

Bike richtig einstellen

Mit dem passenden Setup macht Biken doppelt so viel Spaß. Lesen Sie, wie Sie ihr Bike Schritt für Schritt auf ihre individuelle Fahrposition einstellen.



CHECKLISTE

Werkzeug

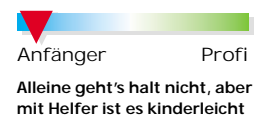
- Zollstock, Meterstab
- Wasserwaage 0,5 m
- Inbusschlüssel 4, 5, 6 mm
- Helfer
- Senklot

Zeit



30 Min

Schwierigkeit

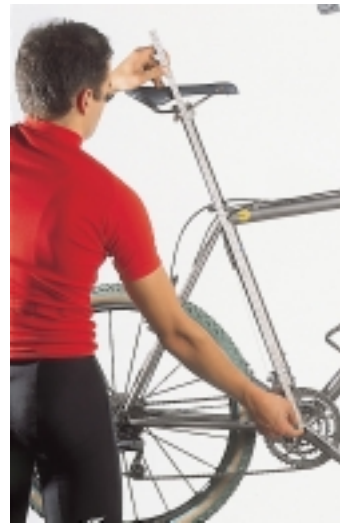


Anfänger Profi
Alleine geht's halt nicht, aber mit Helfer ist es kinderleicht

1 Elementar für ein korrektes Setup ist die richtige **EINSTELLUNG DER CLEATS**. Hier die wichtigsten Schritte: Markieren Sie die Position des Großzehgrundgelenks durch eine Linie unter Ihrer Schuhsole. Stellen Sie die Mitte der Cleatschrauben genau auf diese Markierung ein. Die individuell günstigste Einstellung der Cleats haben Sie gefunden, wenn sich Ihre Knie ohne seitliche Ausweichbewegungen senkrecht auf und ab bewegen.

3 Die **SATTELNEIGUNG** sollten Sie waagrecht einstellen.

Erweist sich diese Position auf Dauer als unkomfortabel, stimmt mit hoher Wahrscheinlichkeit eine andere Einstellung nicht. Oder aber Sie haben ganz einfach noch nicht den Sattel gefunden, der optimal zu Ihrem Gesäß passt.



2 Ihre Schrittlänge messen Sie barfuß, mit hüftbreitem Fußabstand. Ziehen Sie sich die Wasserwaage in den Schritt. Richten Sie diese waagrecht aus, und lassen Sie Ihren Helfer von Oberkante Wasserwaage zum Boden messen. Multiplizieren Sie den Wert mit 0,885, und stellen Sie das Ergebnis als **SATTELHÖHE** über Tretlagermitte, gemessen entlang des Sitzrohrs, ein.

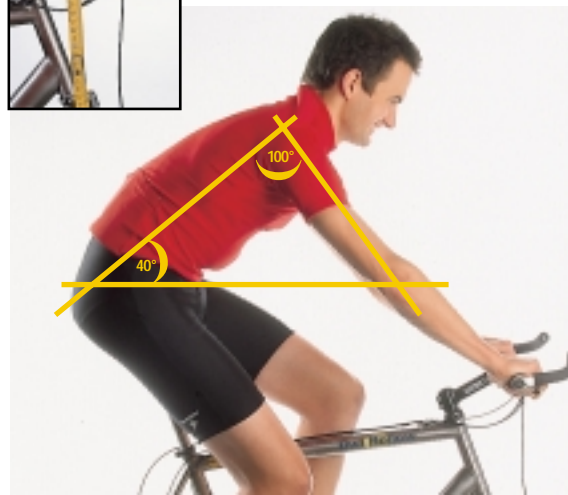
5 Die **POSITION DES LENKERS** können Sie beeinflussen, indem Sie Länge und Steigung des Vorbaus sowie die Anzahl der Zwischenringe zwischen Steuersatz und Vorbau verändern. Messen Sie zuerst die Höhe der Satteloberkante und Lenkermitte über dem Boden. Die Differenz sollte sich zwischen 5 und 10 cm bewegen, wenn Sie Ihr Bike zum Cross-Country-Einsatz nutzen. Tourenfahrer, die auch mit Rucksack unterwegs sind, wählen in diesem Rahmen eher einen komfortableren, höheren Lenker, Renn- und Marathonfahrer eher einen niedrigeren, der die Steigfähigkeit und die Aerodynamik verbessert. Das Foto zeigt eine sportliche Position, die aber noch uneingeschränkt marathontauglich ist. Der Winkel zwischen der Horizontalen und einer Linie durch Hüft- und Schultergelenk sollte dazu nicht kleiner als 40° werden, der Winkel zwischen Oberkörper und Oberarm nicht größer als 100°. Achten Sie darauf, dass Sie



die Arme im Ellenbogen – wie auch während der Fahrt – leicht anwinkeln, wenn Ihr Helfer Ihre Sitzposition auf diese Kriterien hin überprüft.



4 Setzen Sie sich auf Ihr Bike, das sich mit dem Lenker gegen eine Wand abstützt. Kurbeln Sie ein paar mal rückwärts, bis Sie in der Position auf dem Sattel sitzen, in der sich Ihr Po wohlfühlt. Ihr Helfer bringt dann die Kurbel in die 3-Uhr-Stellung und Ihren Fuß in eine waagerechte Haltung. In dieser Position sollte das Lot von der Mitte des Tibiakopfs (siehe Pfeil) 1 cm hinter die Pedalachse fallen. Der Toleranzbereich beträgt etwa +/- 1,5 cm. Gehen Sie nicht darüber hinaus! Ansonsten drohen Effizienzverluste und es besteht Verletzungsgefahr. Verschieben Sie den Sattel im Klemmkopf der Stütze, bis die **HORIZONTALE SATTELPOSITION** passt.





Mountain BIKE WERKSTATT

Folge 10: Bike-Setup

6 Eine häufige Ursache für Beschwerden beim Biken ist eine unnatürliche **STELLUNG DES HANDGELENKS** (oberes Bild). Diese kann zu Schmerzen und Verschleiß im Handgelenk sowie Taubheitsgefühlen und Fingerkribbeln führen. Das untere Bild zeigt die richtige Stellung. Diese entspricht der Haltung, wenn Ihr Arm locker herabhängt. Wenn Sie während der Fahrt den Lenker wie oben halten, gibt es mehrere Möglichkeiten, diese Fehlhaltung zu korrigieren: Den Lenker im Vorbau ein wenig drehen, so dass die Griffenden des Lenkers nach außen ansteigen. Oder einen Lenker mit stärkerer Biegung als den üblichen 5° kaufen. Oder Biogrip-Griffe verwenden. Diese haben den Vorteil, dass sie die Hand in die ergonomisch richtige Haltung zwingen.



7 Zur **EINSTELLUNG DER BREMS- UND SCHALTHEBEL**. Schieben Sie die Bremshebel so weit in Richtung Lenkermitte, dass Ihr ausgestreckter Mittelfinger bei korrekter Handhaltung (siehe Punkt 6) den Hebel ganz außen greift. So erzielen Sie die maximale Bremskraft. Gleichzeitig verhindert dies, dass Sie sich den Ring- und kleinen Finger bei gezogenem Hebel einklemmen. Die Neigung der Bremshebel ist richtig eingestellt, wenn deren Enden, von der Seite gesehen, auf einer Linie mit dem Unterarm liegen (Bild unten). Die Schalthebel schieben Sie so weit nach innen, bis Sie gerade noch, ohne umzugreifen, beide Hebel bedienen können. Drehen Sie die Schalthebel so hoch, wie es die Bremshebel zulassen.



8 Der **DRUCKPUNKT DER BREMSE** ist optimal eingestellt, wenn Zeige- und Mittelfinger in ihrem ersten und zweiten Gelenk dann gerade rechtwinklig gebeugt sind. So erreichen Sie hohe Griffsicherheit, höchste Bremskraft und geringe Ermüdung auf langen Abfahrten. Liegt der Druckpunkt dagegen zu weit außen, fällt es schwerer, die Zugkraft zu dosieren. Außerdem laufen Sie Gefahr, in steilen Downhill-Passagen vom Lenker abzurutschen, weil sich Ihre Finger zu stark nach dem Bremshebel strecken müssen.



9 **BAR-ENDS** oder Lenkerhörnchen sind ein sehr sinnvolles Zubehör für jedes Bike. Wenn Sie nicht zu den Grammzählern gehören, kaufen Sie sich solche mit L-Form. Diese bieten nicht nur – wie die kurzen auch – eine zusätzliche Griffposition im Wiegetritt, sondern, eine weitere für die Bezwingung steilster Anstiege im Sitzen (siehe Abbildung). Diese Position hilft des Weiteren dabei, auf Flachpassagen maximalen Speed zu fahren. Optimal ist, wenn die Bar-Ends von der Seite gesehen maximal um 10° ansteigen. Nur dann können Sie sich mit den Unterarmen auf den Lenkergriffen abstützen, während Sie so richtig „am Horn ziehen“. Widerstehen Sie der Versuchung, Ihre Bar-Ends als höhergelegte Standardgriffposition zur Entlastung Ihres Rückens oder Nackens zu missbrauchen, indem Sie die Lenkerhörnchen deutlich steiler einstellen. Um ihrem Rücken Linderung zu verschaffen, eignen sich viel eher ein steilerer und kürzerer Vorbau oder ein gekröpfter Lenker. Außerdem: Es mag vielleicht etwas ungewöhnlich aussehen, aber es gibt keinen vernünftigen Grund, warum man nicht auch an einem „Downhill-Lenker“ Bar-Ends fahren sollte.

