

... nach der Crosssaison ist vor der Crosssaison..

Da der Radcrosssport (oder Radquer) vielen Radsportanhängern nicht geläufig ist, möchte ich diese spektakuläre Spielart des Radsports und die Aktivitäten der RSF-Lizenzfahrer vorstellen.



Stefan und Max beim Deutschland-Cuplauf in Schmelz

Crossrennen werden ausschließlich im Winterhalbjahr gefahren. Ursprünglich eine Abwechslung zum Wintertraining der Straßenfahrer, entwickelte sich der Crosssport zu einer eigenständigen Art des Radrennens mit Spezialisten, die ihre ganze Jahresplanung auf den Winter ausrichten. Die Rennen werden auf modifizierten Straßenrennrädern gefahren. Die wesentlichen Unterschiede bestehen in der Bremsanlage (Canti-Bremsen), der Bereifung, der Übersetzung und der Rahmengenometrie.

Das Design der Strecken ist höchst unterschiedlich. Zudem beeinflusst die Witterung recht stark die Charakteristik eines Kurses. Die beiden Extreme: Entweder weicht Dauerregen die Strecke bis ins Knietiefe auf, erhöht somit den Laufanteil und macht sie damit extrem langsam oder durch Temperaturen unter dem Gefrierpunkt wird die Strecke sehr hart und damit schnell. Grundlegend wird bei allen Rennen verlangt das Rad zu schultern um künstliche oder natürlich Hindernisse zu überwinden. Dies können sowohl Treppen, aufgestellte Bretter als auch Böschungen sein. Ein kleiner Streckenteil besteht in der Regel aus Asphalt, der Rest aus Wald(-wegen), Wiesenstücken, Sandpassagen, abgefahrenen Äckern und eben anderen Untergründen die das Vorankommen erschweren. Auf

regionalen Rennen beträgt die Renndauer 50 Minuten, auf nationalen und internationalen 60 Minuten.



Gefrorener Untergrund, Schnee und viel Wasser, von oben und unten.

Glücklich für uns ist, dass die Grenzen zu Frankreich und Luxemburg so nahe sind. In beiden Ländern hat der Crosssport einen höheren Stellenwert als bei uns. Die ersten Amateurrennen im Dreiländereck finden Ende September / Anfang Oktober statt. Die Saison dauert bis Mitte Januar, in den Hochburgen Belgiens etwas länger. Obwohl jedes Jahr mit den Deutschland-Cupläufen in Schmelz und Homburg zwei hochkarätige Rennen im Saarland stattfinden, ist das Interesse sehr gering. Ganz anders in Luxemburg. Dort gehören für viele *Supporteur* die Wintersonntage den Crossrennen. Und so finden sich im Herzogtum all sonntäglich viele Zuschauer an den Rennstrecken ein. Dies obwohl Eintritt verlangt wird - ein angenehmer Unterschied für uns Rennfahrer. In Deutschland werden bei Rennen Startgelder verlangt. In Luxemburg zahlen die Zuschauer! Aus Deutschland kennt man auch, dass nach dem Rennen schnell nichts mehr an eine Radsportveranstaltung erinnert. So schnell sind Fahrer, Betreuer und Zuschauer verschwunden. Bei unseren Nachbarn in Luxemburg und

Frankreich sitzt man nach dem Rennen gemütlich im nächstgelegenen Gemeinderaum zusammen. Am Ende werden die Prämien ausgezahlt.



Stefan und Max beim Warmfahren und -laufen in Tétange (Lux)

Persönlich hätte ich es mir vor Jahren nicht vorstellen können bei Temperaturen um den Gefrierpunkt, Nässe und Wind Radrennen zu fahren. Nichtsdestotrotz leistete ich mir vor drei Jahren eine Crossrennmaschine. Und habe mich von Anfang an darauf wohlgefühlt. Dürfte ich nur ein Rad besitzen, würde ich mir eine solche *eierlegende Wollmilchsau* wünschen. Ich kann jedem nur die Anschaffung empfehlen. Außer auf stark verblocktem Gelände (was sich bei uns eh nicht findet) ist das Vorankommen mit einem Crossrad eine Freude. Auf der Strasse fühlt man sich wie auf seinem Renner und im Gelände ist die Spritzigkeit dem Mountainbike überlegen.



Epische Wetterbedingungen in Rambrouch (Lux)

Stefan Seel nutzte in diesem Jahr erstmals die Rennen um sich für die kommende Mountainbike-Saison vorzubereiten und startete in Luxemburg, Frankreich und Deutschland. Aufgrund der mehr als soliden Grundlage Stefans, konnte er sich ohne Probleme bei seinen ersten Crossrennen im Mittelfeld behaupten. Dies obwohl er mehrfach vom Sturzpech verfolgt wurde. In Neuves-Maisons bei Nancy stürzte er Ende der ersten Runde und brach sich dabei einen Brems-/Schalthebel ab. Trotz ausgefallener Bremsleistung am Vorderrad belegte er den 18. Platz.

Da sich der Autor Mitte Juni einen Bruch des Ellbogens zugezogen hatte, machten sich die mangelnden Trainingskilometer vor allem Anfang der Saison bemerkbar. Mit der Rennpraxis ging es langsam bergauf. So konnte am Ende der Saison sowohl in Abreschviller (F) als auch in Rambrouch (Lux) ein 14. Platz belegt werden. Insgesamt nahm ich an elf Rennen teil.



Sprintentscheidung in Alzingen (Lux) – leider nicht zu Gunsten des Autors

Besonders hart bekamen wir das hohe Niveau bei den beiden Deutschland-Cupläufen zu spüren. Dort versuchten wir im wesentlichen die Anzahl der Überrundungen niedrig zu halten. Mit dem Ergebnis der Südwestdeutschen Meisterschaften konnten wir beide nicht zufrieden sein. Wir belegten die Plätze 16. und 17.



Angenehme Bedingungen in Tétange

Unerlässlich – vor allem bei schlechten Bedingungen – ist die Unterstützung durch einen fähigen Betreuer. Wenn nach einer durchregneten Rennstunde die Beine nicht mehr zu fühlen sind, tut es sehr gut nicht noch das Rad sauber machen zu müssen. Aber auch für viele kleine Handgriffe vor und nach dem Rennen möchte ich mich bei Lars Tausend und Jörg Jacoby ganz herzlich bedanken! Ohne die Unterstützung wären die Rennen (fast) nicht machbar.

Mit den eingefahrenen Prämien konnten bisher noch nicht die Benzinkosten gedeckt werden. Wir hoffen, dass sich dies in diesem Jahr ändern wird. Dafür muss aber trainiert werden – nur noch sieben Monate bis zum Beginn der neuen Saison. Nach der Crosssaison ist vor der Crosssaison...



Betreuer in der Wechselzone (die Räder können während des Rennens gewechselt werden)



Stefan in einer Tragepassage in Schmelz



Sandpassage in Homburg

Max Bärmann