Fahren in der Gruppe

Wichtige Regeln beim Radfahren in der Gruppe:

- Die Gruppe wird stets **optimal nach dem Wind ausgerichtet**
- **Geringer Abstand** zum Vordermann spart Energie
- Nicht ständig auf das Hinterrad des Vordermannes schauen, den **Blick auch mal nach vorn** richten, um die Straßengegebenheiten zu überblicken
- Der **Wechsel erfolgt immer in den Wind**
- Rechtzeitig die Ablösung anzeigen und vor dem Wechsel **zwei Tritte schneller fahren**

Was man beim Radfahren in der Gruppe vermeiden sollte:

- **Niemals schneller als der Nebenmann** (dein Partner sollte dir nie hinterherfahren müssen). Fahre immer auf Höhe deines Nebenmanns.
- **Beim Führungswechsel keinesfalls drängeln (übermäßig beschleunigen), dies kann dazu führen, dass der eigene Hintermann zurückfällt und die Linienformation aufbricht.**
- **Nicht zu dicht auf den Vordermann auffahren** (dein Vorderrad darf nicht zu nahe an oder neben dem Hinterrad deines Vordermanns sein). Jede Seitwärtsbewegung kann hier dazu führen, dass eure Reifen sich berühren und du als Hintermann wirst dadurch höchstwahrscheinlich zu Fall kommen. Im Radsportjargon spricht man hier von “Reifenberührung”.
- **Nicht ständig auf dein Vorderrad oder das Hinterrad deines Vordermanns schauen,** sonst verpasst du mögliche Gefahrenquellen oder die Signale deiner Mitfahrer.
- **Nicht so spucken und schnäuzen, als ob du allein unterwegs wärst.** Schere etwas aus und teile der Gruppe per Handzeichen oder verbal mit, was du vorhast.

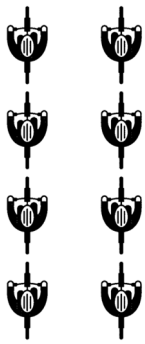
Möglichkeiten, in einer Gruppe zu fahren und die Spitze zu wechseln

Wechsel in Einzelreihe

Die Wechselzeiten können von einigen Sekunden bis zu mehreren Minuten reichen. Der Wechsel wird durchgeführt, indem die Spitze ausschert, langsamer wird (aber weiter in die Pedale tritt, um das Tempo zu halten) und sich ganz nach hinten fallen lässt. Dann übernimmt ihr Hintermann die Führungsarbeit und behält ein konstantes, dem Gelände entsprechendes Tempo bei. Soll das Tempo erhöht werden, sollte dies schrittweise erfolgen.

Wechsel in Doppelreihe

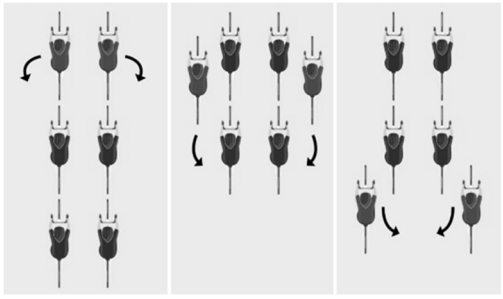
Die Führung wechselt hier alle 5/10/15 Minuten, indem die Doppelspitze sich nach hinten fallen lässt. Je nach Straßenverlauf scheren die Fahrer entweder leicht nach links und rechts oder (wenn es Straßen-gegebenheiten es erlauben) beide zur gleichen Seite aus.



Wechsel in der Staffel,

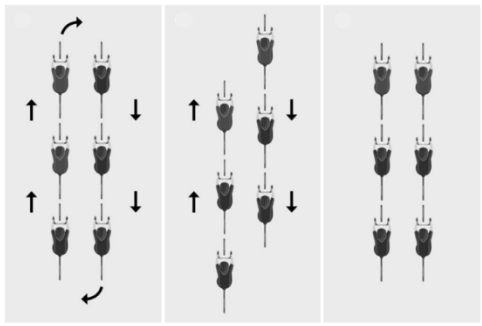
hier wechselt die Spitze alle paar Minuten oder sogar Sekunden. Die wechselnde Staffel ist die beste Möglichkeit, um bei minimaler Anstrengung ein hohes Tempo zu fahren, da die Formation aus zwei Reihen besteht: eine für die Radfahrer, die mit höherer Geschwindigkeit nach vorne wechseln und die andere für die Radfahrer, die mit niedrigerer Geschwindigkeit nach hinten wechseln. Beim Wechsel schert der führende Fahrer aus und bremst leicht ab, sein Hintermann übernimmt die Führungsarbeit. So geht es immer weiter. Sobald der Fahrer das Ende der Gruppe erreicht, tritt er wieder in den Wechsel ein.

Zweierreihe (Doppelwechsel)



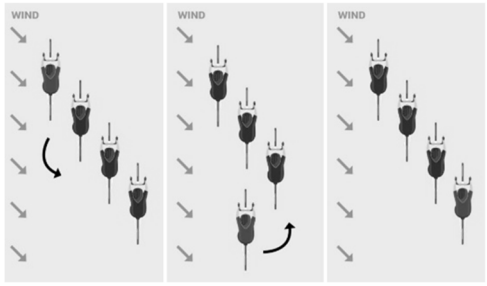
Die Zweierreihe ist die klassische Technik beim Fahren in der Gruppe. Die beiden nebeneinander vorne fahrenden Radler geben den Nachfolgenden so optimal Windschatten. Je nach Windstärke und Geschwindigkeit bedeutet dies eine Energieersparnis von bis zu 40 Prozent. Die folgenden zwei Radler fahren hintereinander mit minimalem Abstand, was von allen Beteiligten höchste Konzentration verlangt. Um die Gefahr von Auffahrunfällen zu verringern, kann auch leicht versetzt gefahren werden. Einen Führungswechsel deuten die beiden im Wind fahrenden Radler kurz an, indem sie ein Handzeichen geben, die Ablösung ansagen und kurz beschleunigen. Danach scheren sie aus – nach links sowie rechts – und rollen mit vermindertem Ritt an der Gruppe vorbei, um dann ganz hinten wieder die letzte Position einzunehmen. Die neuen Führungsfahrer sollten das Tempo ihrer Vorgänger beibehalten. Eine Beschleunigung der neue Spitze ist zu vermeiden!

Zweierreihe (Einzelwechsel)



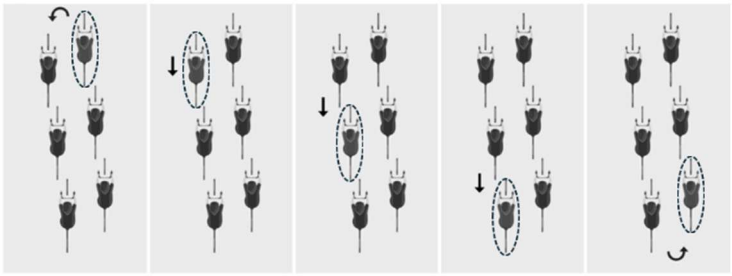
Der Nachteil der klassischen Zweierreihe (Doppelwechsel) ist, dass beim Wechsel kurzfristig vier Fahrer nebeneinander auf der Straße fahren. Gerade auf verkehrsreichen oder schmaleren Straßen ein nicht zu unterschätzendes Risiko! Als Alternative kann bei der Zweierreihe auch ein Einzelwechsel erfolgen. Der dem Wind abgewandte oder der links fahrende Führende des Duos beschleunigt zwei, drei Tritte und setzt sich nach rechts vor seinen früheren Nebenmann, sein Hintermann schließt auf und fährt neben ihm. So bilden sie die neue Spitze. Am Ende der Zweierreihe wechselt der letzte Fahrer auf der rechten Seite seine Position und fährt auf der linken Seite der Zweierreihe weiter.

Windkante



Wenn ein starker Wind von schräg vorne weht, staffeln sich die Fahrer seitlich zum Führenden an der dem Wind abgewandten Seite, um sich gegenseitig Windschatten geben können. Dabei sollten sich diese so positionieren, dass sich die Vorderradnabe des nachfolgenden Renners auf Höhe der Hinterradnabe des Führenden befindet. Da nicht beliebig viele Fahrer nebeneinander auf der Straße Platz haben, fahren die nachfolgenden auf der „Kante“ und profitieren nicht vom Windschatten. Beim Wechsel lässt sich der führende Fahrer auf der dem Wind zugewandten Seite zurückfallen, um seinen Mitfahrern so noch etwas Windschatten zu spenden. Im Optimalfall schließt er sich direkt hinten wieder an. Wenn aber zu viele Fahrer um eine gute Position kämpfen, muss er darauf hoffen, dass ihm ein nachfolgender Fahrer eine Lücke aufmacht. Wenn nicht, muss er im Wind kurbeln oder versuchen, eine neue Staffel aufzumachen.

Der „Belgischer Kreisel“



Diese Formation erfordert etwas Übung. Ab fünf Personen macht es erst so richtig Sinn, im Belgischen Kriesel zu fahren. Es sieht aus, als würden zwei unterschiedliche schnelle Einzelreihen nebeneinander fahren. Um zu kreiseln, wechseln die Fahrer dabei um eine gedachte Mitte gegen den Wind. Der Vorteil im Gegensatz zur Zweierreihe ist, dass der Führende (hier der Fahrer mit einem Kreis angedeutet) nur so sehr kurz im Wind ist und sich dann zurückfallen lässt. Auf der anderen Seite hat er etwas weniger Zeit, sich wieder zu erholen, bevor er das nächste Mal wieder vorne im Wind fährt. Um den belgischen Kreisel richtig gut zu fahren, muss die Leistung hier sehr homogen sein. Wenn es funktioniert, sind damit aber hohe Geschwindigkeiten zu erzielen.