



SALSA

Beargrease Carbon X7

DAS FATBIKE – DER TEST

Yeow, sio habe ich mir das vorgestellt: Wenn ich Fatbikes teste, dann richtig! Okay, die anfängliche Euphorie für derart authentische Testbedingungen verfliegt recht schnell, dennoch, für genau so etwas wie hier ist das „Beargrease“ geschaffen. Ganz nebenbei ist es ein echt schönes Fahrrad mit modernem Carbon-Rahmen und intern verlegten Leitungen. Eigentlich alles so, wie ich das von normalen Bikes kenne. Bis auf... die fetten Reifen! Satte vier Zoll sind die 26er-Schlappen von 45NRTH breit. Die hintere Achse ist 177 Millimeter breit, vorn bringt sie es immerhin auf 150. Beeindruckende Maße, die eine beeindruckende Optik mit sich bringen. Umso erstaunlicher ist das geringe Gewicht von gerade einmal rund 14 Kilo und das, obwohl es sich bei diesem Modell eher um die Basisausstattung handelt. So weit passt alles, allerdings war mir direkt klar, dass der Salsa-„Salt Flat 3“-Lenker und ich keine Freunde werden: Seine Form sagt mir einfach nicht zu. Den hab ich daher schon vor meiner Abreise getauscht. Dabei fielen mir auch direkt die „Push-on“-Griffe auf. Ob das gut geht? Die Antwort habe ich nach zehn Minuten auf der Rennstrecke: Geht es nicht. Schneekontakt lässt sich einfach nicht vermeiden, sobald der schmilzt und sich das Wasser unter die Griffe zieht, beginnen diese zu rutschen. Etwas skeptisch bin ich noch beim Zweifach-Antrieb, der sich jedoch als absolut praktikabel herausstellt. Sobald ich auf dem Rad sitze, fühle ich mich wohl – eine angenehme Sitzposition, die mich problemlos über die Distanz bringen sollte.

Das Salsa „Beargrease“ ist ein wunderschönes Hightech-Fatbike, das für genau solche Events gebaut wurde, um effizient und schnell auch extreme Bedingungen zu überwinden. Im Laufe des Rennens warten einige Schwierigkeiten auf mich und ich lerne eine Menge über Fatbikes. Das hier sind meine wichtigsten Erkenntnisse:

1. Lock-on-Griffe montieren! Nichts ist nerviger und unnötiger als vom Schnee rutschende Griffe.
2. Flat Pedals montieren! Auch wenn auf einem Long Distance Ride wie hier Klickies angenehm sind, sobald man öfter mal absteigen muss, haben alle Klickies ein Problem: Durch den Schnee setzen sie sich besonders leicht zu und es braucht eine Weile, bis man wieder sauber einklicken kann. Mit Flats hätte ich hier weniger Stress gehabt...
3. Luftdruck korrekt einstellen! Dies ist das Allerwichtigste! Der Luftdruck muss nur etwas zu hoch sein und schon ist der Grip eine Katastrophe. Meine Erfahrung: Zu wenig geht bei vier Zoll breiten Reifen kaum. Reicht der Grip nicht, einfach noch etwas Luft rauslassen.
4. Easy bleiben! Auf dem Fatbike geht es nicht um einen neuen Stundenrekord. Mit dem Fatbike ist man gemächlich unterwegs, was im Endeffekt unter solchen Bedingungen schneller und entspannter ist.

- 01 Zu den Dingen, mit denen man sich als „normaler“ Downhill- und Enduro-Pilot sonst nicht beschäftigt, gehören zweifelsohne Gepäcktaschen fürs Bike. Auf dieser Tour waren sie unabdingbar. Im Rahmen für den großen Kram, am Sattel für Kleinteile und die Isomatte, am Lenker für die Trinkflasche. Spezialist Revelate hat für solche Zwecke jede erdenkliche Bike-Tasche im Angebot. Die Funktion der hier gezeigten Taschen kann man durchweg mit „unauffällig gut“ loben
- 02 Es hilft nichts, der dicke Schlafsack muss mit!
- 03 Ohne Wasser bekommt man auf solch einer Tour ganz schnell große Probleme. Eingefrorenes Wasser hingegen ist nicht viel besser als gar keins. Gut, wenn man eine perfekt isolierte Trinkflasche dabei hat!
- 04 Diese kleinen elektronischen Helferlein können schon verdammt praktisch sein! Statt ständig am Helm herumzufummeln lässt sich Lupines „Piko“-Helm Lampe easy per Bluetooth vom Lenker aus steuern
- 05 Sitzt perfekt: Die Revelate-Rahmentasche passt perfekt ins Bike und bietet ohne Ende Platz für jede Menge wichtigen Kram, den man sonst auf dem Rücken hätte tragen müssen. Und eines hat Martin längst gelernt: Nichts ist bei so einer langen Tour schlimmer als ein Rucksack
- 06 Satteltasche XL: Ebenfalls von Revelate stammt dieses Modell, das bombenfest sitzt und sogar eine große Isomatte sicher fixiert
- 07 Issi heißt die neue Klickpedal-Firma, deren Modell „Trail“ am Salsa ausgiebig getestet wurde. Leider waren bei dem weichen Schnee Klickpedale ehrlich gesagt nicht optimal aufgehoben

Infos

RENNEN

Das Ultra-Rennen in Rovaniemi erfordert eine penible Vorbereitung, um die angebotenen Runden von 66 Kilometern, 150 Kilometern und 300 Kilometern bestehen zu können. Wer an so einem Ultra-Race teilnehmen will, tut in jedem Fall gut daran, sich so früh wie möglich zu informieren. Der Veranstalter hat auf seiner Webpage alle Infos zum Rennen sowie zu vorgeschriebenem Material zusammengefasst: www.rovaniemi150.com

ROVANIEMI

Die Stadt selbst ist ein waschechter Wintersportort, zugleich sieht sich Rovaniemi als die Heimat des Weihnachtsmanns. Jedenfalls ist die Hauptstadt von Lappland ein extrem beliebtes Reiseziel, damit einhergehend sind Unterkünfte recht begrenzt und sehr teuer! Auch hier gilt also: Der frühe Vogel fängt den Wurm! <http://international.rovaniemi.fi/en>





01



02



03



04

DIE TRAURIGE GESCHICHTE VOM UNVERMEIDLICHEN UNTERGANG

Ich bin hin- und hergerissen. Da ist diese wunderschöne Landschaft. Die endlose Weite, die endlose weiße. Frische, saubere Luft und die absolute Abgelegenheit fernab jeden Zivilisationslärms. So könnte ich stundenlang einfach vor mich hin fahren. Wenn man bloß mal fahren könnte! Leider ist dieser dumme Neuschnee so weich, dass es von Anfang an ein Balanceakt ist. Es vergehen keine zehn Meter, ohne dass ich nicht wegrutschen würde. Immer wieder heißt es neu anfahren, neu ausbalancieren – es ist unglaublich anstrengend. Und ich befahre gerade die erste Zehnkilometer-Etappe!

Meine anfängliche Hoffnung, dass es schon bald besser wird, weicht recht schnell der Erkenntnis, dass das Gegenteil der Fall ist. Plötzlich geht nur noch Schieben. Der Schnee ist zu weich. Hätte ich zu diesem Zeitpunkt geahnt, dass ich 50 Kilometer später immer noch schiebe, ich hätte mich heulend im Schnee vergraben und darauf gehofft, dass es einfach vorbeigeht. Stattdessen treibt mich die kleine Hoffnung darauf, dass es nach der nächsten Kurve schon besser wird, dazu an weiterzuschieben. Immer wieder versuche ich, es zu fahren, aber es geht nicht. Da die anderen Fahrer um mich herum dieselben Probleme haben, denke ich mir nichts dabei. Ich füge mich meinem Schicksal, trabe betrübt von Checkpoint zu Checkpoint und frage mich, wie ich das durchhalten soll. Und vor allem: warum? War ich nicht zum Radfahren hergekommen? Kurze, aber laute Flüche unterbrechen die Stille der finnischen Eislandschaft.

Es dämmt. Ich habe bereits einen Marathon geschoben! Immerhin habe ich keinen Hunger, meine Fettklöße funktionieren. Nach rund 60 Kilometern kann ich es nicht weiter ertragen. Ich denke ein wenig nach und komme zu dem Schluss, dass vielleicht mein Reifenluftdruck noch nicht gering genug war. Gedacht, getan: Luft raus und siehe da, auf einmal kann ich fahren, wo ich vorher schieben musste. Das gibt's doch gar nicht! Warum weiß so etwas keiner hier? Alles muss man selber herausfinden! Beflügelt von dieser wichtigen Erkenntnis kämpfe ich mich langsam weiter. Bis er kommt. Der Arschloch-Trail. Da hilft auch kein geringer Luftdruck. Dieser Trail ist unfahrbar. Und zehn Kilometer lang. Meine ohnehin malträtierten Knie melden mit anschwellendem Schmerz ihre Bedenken an. Immer wieder versuche ich es. Immer wieder scheitere ich und lande dann zum Beispiel in der Böschung, wo man auf einmal einen Meter tief im Schnee steckt. „Schrecklich!“, schreie ich in die Nacht. Meine Knie sind kurz vor der Explosion.

Ohne den Schiebemarathon zuvor hätte ich diesen Trail hier vielleicht weggesteckt, so aber ist mein Körper am Ende. Jeder Schritt schmerzt und ich würde am liebsten schreien. Wann hört das endlich auf? Bei Kilometer 80 ist es vorbei. Ich habe die Wahl: aufgeben und die Schmach ertragen oder weitermachen und die Knie direkt auf den OP-Tisch des Orthopäden schieben, nur um die Ehre zu retten? Ich entscheide mich fürs Aufgeben. Mein Rovaniemi 150 endet leider mitten in der Nacht irgendwo in Finnland an einem Lagerfeuer in irgendeiner Waldhütte. Nach 15 Stunden und rund 80 Kilometern, 50 davon geschoben.

01 Ort der Entscheidung: Mindestens eine Stunde tagte Martin hier in der eigentlich sehr gemütlichen Hütte eines Checkpoints mit sich selbst, um am Ende die traurige Entscheidung zu treffen, das Rennen vorzeitig zu beenden

02 Wenn die Läufer schneller sind als die Fatbiker, drängt sich der Gedanke auf, dass irgendetwas falsch läuft...

03 Lieb gemeint, aber... nach zehn Stunden Schneewandern trägt dieses Willkommensschild auch nicht mehr viel zur Aufhellung der Stimmung bei

04 Endlich, endlich Straße – hoffentlich mal für ein längeres Stück! Mit all dem Schnee ist das anspruchsvoll genug, aber es geht mal vorwärts. Leider ist damit nach fünf Kilometern wieder Schluss...

LUST AUF DIE LEIDENSGESCHICHTE IN BEWEGTEN BILDERN? CHECK DIE VIDEOS PASSEND ZUR GESCHICHTE:

www.mtbrider.de/news/fatbike