

Pressemitteilung Nr. 0000/2022
vom 11.03.2022

2022 Mercedes-Benz UCI Mountain Bike World Cup

Alles auf links gedreht – ein Blick auf die moderne Technik der Mountainbikes

Neues Jahr, neues Material: Die internationalen Top-Stars der Szene, die im Rahmen des Mercedes-Benz UCI Mountain Bike World Cup vom 6. bis 8. Mai in Albstadt in großer Schar zu Gast sein werden, vertrauen stets auf die neuesten Trends und Technologien aus der Bike-Branche. Insbesondere als Laie fällt es dementsprechend schwer, den Überblick über die wichtigsten Neuerungen in der besonders schnelllebigen Welt der Mountainbike-Technologien Schritt zu halten. Wer an der Rennstrecke im Albstädter Bullentäle in wenigen Wochen mit Fachwissen glänzen möchte, dem wird nun geholfen: Hier gibt's die wichtigsten Trends der Szene im Überblick!

29 Zoll & Fullsuspension ersetzen 26 Zoll & Hardtail

26 Zoll ist out, 29 Zoll ist in! Was vor vielen Jahren noch undenkbar war, ist inzwischen eine in Stein gemeißelte Realität: „Kleine“ 26 Zoll-Räder findet man im Jahr 2022 an keinem Mountainbike wieder, denn die größeren 29 Zoll-Räder sind inzwischen der Status Quo in der Mountainbike-Welt. Ähnliches gilt für die über viele Jahre hinweg heiß diskutierte Spaltung der Szene zwischen den Hardtail- und Fully-Fanatikern – also einem Rad lediglich mit Federung an der Front oder einer Vollfederung vorne und hinten. Insbesondere auf Rennstrecken, die als fahrtechnisch einfacher eingestuft wurden, waren bis zuletzt viele der Top-Profis auf Hardtails unterwegs. So zum Beispiel auch auf der Weltcupstrecke im Albstädter Bullentäle, die vermehrt für ihre knackigen Anstiege als ihre gefürchteten Abfahrten im internationalen Rennzirkus bekannt ist.

Inzwischen findet man jedoch selbst auf derartigen Strecken wie in Albstadt mehrheitlich das vollgefederte Rad an der Startlinie. Die Gründe dafür sind vielfältig: Das wesentliche Argument zugunsten des Hardtails – das geringere Gewicht – spielt zunehmend eine untergeordnete Rolle im Kampf um Sekunden am Berg. Die Fahrerinnen und Fahrer der Weltspitze haben erkannt, dass für Hardtails nachteilige Faktoren wie eine erhöhte Ermüdung durch dauerhafte

Vibrationen vom Untergrund und eine verminderte Traktion ebenfalls einen erheblichen Einfluss auf das Renngeschehen nehmen.

Während auf anderen Rennkursen des Weltcupzirkus, wie beispielsweise im tschechischen Nove Mesto oder dem schweizerischen Lenzerheide, faktisch keine Athletinnen und Athleten auf Hardtails unterwegs sind, werden in Albstadt aber trotzdem noch einige wenige Top-Asse die leichtgewichtigeren Hardtails bevorzugen. So waren unter anderem Victor Koretzky, Vorjahressieger der Herren, und Mathias Flückiger, Gesamtweltcupsieger 2021, zuletzt im Albstädter Bullentäle noch auf Hardtails unterwegs. Ihre Argumentation: Jegliches Gramm am Arbeitsgerät sparen, um die steilen Anstiege schnellstmöglich zu meistern. Koretzky ließ sich von seinen Mechanikern sogar extra sein Wattmesssystem und weitere nicht zwingend notwendige Parts an seinem Bike abmontieren. Um der zuvor angesprochenen erhöhten Ermüdung mit einem Hardtail entgegenzuwirken, ist jedoch eine enorme körperliche Fitness vonnöten – insbesondere die Oberkörpermuskulatur wird dabei deutlich höher beansprucht.

Schon Enduro-Bike oder noch Cross-Country-Rad? Neue Geometrien krepeln den Markt um

Neben diesen sehr grundlegenden Entwicklungen im Bereich der Cross-Country-Szene wurden zudem in jüngster Vergangenheit einige spannende Innovationen entwickelt, welche für viel Wirbel in der Branche sorgen. Allen voran sind dies veränderte Geometrien der Cross-Country-Räder, die sich zunehmend mehr der Welt von abfahrtsorientierteren Bike-Gattungen wie dem Enduro- und Downhill-Sport annähern. Im Konkreten bedeutet dies, dass der Steuerrohrwinkel, also die Neigung der Federgabel meist flacher gewählt wird, der Winkel des Sitzrohres steiler wird und zugleich der Abstand zwischen Lenker und Fahrer*in kürzer ausfällt. Ziel des Ganzen ist es, mittels eines längeren Radstandes das Überrollverhalten zu verbessern sowie die Stabilität des Bikes bei hohen Geschwindigkeiten zu optimieren und zugleich eine eher kompaktere Positionierung des Piloten beziehungsweise der Pilotin zu ermöglichen. Im gleichen Atemzug wird mit kurzen Kettenstreben versucht, die Agilität des Rades weiterhin zu gewährleisten, da im Antritt auf der Rennstrecke jede Millisekunde zählen kann.

Den Ursprung hat diese Entwicklung unter anderem in den stetig veränderten Kursen der Cross-Country-Strecken rund um den Globus: Die Anforderungen an Menschen und Material werden durch vermehrte Herausforderungen wie Drops,

Steinfelder und Co. zunehmend größer, sodass auch die verwendeten Mountainbikes mit dieser Entwicklung Schritt halten müssen.

Mehr Federweg & weniger Luftdruck für steigende Herausforderungen auf der Rennstrecke

Über die angepassten Geometrien hinaus, setzen zunehmend mehr Fahrerinnen und Fahrer deshalb auf einen größeren Federweg: Allen voran Weltmeister Nino Schurter, dessen Sponsor Scott im vergangenen Jahr ein futuristisch anmutendes Race-Bike präsentierte: Das Scott Spark ist das erste serienmäßige Cross-Country Race-Fully, das ausschließlich mit einem Federweg von 120 Millimeter verfügbar ist – sonst üblich sind knappe 100 Millimeter.

Um sich den erhöhten Anforderungen auf den Rennstrecken zu wappnen, wählen die Profis zunehmend breitere Felgen und Reifen mit einer Breite von bis zu 2,4 Zoll. Diese Kombination ermöglicht es geringe Luftdrücke in den Reifen zu fahren, ohne dabei an Pannenanfälligkeit einzubüßen. Luftdrücke knapp an der 1 Bar-Grenze sind keine Seltenheit mehr im Rennzirkus und ermöglichen eine erhöhte Traktion und verbesserte Dämpfungseigenschaften der Reifen. Bis vor wenigen Jahren waren die meisten Top-Stars der Szene noch mit schmaleren 2,25 Zoll-Reifen unterwegs und fuhren meist einen Luftdruck von annähernd 2 Bar.

Einfach-Antrieb und absenkbar Sattelstützen machen das Rennfahrer*innen-Leben leichter

In der Komponenten-Welt hat sich in den vergangenen Jahren der Standard etabliert, auf lediglich ein einziges Kettenblatt zu setzen. Dies macht einen Umwerfer und einen separaten Schalthebel obsolet – letzteres schafft Platz am Lenker für die Bedienung einer absenkbar Sattelstütze. Via Knopfdruck können die Profis ihren Sattel vor schwierigen Bergab Passagen um bis zu 15 Zentimeter absenken, umso mehr Spielraum für Ausgleichsmanöver des Körpers an kniffligen Passagen schaffen.

Um die reduzierte Bandbreite der verfügbaren Gänge am Rad durch den Verzicht auf mehrere Kettenblätter an der Kurbel auszugleichen, verbauen die beiden etablierten Schaltungshersteller Shimano und SRAM inzwischen 12 Ritzel an der hinteren Kassette mit einer enormen Bandbreite. SRAM vertraut zudem auf ein elektronisches Schaltsystem, das Signale via Bluetooth vom Schalthebel am Lenker

zum verbundenen Schaltwerk sendet. Shimano ist insbesondere im Straßenradsport mit elektronischen Schaltungsgruppen stark vertreten, im Mountainbike Bereich konnte sich ein erstes System der Japaner noch nicht durchsetzen. Es scheint jedoch möglich, dass Shimano in naher Zukunft erneut eine elektronische Lösung präsentieren wird.

Mehr Informationen rund um den Mercedes-Benz UCI Mountain Bike World Cup und die Bikezone Albstadt finden Sie auf www.bikezone-albstadt.de.

Tickets für das Event-Wochenende gibt es bereits auf www.reservix.de zu kaufen.