

Ein paar Tipps rund ums Rad



Rahmenhöhe

Mindestkriterium ist die Schrittfreiheit, wenn der Fahrer über dem Rad steht. Eine Hand breit Platz zwischen Schritt und Rahmen ist reichlich.

Rahmenhöhe messen

Die Rahmen werden recht unterschiedlich gemessen. Häufigstes Maß ist die Distanz von der Tretlagermitte bis zur Oberkante des Oberrohres. Näherungsweise gilt hier die Formel $0,66 \times$ Schrittlänge.

Sitzhöhe

Die richtige Sitzhöhe (Abstand Satteloberkante-Tretlagermitte) ist $0,885 \times$ Schrittlänge. Die Schrittlänge misst man aufrecht vor einer Wand stehend: Buchrücken in den Schritt drücken und den Abstand zum Boden messen. Füße 20 cm auseinander. Praxistipp: Wenn sich die Hüften beim Fahren auf und ab bewegen, steht der Sattel zu hoch.

Sattelstellung

Der Sattel sollte ziemlich genau waagrecht stehen. Wenn's drückt, ist es das falsche Modell. Ein Absenken der Sattelnase führt zu verkrampften Schultern. Den Sattel horizontal zunächst in die Mitte stellen und dann ausprobieren, wie eine Verschiebung das Fahrgefühl beeinflusst.

Sitzlänge

Mindestens so wichtig wie die Sitzhöhe ist die Sitzlänge. Grobe Annäherung per „Augenregel“: In der Bremsgriffhaltung sollte der Blick auf die Nabe durch den Oberlenker verdeckt sein, in der Oberlenkerhaltung ist die Nabe hinter dem Lenker zu sehen.

Lenkerhöhe

Der Lenker sollte zu Beginn je nach Körpergröße 3-7 cm unter dem Sattelniveau stehen. Bei großen Fahrern ist der Unterschied größer als bei kleinen.

Lenkerstellung und -breite

Die Lenkerenden sollten parallel zum Boden stehen oder leicht nach unten abfallen. Der Lenker sollte nicht breiter sein als die Schultern.

Vorbaulänge

Mit dem Vorbau (60-140 mm) lässt sich die Rahmenlänge fast immer anpassen. Aufwärts weisende Vorbauten reduzieren die Überhöhung des Sattels.

Kurbellänge

Je länger die Beine, desto länger die Kurbeln. Standard sind 170, 172,5 und 175 mm (passen etwa für Rahmenhöhe 52 bis 62). Extremwerte sind 160 und 180 mm. Die Kurbellänge wird in ihrer Bedeutung häufig überbewertet.

Fußstellung

Der Ballen sollte über der Pedalachse stehen und die Längsachse des Schuhs so wie beim Laufen orientiert sein. Nicht nur am Anfang ist ein Pedalsystem mit seitlicher Bewegungsfreiheit ratsam.

Basic Technik-Tricks

Lauftrad befestigen:

Schnellspanner-Hebel öffnen. Mutter auf der Gegenseite so weit zudrehen, dass man den Hebel bis zur Hälfte leicht schließen kann. Bei der zweiten Hälfte soll man deutlichen Widerstand spüren, bis der Schließhebel wieder ganz anliegt

Reifen aufpumpen:

Ventilkappe abschrauben, geriffelte Mutter aufdrehen und ganz kurz hineindrücken, bis etwas Luft entweicht. Dann pumpen.

Hinterrad ausbauen:

In den größten Gang schalten, Kette läuft ganz außen auf dem Ritzelpaket. Bremse entspannen. Schnellspanner lösen, Schaltung zurückziehen, Klapps auf Lauftrad von schräg hinten-oben. Einbau umgekehrt, wichtig: Obere Kettenhälfte auf äußerstes Ritzel setzen.

Pedale (de-)montieren:

Speziellen Pedalschlüssel verwenden, der die Hände in sichere Entfernung zu den scharfkantigen Kettenblättern bringt, wenn sich die Pedale ruckartig lösen. Wichtig: Auf der linken Seite ist das Pedal mit Linksgewinde befestigt. Von der Pedalseite aus gesehen wird die Achse im Uhrzeigersinn gelöst. Gewinde fetten!

Sattelhöhe einstellen:

Schraube der Sattelklemme am Rahmen lösen, Sattel sollte sich leicht auf und ab schieben lassen. Stütze nicht weiter als bis zur markierten Maximalhöhe herausziehen.

Sattelsitz kontrollieren:

Fassen Sie den Sattel vorne und hinten an und versuchen Sie ihn zu verdrehen. Drehen Sie die Schraube in maximal halben Umdrehungen an, bis er sich nicht mehr bewegen lässt.

Bremse nachstellen:

Drehen Sie an der Schraube bzw. Überwurfmutter, durch die der Zug in die Bremse läuft. Der Leerweg des Bremshebels darf höchstens ein Drittel betragen, sonst reicht die Bremswirkung nicht

Lenkerhöhe einstellen:

Bei den meisten Rädern müssen Vorbau, Lenker und Lenkungslager gelöst und geöffnet werden. Dann wird mit anderen Distanzstücken die Lenkerhöhe verändert. Der Zusammenbau und die Einstellung sind aber eine Sache für den Fachmann.

Gänge, die Sie nicht fahren sollten:

Liegt die Kette vorne auf dem kleinen Blatt, schalten Sie nicht auf die äußeren zwei Ritzel hinten. Liegt die Kette vorne auf dem großen Blatt, sind die inneren zwei größten Ritzel tabu. Ansonsten läuft die Kette zu schräg, was den Verschleiß fördert und Geräusche macht.

Schaltung nachstellen:

Schaltet der Umwerfer vorne oder das Schaltwerk hinten nicht mehr unverzüglich hoch, müssen die Züge nachgespannt werden. Drehen Sie in maximal Viertelumdrehungen entgegen dem Uhrzeigersinn an den Verstellerschrauben.

Man sagt....

Schlauchreifen sind schneller

Messtechnisch sind Schlauch- und Drahtreifen gleichauf. Schlauchreifen haben bessere Notlaufeigenschaften (ein Platter springt weniger leicht von der Felge)

Gute Fahrer erkennt man am kleinen Ritzelpaket

Gute Fahrer erkennt man an einer hohen Trittfrequenz. Rennfahrer haben eine Trittfrequenz von 90 bis 100 UPM.

Wer gut fährt, braucht keinen Helm

Viele Profiradfahrer tragen nur selten Helm, während der Kopfschutz bei den Amateuren Pflicht ist. Die meisten Unfälle im Straßenverkehr werden nicht vom Radler selbst verursacht – Können spielt daher kaum eine Rolle. Im Triathlon/Duathlon ist Helmtragen Pflicht!

Schmalere Reifen sind schneller

Das stimmt nur im extremen Einsatz: Schneller sind schmale Reifen nur bei Höchstgeschwindigkeiten wie im Zeitfahren. Und es ist nicht der geringere Rollwiderstand, der sie schneller macht als die üblichen 23-Millimeter-Reifen, sondern der durch die kleinere Stirnfläche niedrigere Luftwiderstand.

Stahlrahmen sind komfortabler als Alurahmen

Das einzige Teil eines Rennrahmens, das wirklich komfortsteigernd federn kann, ist die Gabel. Der Rahmen selbst weicht vertikal kaum aus. Trotzdem fühlen sich die (meist weniger torsionssteifen) Stahlrahmen komfortabler an als die steiferen Alurahmen: Die etwas stärkere seitliche Verwindung wird als Komfort empfunden, obwohl sie die senkrechten Stöße nicht messbar mindert.

Wer bremst, verliert

Wer richtig bremst, gewinnt. Es gilt, bei Abfahrten erst so dicht wie möglich vor der Kurve abzubremsen. Dabei spielt die Vorderbremse die überragende Rolle. Wer eine komplette Pässestraße mit gezogener Hinterradbremse herunterschleicht, macht in der Tat etwas verkehrt.