, mit der Sie sich sicher fühlen. Vermeiden Sie es unbedingt, in der Kurve zu bremsen – sonst können die Reifen die Bodenhaftung und Sie dadurch die Kontrolle über Ihr Rad verlieren. Visieren Sie den Ausgang der Kurve an, verlagern Sie Ihr Gewicht und ziehen Sie vom äußeren Fahrbahnrand so weit wie möglich nach innen. Hinter dem Scheitelpunkt stellen Sie sich langsam auf, lassen sich von der Fliehkraft nach außen tragen und geben wieder Gas. Während der Kurvenfahrt ist das Treten verboten, weil beim Pedalieren in Schräglage das Pedal auf der Kurveninnenseite den Boden berühren könnte. Bringen Sie deshalb vor dem Eintritt das innere Bein in die Zwölf-Uhr-Position. So zirkeln Sie in Zukunft entspannt und ohne Angstschweiß durch kurvige Kurse – und schütteln nebenbei auch noch Ihre Trainingspartner ab.

So kriegen Sie mit dem Rennrad die Kurve

Nach dem Bremsen den Blick auf den Ausgang der Kurve richten, damit Sie die Ideallinie treffen. Innerer Fuß auf zwölf Uhr, aufhören zu treten und Gewicht nach innen verlagern.

Den Scheitelpunkt der Kurve anpeilen und vom äußeren Fahrbahnrand so weit wie möglich zur Kurvenmitte ziehen. Jetzt nicht mehr bremsen oder die Linie korrigieren.

Während des Manövers bilden der Oberkörper des Fahrers und das Rad eine Linie. Das innere Knie ist leicht abgewinkelt. Trauen Sie sich nach und nach in stärkere Schräglagen.

Beim Durchfahren der Kurve darauf achten, dass die Gegenfahrbahn nicht geschnitten wird und der Oberkörper durch die Schräglage nicht über den Mittelstreifen ragt.

Der Fahrer fährt im gleichen Winkel aus der Kurve hinaus, in dem er eingelenkt hat. Um die Kontrolle zu behalten ist es wichtig, von Anfang an auf Linie und Tempo zu achten.

Beim Austritt aus der Kurve von der Fliehkraft auf der Ideallinie nach außen tragen lassen. Schwung mitnehmen und beginnen zu treten, das Rad richtet sich langsam wieder auf.

Was kann ich tun, wenn...

...ich zu schnell in die Kurve gefahren bin?

Verlassen Sie die Ideallinie und fahren Sie, wenn möglich, weiter geradeaus. Dann stark bremsen und die Kurve am äußeren Rand durchfahren. Aufpassen: In Rechtskurven droht Gegenverkehr, in Linkskurven möglicherweise der Abgrund.

...ich vor der Kurve zu stark gebremst habe?

Wenn Sie vor der Kurve merken, dass Ihr Hinterrad blockiert, lassen Sie die Bremse kurz los und bremsen stoßweise. Trauen Sie sich, die Vorderbremse zu ziehen, die deutlich kräftiger zupackt als die hintere Bremse. Gehen Sie erst nach dem Anbremsen in die Schräglage.

...auf nasser Straße mein Hinterrad wegrutscht?

Um einen Sturz zu verhindern, müssen Sie sich ohne hektische Bewegungen aus der Kurvenlage wieder aufrichten und nach außen tragen lassen. Bremsen Sie dosiert. Ansonsten, ohne zu stark einzulenken, am äußeren Rand durch die Kurve rollen.

Gehüpft wie gesprungen

Mit der richtigen Sprungtechnik können Sie Hindernisse problemlos überwinden.

Ein Sprung mit dem Fahrrad sieht spektakulär aus und entlockt vielen Zuschauern zudem neidische Blicke. Er dient aber nicht nur, um Eindruck zu schinden, sondern vor allem der Sicherheit auf dem Rennrad. Plötzliche Schlaglöcher, Hindernisse, Kurven, Scherben auf dem Asphalt – die Zahl der Gefahrenquellen ist hoch. Der gekonnte Sprung mit dem Rad – von vielen Radlern auch lässig als Bunny hop bezeichnet – schafft jedoch sichere Abhilfe und verhindert Stürze und Unfälle.

Aber den Boden unter den Reifen zu verlieren – ist das ein Sprung ins Ungewisse? Mitnichten. Wer den Rennradsprung beherrscht, landet sicher wieder auf dem Boden der Tatsachen, meistert Gefahrensituationen souverän und hilft nebenbei nicht nur Personen-, sondern auch Materialschäden zu vermeiden.

Wie beim Sprung aus der Hocke schnellt man nach oben und zieht dann das Rad hinterher. Das erfordert allerdings Übung. Als Trainingsgelände eignet sich ein Parkplatz. Legen Sie einen Zweig als Hindernis auf den Boden und versuchen Sie, diesen zu überspringen. Dank der Klickpedale gelingt das Abheben einfacher, als man denkt. RoadBIKE-Experte Mike Kluge beherrscht solche Manöver wie im Schlaf und rät Anfängern, „mit kleinen Hindernissen anzufangen, um sich den Bewegungsablauf zu verinnerlichen“. Mit dem erlernten Körpergefühl gelingen dann auch die Sprünge zur Seite: „Einfach das Gewicht ein wenig zur Seite verlagern.“ Damit können Sie sich auf den Gehweg retten – wenn Sie etwa vom Autoverkehr bedrängt werden. Sieht spektakulär aus – und dient Ihrer Sicherheit!

Anfahrt

Fahren Sie vorausschauend! Achten Sie – wenn möglich – auf eine saubere Landefläche. Vor dem Hindernis nehmen Sie ausreichend Geschwindigkeit auf und gehen rechtzeitig aus dem Sattel. Den Lenker greifen Sie an den Bremsgriffen. Stellen Sie spätestens jetzt die Pedale waagrecht. Ellenbogen etwas nach außen führen und die Knie leicht beugen. Unmittelbar vorm Absprung die Arme und Beine ausgeprägter beugen – den Oberkörper nach vorne bringen, um den Schwerpunkt weiter nach vorne zu verlagern.

Abheben

Aus Position 1 können Sie jetzt mit Oberkörper und Gliedmaßen ausreichend Schwung für den Absprung holen: Dabei schnellen Sie mit dem Oberkörper nach oben und drücken sich dadurch mit den ausgestreckten Armen und Beinen ruckartig vom Boden weg. Beim „langmachen“ gleichzeitig den Lenker hochziehen und dadurch das Vorderrad mit hochreißen. Die Arme und Beine sollten in dieser Schwungphase fast komplett gestreckt sein. Achten Sie auf genaue Bewegungsabläufe, damit der Sprung gelingt.

Sprungphase

Jetzt müssen Sie das komplette Rad in eine waagrechte Flugbahn bekommen. Winkeln Sie Arme und Beine wieder an. Das Hinterrad wird dadurch angehoben und folgt der Flugbahn des Vorderrades. Achten Sie immer darauf, dass Sie Ihren Körperschwerpunkt leicht nach vorne verlagern und dass die Pedale waagrecht stehen. Je höher die Geschwindigkeit, desto einfacher gelingt die Sprungphase. Wenn Sie während der Sprungphase das Gewicht leicht zur Seite verlagern, gelingt auch der Sprung auf den Bordstein.

Anflug

Jetzt befinden Sie sich im Landeanflug. Kurz vorm gewünschten Bodenkontakt verlagern Sie den Körperschwerpunkt wieder leicht nach hinten, indem Sie die Arme etwas von sich wegstrecken und das Gesäß nach hinten wandert. Vor der Landung bleiben Arme und Beine der Stabilität wegen etwas statisch. Denken Sie immer daran, fest und sicher den Lenker zu greifen, damit Sie die bevorstehende Landung gut abfedern können. Bringen Sie Ihr Rennrad vor der Landung in eine parallel zum Boden verlaufende Position

Landung

Je kürzer der Abstand zwischen Aufsetzen des Vorderrades und des Hinterrades, desto sanfter landen Sie. Wer’s beherrscht, sollte im idealen Fall mit beiden Laufrädern gleichzeitig aufsetzen. Wenn Sie mit den Gliedmaßen jetzt leicht einfedern, gelingt das Sprungmanöver spürbar komfortabler. Nach erfolgreicher Landung treten Sie wieder in die Pedale, um Geschwindigkeit aufzubauen und somit Ihre Fahrlinie wieder zu stabilisieren. Probieren Sie es aus, und denken Sie daran: Übung macht den Meister!

Der belgische Kreisel

Einsatzbereich

Da der Belgische Kreisel viel Platz braucht, ist er nur für Rennen oder schnelle Trainingsfahrten auf verkehrsarmen Straßen geeignet. Für ein schnelles Fortkommen sorgt eine homogene Gruppe, deren Fahrer in etwa gleich stark, sich einig bei der Führungs- und Ablösearbeit sind sowie über genügend Tempohärte verfügen. Da die Führungsarbeit gleichmäßig verteilt wird, ist die Formation immer nur so schnell wie der langsamste Fahrer.

Training

„Zunächst ist es wichtig, das Fahren mit Vordermann zu trainieren“, sagt Mike Kluge. Denn nur wenn die Abstände innerhalb der Gruppe konstant sind, kann sich der Kreisel geschmeidig drehen. Verändert sich das Tempo innerhalb der Reihen, reißen Löcher auf, die sehr kraftraubend wieder geschlossen werden müssen. Erst wenn man sicher in der Gruppe fährt, sollte man auf autofreien Straßen mit dem Üben des Kreisels beginnen.

Alternative

Die Doppelreihe (Bild rechts) bietet sich an, wenn wenig Platz auf der Straße ist und nicht ganz so schnell gefahren werden kann. Bei dieser Formation kurbeln 2 Einzelreihen parallel nebeneinander, und die Führenden lassen sich nach getaner Arbeit gleichzeitig nach links und rechts zurückfallen. Am Ende der Reihe schließen sie sich wieder an.

Endlose Anstiege, rasende Abfahrten, Rollen in großen Gruppen – ein Marathon stellt deutlich andere Anforderungen an die Fahrtechnik als die einsame Feierabendrunde. Wir haben die wichtigsten Tipps für Einsteiger und Experten, damit Sie – und Ihre Mitfahrer – heil über den Berg kommen.

EINSTEIGER

Sie wollen sicher und entspannt ins Ziel Ihres ersten Marathons gelangen und dabei auch die Landschaft genießen statt nur Sekunden zu schinden? Eine wichtige Voraussetzung dafür ist sicheres Fahren in der Gruppe. Für Einsteiger und Alleinfahrer ist das Fahren dicht an dicht häufig ein Stressfaktor, dem man aber mit etwas Übung begegnen kann. Trainieren Sie vor einem Marathon die Gruppenfahrt – mit Freunden, einem Radtreff, dem Verein. Dazu eignet sich jede Art von gemeinschaftlicher Ausfahrt. Im Rennen sollten Sie dann Ihr Tempo fahren und sich nicht stressen lassen. Platz 2.347 oder 2.155 ist schließlich egal, oder? Deshalb: Auch Anhalten ist erlaubt, und an den Verpflegungsstellen geht es nicht um Sekunden sondern um Genuss und darum, Kraft zu tanken.

Fahrtipp

- In der Gruppe vorausschauend fahren, Blick weit voraus, nicht auf das Hinterrad des Vordermanns
- Immer beide Hände am Lenker halten
- Geschwindigkeit im Feld wenn nötig sanft anpassen, niemals hart bremsen, schon gar nicht, wenn irgendwo Hektik ausbricht
- In Kurven die Linie im Feld halten
- Bergab nicht dauerbremsen, sondern besser immer mal wieder kurz und hart
- Immer möglichst rechts fahren, auch auf abgesperrten Strecken
- Rechnen Sie jederzeit mit überholenden Radlern
- In schnellen Abfahrten hintereinander fahren und Abstand halten
- Lassen Sie sich nicht dazu drängen, schneller zu fahren als Sie wollen
- In Kurven nicht die Gegenfahrbahn schneiden
- Nicht in der Kurve bremsen
- Wenn bergauf die Kräfte schwinden: immer die nächste Kurve als Ziel stecken

EXPERTE

Ihnen geht es nicht nur ums Ankommen: Sie sehen auch die sportliche Herausforderung und wollen Ihre persönliche Bestzeit verbessern? Dann gilt es, so ökonomisch und clever wie möglich zu fahren. Das beginnt schon beim Start: Wer von weit vorne startet, hat freiere Strecke und verschleißt sich nicht mit Überholmanövern. Das Streckenprofil entscheidet über die Strategie: Ein Bergmarathon ist im Prinzip ein überlanges Einzelzeitfahren, auf flacher Strecke spielen die Mitfahrer hingegen eine größere Rolle, da man im Windschatten viel Kraft und Energie sparen kann. Je nach Fahrsituation gilt es daher abzuwägen, ob Sie sich in Schutz und Abhängigkeit einer Gruppe begeben, oder Ihren eigenen Rhythmus durchziehen.

Fahrtipps

- Teamwork auf Flachstücken: Warten Sie auf die richtige Gruppe, statt alleine gegen den Wind zu kämpfen
- Beteiligen Sie sich an der Führungsarbeit, damit die Gruppe läuft
- Halten Sie bei kleineren Hügeln Anschluss und gehen Sie dafür auch für kurze Zeit an Ihre Leistungsgrenze
- Gehen Sie lange Berge gleichmäßig an, überlassen Sie Übermut anderen
- Auf Flachpassagen am Berg Plätze gutmachen – viele verschnaufen dort
- Beschleunigen Sie vor dem Wechsel in den Wiegetritt kurz, damit der Hintermann nicht auffährt
- Fahren Sie mit kurzem Antritt über die Kuppe und mit Schwung in die Abfahrt, das bringt Zeit
- Fahren Sie zügig aber kontrolliert ab, erholen Sie sich – große Zeitabstände werden bergauf gemacht
- Fahren Sie Ideallinie, ohne die Gegenfahrbahn zu nutzen
- Achtung: Kopf und Oberkörper können in Linkskurven durch die Schräglage in die Gegenfahrbahn ragen, auch wenn die Reifen auf der richtigen Straßenseite sind