

Mountain BIKE

TEST, TRAILS & ACTION



*Erst mit der richtigen Sitzposition
schalten Sie auf dem Trail den
Turbo ein. Mountain BIKE zeigt,
worauf es dabei ankommt.*

PERFECT FIT

SO FINDEN SIE IHRE OPTIMALE SITZPOSITION

Erst mit der richtigen Sitzposition schalten Sie auf dem Trail den Turbo ein. Mountain BIKE zeigt, worauf es dabei ankommt.



SATTELHÖHE Das wichtigste Maß bei der Bike-Justage. Passt sie nicht, ist der Leistungsverlust eklatant.

SATTELNEIGUNG Um ohne Schmerzen auch lange Touren zu überstehen, muss der Sattel peinlich genau ausgerichtet sein.

SATTELPOSITION Steht der Sattel zu weit vorne oder hinten, leiden sowohl die Fahrleistungen als auch die Kniegelenke.

FUSSSTELLUNG Falsch montierte Pedalcleats verhindern die effiziente Umsetzung der Kraft der Beine in Vortrieb

IN 15 MINUTEN ZUR TOP-SITZPOSITION

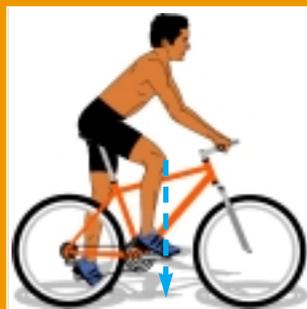
Ausgangsbasis für die optimale Sitzposition ist die Sattelstellung. Sie entscheidet, ob Ihre Beine optimal die Power auf die Kurbel bringen. Doch erst, wenn auch Oberkörperhaltung oder Fußstellung passen, geht es auf Tour oder im Rennen richtig vorwärts.

u **SATTELHÖHE** Die korrekte Distanz vom Tretlager (Achsmittle) zur Satteloberkante (entlang des Sitzrohrs gemessen) erhalten Sie, indem Sie die Schrittlänge mit dem Wert 0,885 multiplizieren und – je nach Sohlendicke – etwa 1 bis 2 cm addieren.

Die Schrittlänge entspricht der Distanz vom Boden bis zur Oberkante eines Buchs, das zwischen den Beinen bis zum Schritt angehoben wurde. Praxischeck: Pedal senkrecht stellen, bei aufgestellter Ferse sollte das Bein gestreckt sein.



v **SATTELPOSITION** Wer optimal in die Pedale treten will, muss die horizontale Sattelposition auf seine Bein-geometrie abstimmen. Check: Bringen Sie die Kurbel in die 3-Uhr-Position. Das von der Knie-scheibe herabfallende Lot sollte idealerweise 1 cm hinter der Pedal-achse stehen. Wenn nicht: Sattel vor- oder zurückschieben.



PERFECT FIT

LENKERHÖHE Der Niveau-Unterschied zwischen Sattel und Lenker bestimmt maßgeblich die Sitzposition und muss optimal auf den Einsatzbereich abgestimmt sein.

LENKERBREITE Ein zu schmaler Lenker behindert die Atmung und schmälert die Bike-Kontrolle. Ein zu breiter Lenker sorgt für eingeschlafene Finger.

Es ist zum Verzweifeln. Nichts geht voran! Das neue Bike beschleunigt so träge wie ein andalusisches Maultier in der Mittagshitze, obwohl die Beine powern bis zum Anschlag. Der leichte Anstieg, der bisher immer locker auf der großen Scheibe ging, mutiert mit einem Mal zur satten Kletterpartie.

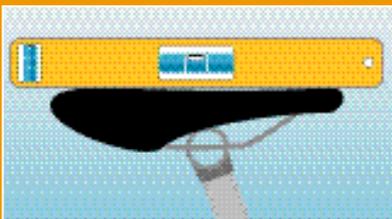
Das neue Bike – ein Fehlkauf? Dabei müsste das Rad – laut der Geometrie- und Größenberatung in Mountain BIKE 3/2003 – doch wie angegossen sitzen. Schließlich entsprechen Oberrohr-, Sitz- und Vorbaulänge exakt den Maßvorgaben.

Mountain BIKE-Techniker Mario Sillack kennt das Problem aus vielen Leserfragen, schließlich hadern nicht nur Neu-Bike-Käufer mit der Sitzposition auf ihrem Bike: „Die Rahmen-Geometrie passt meist, doch häufig fehlt das Feintuning, die exakte Anpassung des Bikes auf die Anatomie des Fahrers. Dabei kann der Körper nur dann seine Muskelkraft effizient umsetzen, wenn die Hebelverhältnisse optimal stimmen“, erklärt der Geometrie-Profi.

Auch gesundheitliche Probleme, wie zum Beispiel Sitzbeschwerden, lassen sich durch

w SATTELNEIGUNG

Der Sattel sollte in der Grundeinstellung waagrecht montiert sein, was mit einer Wasserwaage einfach zu überprüfen ist. Von dieser Grundposition aus sollten Sie dann für sich die korrekte Neigung ermitteln. Viele Sitzprobleme lassen sich durch eine leicht nach unten geneigte Sattelnase vermeiden. Hilft besonders, wenn man auf Touren mit schwerem Rucksack unterwegs ist oder die Beschwerden regelmäßig an Steigungen auftreten.



x LENKERHÖHE

Cross-Country-Piloten fahren am besten, wenn der Lenker 5–10 cm unter der Satteloberkante liegt (an einer Wand messen!), so hat der Oberkörper die optimale Vorlage. Bei Tourenbikes sollte er höher liegen – etwa 3–5 cm unter Sattelniveau, bei Endurobikes höchstens 3 cm (je mehr Federweg, desto höher fährt man den Lenker). Drehen Sie den Lenker so, dass seine Kröpfung leicht nach hinten und oben zeigt. So können sich die Hände optimal abstützen.





SPEED KOMMT ERST DURCH EINE PERFEKTE SITZPOSITION

eine optimierte Bike-Position vermeiden. „Selbst die meisten Kniebeschwerden sind auf eine falsche Sitzposition zurückzuführen“, berichtet Prof. Dr. Ingo Froböse von der Sporthochschule Köln.

Dabei reicht – so der Gesundheitsexperte – oft eine Anpassung um wenige Millimeter, um das Übel zu beseitigen und das Trabi-Feeling auf dem Bike in einen Turbo-Kick zu wandeln.

Der Schlüssel zur optimalen Sitzposition liegt in der Sattelstellung. Straßenprofis justieren ihre Sättel zum Beispiel millimetergenau, um ja keine Energie zu verschenken. Aber auch Mountainbike-Profis schenken der Sattelposition ihre ungeteilte Aufmerksamkeit. „Ist der Sattel zwei Zentimeter zu niedrig eingestellt, hast du

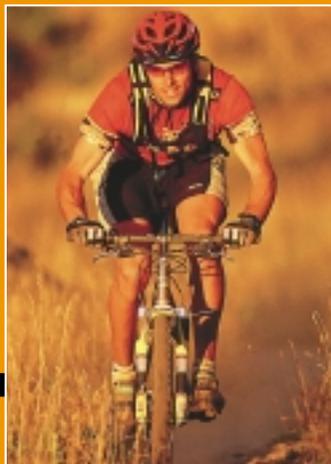
keine Siegchance mehr“, bestätigt World-Cup-Profi Bart Brentjens.

Aber nicht nur die Höhe, auch die horizontale Position des Sattels entscheidet über Lust oder Frust. Optimal können die Beine nur arbeiten, wenn bei waagerechter Kurbel die Kniescheibe im Lot einen Zentimeter hinter der Pedalachse steht. Liegt die Position weiter hinten, sinkt die Effizienz. Liegt der Lotpunkt davor, sind auf Dauer bei hoher Trainingsintensität Knieprobleme programmiert – besonders kritisch in Kombination mit einer etwas zu niedrigen Sitzposition.

Normalsterbliche kämpfen hingegen meist mit anderen Sattelsorgen: Mehr als 60 Prozent aller Mountainbiker klagen über Sitzprobleme oder eingeschlafene

Genitalien – laut Gesundheitsexperten häufig durch eine falsche Einstellung des Sattels hervorgerufen. „Waagrecht oder mit der Nase leicht unten“, rät Sportwissenschaftler Kim Tofaute von der Sporthochschule Köln. „Besonders dann, wenn mit schwerem Rucksack lange bergauf gefahren wird“, ergänzt Mountain BIKE-Alpencross-Experte Achim Zahn.

Damit sich die Last möglichst homogen auf Arme und Gesäß verteilt, rät Achim Zahn außerdem, nicht mit zu wenig Niveauunterschied zwischen Sattel und Lenker auf Tour zu gehen. Drei bis fünf Zentimeter sollte der Lenker in jedem Fall unter dem Sattel positioniert sein. „Dann hebt das Vorderrad in den Anstiegen auch nicht so leicht ab.“

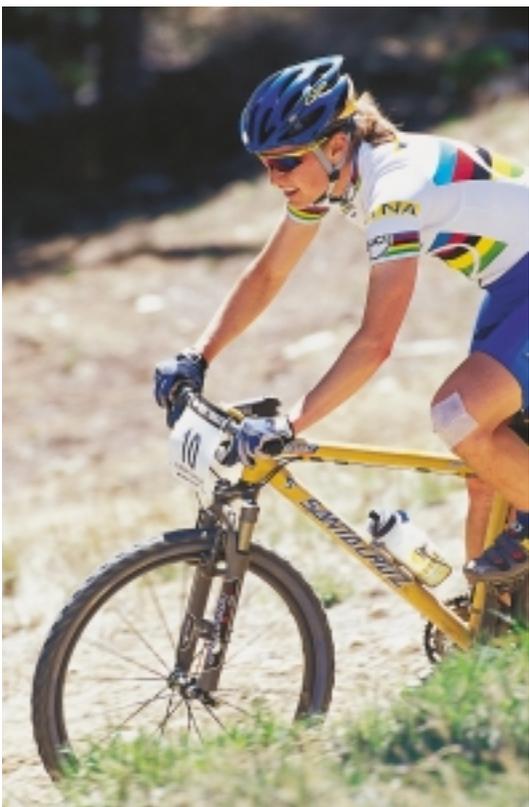


▣ **LENKERBREITE** Für rennsportliche Cross-Country-Fahrer empfiehlt sich eine Lenkerbreite von 570 bis 590 Millimeter. Tourenfahrer oder Enduro-Piloten, die eine bequeme Sitzposition bevorzugen, greifen dagegen eher zu Breiten zwischen 590 und 630 Millimeter. Downhiller fahren superbreit – ab 660 Millimeter. Frauen wählen ihren Lenker 20 Millimeter schmaler als Männer. Achtung: Beim Einsatz von Lenkerhörnern zwei Zentimeter addieren.

▣ **FUSSSTELLUNG** Um vollen Druck ausüben zu können, muss der Fuß optimal auf dem Pedal stehen. Montieren Sie Ihre Pedalcleats daher so, dass das Gelenk des großen Zehs von oben gesehen exakt mit der Pedalachse fluchtet (Gelenk im Schuh ertasten und mit einem Filzschreiber markieren). Justieren Sie anschließend die seitliche Cleat-Position, so dass sich der Fuß um einige Grad nach innen und außen drehen kann, bevor das Pedal auslöst.



LENKERHÖHE Die Lenkerhöhe stellt man meist über Distanzringe (Spacer) ein, die unter den Vorbau auf das Schaftrrohr gesetzt werden. Alternative sind Risser-Bars, die durch ihre Form bis zu vier Zentimeter Höhe bringen.



FOTOS: STEFAN EISEND, SCOTT MARKWITZ, JOHN GIBSON, THOMAS STRÜBEL

Rennfahrer greifen sogar bis zu zehn Zentimeter unter das Sattelniveau, um den Lenker zu erreichen. Wegen der Aerodynamik?

Eher weniger. Der Gesäßmuskel, der für die Streckung des Oberschenkels verantwortlich ist, bringt seine beste Leistung, wenn er etwas vorgespannt ist. Eine Oberkörper-Vorlage von etwa 50 Grad sorgt für den nötigen Bums. „Bequem ist diese Race-Haltung allerdings nicht“, grinst Worldcup-Racer Roland Green verschmitzt und reibt sich den verspannten Nacken. Da haben es die Downhiller schon einfacher. Sie thronen aufrecht wie ein Herrenreiter auf ihren Bikes. Doch die müssen ja auch keinen Berg hinauf. *Olaf Beck*

TROUBLESHOOTING

SATTELSTÜTZE

Lässt sich der Sattel nicht weit genug nach hinten schieben, um das Kniehlot durch die Pedalachse zu fällen, bleibt keine andere Lösung, als die gerade Sattelstütze gegen ein nach hinten gekröpftes Modell auszutauschen.

SATTEL

Beim Sattel steht der Komfort an erster Stelle. Doch achten Sie beim Kauf darauf, dass das Sattelgestell einen großen Verstellbereich aufweist. Denn nur wenn die Position passt, kommt der Komfort voll zum Tragen.

