

HOBBY: RADSPORT – ODER RADFAHREN?

Kristin Jahn



Foto: www.pd-f.de/sram

»» Jeder fährt Rad, zur Uni, zum Bäcker oder mal eben 100 Kilometer rund um den Kirchturm. Nicht jeder Radfahrer allerdings ist auch ein Radsportler. Zwischen den Pedaltretern gibt es erhebliche Unterschiede.

Hobbyradsportler vs. Zweckradler

Radsportler – also solche, die sich (nicht nur) bei schönem Wetter in ihr Trikot und in ein wenig eigenartig anmutende, aber gerade bei längeren Distanzen mehr als zweckmäßige Hosen zwängen, und deren Ziel nicht der nächste Supermarkt, sondern der Weg ist – bekommen von, nennen wir sie „Zweckfahrern“, auf die Auskunft über ihr Hobby Radsport gern die Antwort, ach ja, man fahre ja auch Rad, auf Arbeit oder mal in den Garten. Der Radsportler empfindet das als Banalisierung seiner

Leidenschaft, der Zweckradler wiederum versteht den Sinn des ganzen Brimboriums mit Funktionskleidung und Pulsmesser nicht. Es stellt sich die Frage nach der Grenze zwischen Zweck- und Hobbyfahrern. Worin unterscheiden sich nun jene, die ihre Rennmaschine wattestäbchengeputzt im Wohnraum drapieren und solche, die ihre StVO-Trekkingmöhre einmal im Jahr zum Kette ölen aus der Garage holen, um am Flussradweg entlang zu bummeln?

Exkurs: Der Langstreckenfahrer

Für den Radsportler mit Schwerpunkt „Tour“ liegt die Berechtigung seines Rades nicht primär darin, ihn auf dem kürzesten Weg von A nach B zu befördern, sondern im Gegenteil die längste und beschwerlichste



Foto: www.pd-f.de/haibike



Foto: www.pd-f.de/r-m

Strecke – gesammelt werden nicht nur Kilo-, sondern auch Höhenmeter – um das traute Heim oder sogar im Radurlaub zu bewältigen. Gegessen und getrunken wird auf dem Rad, die Klickschuhe taugen nicht zum Laufen, doch wer will das schon. Jeder Augenblick, in dem die Füße den Boden berühren, ist ein unwürdiger. Für Touren unter 50 Kilometer Länge lohnt sich das Umziehen nicht. Sind zwei Radsportler gemeinsam unterwegs, bei denen das Leistungsniveau so unterschiedlich ist, dass bei einem der Puls nicht unter 160 Schläge sinkt und er bei dem anderen die 130 nicht überschreitet, sollte jeder in Zukunft allein gegen den Wind kämpfen, wenn er ernsthaft Trainingserfolge verbuchen will.

Technik

Das Rad an sich ist für den Radsportler kein Gebrauchsgegenstand, sondern Luxus: Es ist nicht praktisch, sondern teuer und besteht zum Großteil aus Komponenten, in deren Güte sie vielleicht nicht einmal ein Radprofi bräuhete. Gepäckträger, Schutzblech oder Dynamo gehören dagegen zur Ausrüstung der Zweckfahrer. Für den Radsportler sind sie unnötiges Gewicht, das zudem die Aerodynamik erheblich zum Nachteil der Durchschnittsgeschwindigkeit beeinflusst. Ganz wichtig stattdessen sind Carbon an Stellen, wo es am wenigsten Sinn macht – am Lenker oder den Bremsschaltgriffen zum Beispiel – oder perfekt auf den Rahmen abgestimmte Flaschenhalter. Außerdem hat das Rad sauber zu sein. Von einem gepflegten Rad schließt man auf den Charakter des Fahrers, Punkt. Eine schwarze Patina auf den Ritzeln oder dreckige Reifen können die Konsequenz haben, dass die Radfahrkollegen den betreffenden Schmutzfink nicht mehr grüßen. Auch ein stimmiger Aufbau des Rades ist essenziell. Sind Teile von zu vielen verschiedenen Herstellern verbaut, wo es doch auch alles aus einer Hand gibt, wirft das ein schlechtes Licht auf das ästhetische Empfinden des Fahrers. Die Komponenten sollten auch nicht von verschiedener Wertigkeit sein – entweder kann man sich die Top-Gruppe leisten oder die Schaltung ist eben solide Mittelklasse. Mischmasch mit Blendercharakter ist zu vermeiden.

Mensch-Maschine

Was bringt dem Radsportler all das, wenn er selbst unrasiert – gemeint sind natürlich die Beine – oder gar ohne zueinander passende Funktionskleidung auf seinem Vehikel sitzt. Es zählt die Gesamterscheinung. Man ist, worauf man sitzt. Der Radler hat seine Maschine zu repräsentieren, nicht zuletzt mit der eigenen Fitness. Radbekleidung aus dem Discounter ist nur auf dem mit Einsteigerkomponenten bestückten No-Name-Rahmen sanktionsfrei fahrbar. In diesem Zusammenhang aber wichtiger, als dass Textiles, Mechanisches und Elektronisches auf dem gleichen qualitativen Niveau sind: Das Rad muss passen. Kein Radsportler kauft sich ein Rad, ohne sich vorher mit jeder einzelnen Rohrlänge in Zusammenhang mit der eigenen Anatomie beschäftigt zu haben. Die Frage nach der Geometrietabelle des Rahmens kommt idealerweise vor der nach der Farbtabelle. Ziel ist die Symbiose von Mensch und Maschine. Radsportler ist erst, wer sich mit seinem Sportgerät verwachsen fühlt.

Warum?

Im Idealfall ist das Ergebnis all dieser ungeschriebenen (und nicht ganz ernst zu nehmenden) Gesetze des Radsports Glück. Der gern zitierte Zusammenhang zwischen der Gesundheit des Körpers und der des Geistes kommt hier zum Tragen. Ob es ihn gibt, kann jeder selbst herausfinden, der bewusst Rad fährt. Bewusst Rad fahren heißt: Fahren des Fahrens wegen. Das unterscheidet den Zweckfahrer vom Radsportler: Der eine fährt, weil das Auto kaputt und der letzte Bus schon weg ist, der andere, weil er fahren will. Auch zu dem Preis, in engen Hosen ein wenig lächerlich anzumuten ... <<<

