



Fahren in der Gruppe und Handzeichen (Rennvelo)

Beim Fahren in der Gruppe haben nur die vordersten Fahrer einen freien Blick auf die Fahrbahn. Informationen werden per Handzeichen oder per laute Stimme weitergegeben. Dabei müssen die Mitteilungen immer «durchgereicht» werden (ausser man befindet sich am Ende der Gruppe). Die Fahrer vorne tragen eine erhöhte Verantwortung und müssen vorausschauend fahren um Gefahren frühzeitig zu erkennen und entsprechend reagieren. Starkes Bremsen (vor allem ohne ersichtlichen Grund) ohne Vorwarnung ist zu vermeiden. Wer in der Mitte der Gruppe etwas zu schnell rollt sollte nur sehr sanft bremsen, sonst seitlich ausweichen. Aber auf keinen Fall sollen Reifen längere Zeit seitlich überlappen!

Die Fahrer am Ende der Gruppe weisen auf von hinten kommendem Verkehr hin mit dem Ruf «Auto!», was heisst, dass jetzt in einer Spur gefahren werden muss und nicht abgelöst werden darf, bis der Verkehr sicher überholt hat. (Gemäss Verkehrsregelverordnung Art. 43 darf «[...] in geschlossenem Verband von mehr als zehn Fahrrädern [...]» nebeneinander gefahren werden.)

Wenn in Einerkolonne gefahren wird, fährt der vorderste Fahrer nach links hinaus zum Ablösen. Vor dem Ablösen Blick zurück um zu schauen ob ein Auto kommt und ob der folgende Fahrer nicht das eigene Hinterrad nach links oder rechts blockiert, während dem Ablösen noch ein Wink mit dem Ellbogen um dem nachfolgenden Fahrer klar zu machen, dass er jetzt dran ist. Der abgelöste Fahrer lässt sich dann nach hinten fallen (auf Strassen mit Verkehr mit möglichst wenig seitlichem Abstand zur Gruppe und so bald wie möglich) um dann hinten wieder anzuschliessen. Durch das Ablösen sollte sich kein Tempowechsel ergeben, frühestens wenn sich der ablösende Fahrer wieder hinten in der Gruppe eingereiht hat darf ganz leicht beschleunigt werden.

Der vordere Fahrer kann davon ausgehen, dass die folgenden Fahrer etwa seiner Spur folgen, es sind daher nur Hindernisse (Schlaglöcher etc.) im unmittelbaren Bereich der Fahrspur anzuzeigen. Wer dahinter neben der Spur fährt muss selbst auf die Strasse achten.

Weitere Punkte zur Beachtung beim Fahren in der Gruppe:

- Genügend seitlichen Abstand zu am Strassenrand parkierten Autos um ein «Dooring» (Autofahrer macht Türe auf, Velofahrer fährt in die Türe oder stürzt beim Ausweichen) zu verhindern.
- Beim Wechsel vom Sitzen zum Stehen vorsichtig/langsam aufstehen weil durch die Verlagerung des Körpergewichtes die Geschwindigkeit kurzzeitig sinkt was bei Windschattenfahren zu Kollisionen führen kann.
- Beim Überqueren von Kreuzungen (ohne Vortritt) warten bis sich eine Lücke im Autoverkehr ergibt die für die ganze Gruppe reicht und nicht nur für die schnellsten.

Folgend noch die üblichen Handzeichen:

Anhalten, Abbremsen



Abbiegen



Hindernis auf der Fahrbahn



Gegenverkehr, Hindernis, Überholen



So funktioniert der Belgische Kreisel

Beim belgischen Kreisel handelt es sich um eine Fahrerformation die bei Strassenrennen eingesetzt wird, um in den Vorteil des Windschattens zu kommen. Bei dieser Formation befinden sich zwei Reihen mit Fahrern nebeneinander, von denen die Fahrer der jeweils rechten Reihe, um den Windschatten für die Fahrer der linken Reihe herzustellen, eine Fahrerlänge vorausfährt. Damit jeweils alle Fahrer abwechselnd vom Windschatten profitieren können, wechseln in regelmässigen Abständen der erste Fahrer der linken Fahrerseite auf die erste Position der rechten Fahrerseite und synchron dazu der letzte Fahrer der rechten Fahrerseite auf die Position des letzten Fahrers der linken Seite. Auf diese Weise entsteht eine Kreisbewegung, die dieser Formation ihren Namen verleiht.

Belgischer Kreisel (auch Belgische Reihe) bezeichnet beim Radsport eine Formation, die einer Gruppe von Radfahrern durch effektives Ausnutzen des Windschattens und Ablösen bei der Führungsarbeit eine energiesparende Fahrweise ermöglicht. Sie besteht aus zwei Einzelreihen, die sich gegeneinander bewegen, d.h. eine Reihe fährt schneller, die andere (abgelöste Fahrer) ca. 2 km/h langsamer. Am Anfang der Formation wechselt der jeweils Führende der schnelleren Reihe zur Seite in die langsamere, sobald er mit seinem Hinterrad vollständig am Vorderrad des Führenden dieser Reihe vorbei gezogen ist. Am Ende der Formation wechselt der letzte Fahrer der Reihe der abgelösten Fahrer hinüber an das Hinterrad des letzten Fahrers der schnelleren Reihe, sobald dies möglich ist. Dadurch «kreiselt» die Formation insgesamt.

Durch diese Fahrweise werden die Führungsarbeit und das Windschattenfahren gleichmässig zwischen den Fahrern des Kreisels verteilt, was auch den Nachteil des belgischen Kreisels ausmacht: Stärkere und weniger starke Fahrer müssen immer gleich lang führen, deshalb wird der **belgische Kreisel** heute nicht mehr so häufig gefahren. Besonders an Steigungen, aber auch bei den Mannschaftszeitfahren der Tour de France fährt man bevorzugt in der Einzelreihe: Hierbei fahren immer alle bis auf den Führenden im Windschatten in der Reihe, der Vorderste lässt sich nach getaner Führungsarbeit dann wieder ganz nach hinten fallen und schliesst sich dort an.

Eine Gruppe erfahrener Fahrer berücksichtigt beim Belgischen Kreisel auch den Windeinfallswinkel. Bei seitlichem Windeinfall fahren die Fahrer seitlich versetzt, wobei das Vorderrad sich im Mittel etwa zwischen Schaltung und Tretlager des Vordermannes befindet. Dabei kreiseln sie so, dass die nach vorn fahrende Reihe auf der windabgewandten Seite fährt. Dadurch wird vermieden, dass der Fahrer, der aus der Führung geht, noch um das Vorderrad seines Nachfolgers «herumfahren» muss. Dazu müsste er nämlich kurz beschleunigen und im richtigen Moment die Seite wechseln - eine Technik, die ein eingespieltes Team erfordert (sog. «Über-Kopf-Ablösen»).

Ändert sich die Seite, von der der Wind schräg einfällt, im Streckenverlauf, so muss ggf. die Drehrichtung des Kreisels gewechselt werden (siehe z.B. Tour de France 2007, 3. Etappe).