DIE FAT BIKE EXPERIENCE

FATBIKE?
Ja, aber dann richtig!

MIT DEM FATBIKE DURCH DIE HEIMISCHEN WÄLDER BALLERN? ABER NICHT DOCH, DAS IST NICHT UNSER STYLE. ES SEI DENN, WIR BEKÄMEN BESUCH VON EDDIE MASTERS UND WÜRDEN MIT IHM ZUSAMMEN EIN VERRÜCKTES SPASSRENNEN FAHREN. DENNOCH SIND FATBIKES SPANNENDE FAHRRÄDER, DIE VOR ALLEM IN DEN LETZTEN JAHREN EINEN ENORMEN INNOVATIONSSCHUB ERFAHREN HABEN. WIR WOLLTEN UNS ALSO AN DAS THEMA HERANWAGEN. UND ZWAR UNTER DEN BEDINGUNGEN, FÜR DIE SIE EINST ERFUNDEN WURDEN: AUF GEHT'S – NACH FINNLAND ZUM ULTRA-RACE ROVANIEMI 150 DURCH LAPPLANDS SCHNEELANDSCHAFT!

090-098_finnland GM.indd 90 08.03.16 22:12

TEXT & FOTOS: Martin Donat mit GoPro-Cams

Mit Helmlampe und Vier-Nuller-Reifen kann so ein Fatbike auch nachts kaum etwas aufhalten...

090-098_finnland GM.indd 91 08.03.16 22:12

„Zum Glück finde ich für alles eine passende Lösung!“

THE REAL FATBIKING

Seit ein paar Jahren schießen Fatbikes wie Pilze aus dem Boden, was auf mich bisher eher abschreckend denn beflügelnd wirkte: Ich wollte nicht irgendeinem Trend hinterherrennen. Ich wollte ein echtes, authentisches Fatbike testen und das unter möglichst authentischen Bedingungen. Denn seien wir mal ehrlich: Auf den heimischen Trails sieht so ein Fatbike witzig aus und findet sicherlich den ein oder anderen Fan, richtig Sinn ergibt es aber erst, wenn das Bike seinem angedachten Einsatzzweck entsprechend genutzt wird. Und der ergibt sich vor allem durch die enorme Reifenbreite und den extrem geringen Reifenluftdruck, den man damit fahren kann: Überall, wo extremer Grip gefordert ist und normale Reifen an ihre Grenzen kommen, ist das Fatbike zu Hause, also vor allem: im Sand und Schnee. Und genau dort nimmt das Thema Fatbike auch seinen Ursprung. Mehr oder weniger parallel tüftelten in den 1980er-Jahren unterschiedliche Radfahrer in Alaska und Europa an extrem fett bereiften Bikes, um damit in extremem Gelände besser voranzukommen. Während in Alaska natürlich Schnee die Herausforderung war, wollte ein französischer Radfahrer damit die Sahara befahren. Anscheinend funktionierte es und so dauerte es nicht lange, bis sich vor allem in Alaska Events um das neue Gefährt herum entwickelten. Das wohl bekannteste ist das Iditarod Trail Race. Eigentlich ein traditionelles Rennen für Hundeschlitten, seither aber auch mit einer Fatbike-Wertung. Mit seiner 1.000-Meilen-Distanz ist es zu der Herausforderung schlechthin für jeden Fatbike-Expeditions-Fan geworden! Mittlerweile gibt es auf der ganzen Welt solche „Ultra“-Events, so auch in Finnland. Im hohen Norden werde ich also in der Hauptstadt Lapplands meine eigenen Fatbike-Erfahrungen sammeln: Rovaniemi 150 heißt das Rennen, zu dem ich Mitte Februar antreten werde. Mit dabei: das „Beargrease“-Fatbike von Salsa Cycles, die schon lange vor jedem Boom damit begonnen haben, hochwertige und funktionelle Fatbikes zu bauen.

DER AKT VOR DEM AKT

Normalerweise meldet man sich zu einem Rennen an und der Rest ergibt sich schon irgendwie. Nicht so in diesem Fall. Anfangs hatte ich die Sache sicherlich etwas unterschätzt. Je näher der Termin rückte, desto dringlicher wurde mir klar, dass ich noch extrem viel vorbereiten müsste. Tatsächlich ist es vor allem ein Umstand, der aus einem „normalen“ Long-Distance-Race ein ganz spezielles macht, zumindest soweit ich das überblicken konnte: die Kälte! In Rovaniemi kann es im Februar angeblich bis zu -30 °C kalt werden – und genau darauf muss man vorbereitet sein, sonst ist es nicht nur unangenehm, sondern kann schnell lebensbedrohlich werden. Also informiere ich mich ausgiebig zu diesem Thema und finde tatsächlich ein paar Firmen, die sich auf das Thema Radfahren unter extrem winterlichen Bedingungen spezialisiert haben. 45NRTH liefern richtig krasse Winter-Bike-Boots, ebenso krasse Handschuhe und eine Sturmhaube für den Kopf. Den Rest des Körpers werde ich in mehrschichtige Funktionsbekleidung von Vaude hüllen. Ich kann nur hoffen, dass das alles reicht! Apropos: Das ist längst nicht alles. Vor allem der vom Veranstalter geforderte Schlafsack (worauf habe ich mich hier nur eingelassen?) bereitet mir Kopfzerbrechen. Ein Schlafsack, der noch bei unter -30 °C funktioniert? Gibt es! Und er muss mit! Ein weiterer größerer Posten in meinem Vorbereitungsmarathon ist das Thema Ernährung: Was esse ich? Wie sorge ich dafür, dass ich nicht auf Eisblöcken herumkaue? Und was schützt mein Wasser vorm Einfrieren? Zum Glück finde ich für alles eine passende Lösung, vor allem auf meine selbst entwickelten „Fettklöpse“ bin ich sehr gespannt! Unter so kalten Bedingungen soll es nämlich durchaus Sinn machen, sich extrem fetthaltig zu ernähren, was mich zu einer kleinen Energieriegel-Kreativ-Session in meiner Küche veranlasst. Die letzte große Frage: Womit fotografiere ich? Die große Cam ist zu groß und zu schwer. Die „kleine“ Cam ist immer noch zu groß, um sie am Körper zu tragen, sodass sie der Kälte ausgesetzt sein wird und Batterieprobleme vorprogrammiert sind. Also entscheide ich mich für eine ganz andere Strategie: Ich werde die komplette Geschichte mit GoPros fotografieren. Die Cams sind schön klein, passen in jede Tasche und man kann genügend Ersatzbatterien mitnehmen. Ich fühlte mich gut vorbereitet.

090-098_finnland GM.indd 92 08.03.16 22:12

FATBIKEN IN FINNLAND IST EIN ECHTES FULLTIME-HOBBY! WAS MAN DA ALLES BENÖTIGT, IST DER HELLE WAHNSINN. ABER ZUM GLÜCK HAT DIE FAHRRADINDUSTRIE JA FÜR ALLES UND JEDEN DIE PASSENDEN PRODUKTE PARAT. HIER EINE KLEINE AUSWAHL DERER, DIE MARTIN IN FINNLAND TEILS LEBENSWICHTIGE DIENSTE ERWIESEN HABEN.

HANDSCHUHE & STURMHAUBE

Zwei Accessoires, die bei Kälte unabdingbar sind. Denn schon bei geringen Minusgraden kann es schnell richtig gefährlich werden und mit bösen Erfrierungen enden. Die Spezialisten von 45NRTH haben den Stoff im Programm, der das verhindert. Der „Sturmfist"-Handschuh (139 Euro) hält die Finger unglaublich warm, während der 15 Stunden gab es nicht einmal das Gefühl von Kälte. Die „Lung Cookie"-Sturmhaube (49,90 Euro) kommt mit Extra-Mund-/Nasenschutz, der sich auf Wunsch einfach runterziehen lässt. Sehr praktisch, wenn man den Schutz nicht permanent benötigt.

BEKLEIDUNG

Outdoor-Spezialist Vaude hat eine große Produktpalette extrem wintertauglicher Bike-Bekleidung. Dazu gehört die „Alphapro Bib Pants" (200 Euro), die an den Oberschenkeln wattiert ist und so für angenehme Wärme sorgt. Trotzdem ist das Teil maximal atmungsaktiv, was auch für die knallrote „Tacul PS Pro Jacket" (160 Euro) gilt. Diese elastische Fleece-Jacke ist superleicht, hält aber erstaunlich warm. Als Zwischenschicht diente noch der „Livigno Halfzip" (60 Euro), der mit seinem flauschigen Material für den Extrakomfort sorgte. Am Ende waren es allein diese drei aufeinander abgestimmten Teile, die für wohliges Wärmegefühl sorgten! Allerdings war es auch nur rund -5 °C kalt.

SCHLAFSACK

Hier hat man keine Wahl: Als Teilnehmer am Rovaniemi-150-Rennen muss man in den äußerst sauren Apfel beißen und einen vom Veranstalter akzeptierten Schlafsack vorweisen. Im Prinzip ist das gut, geht es schließlich ums Überleben der Teilnehmer. Dumm nur, dass solche Schlafsäcke schnell teurer werden als das Bike. Der „Serniga 1200" von Vaude jedenfalls kostet schlappe 800 Euro, damit hat man aber ein echtes Hightech-Teil aus Gänsedaunen, die bis zum Extrembereich von -47 °C das Überleben sichern.

SCHUHE

Ähnlich wie mit den Händen ist es mit den Füßen: Sind die einmal kalt, hört der Spaß auf. Keine leichte Aufgabe für so einen Schuh, der permanent durch den Schnee getreten wird und im Optimalfall auch noch Cleats für die Pedalverbindung aufnehmen soll. Der „Wølfgar" (549 Euro) von 45NRTH beherrscht das in Perfektion und ist so eine Art Must-have unter den Ultra-Racern!

TECHNIK

Ohne Licht geht es nicht. Keine Lust auf Experimente, darum vertraute Martin auf bewährte Technik von Lupine. Die „Piko" ist klein und leicht und ein einziger Akku würde für das Rennen unter Optimalbedingungen bereits reichen. In Sachen Fotografie ging Martin ungewohnte Wege: Statt der großen Spiegelreflex waren drei kleine GoPros im Gepäck sowie einige Zusatz-Akkus, die nahe am Körper getragen auch nach Stunden im Schnee noch funktionstüchtig waren.

TRINKEN

Da der Trinkschlauch eines Rucksacksystems selbst mit Isolierung irgendwann einfrieren würde, empfiehlt selbst Camelbak Trinkflaschen für extreme Kälte. Die „Chute" mit ihrem raffinierten Verschluss ist vakuumisoliert und hält das Wasser stundenlang auf Temperatur. Da friert nichts ein!

090-098_finnland GM.indd 93 08.03.16 22:12

01

„So weit läuft es richtig gut, sodass ich mich in verhängnisvoller Sicherheit wiege.“

02

01 *Schieben, schieben, schieben – es war zum Schreien! Jedoch: In Lapplands eigentlich wunderschöner Natur hätte es vermutlich eh niemand gehört außer vielleicht eine Schneemöwe oder so*

02 *Zack, da lag das Rad wieder. Weicher Schnee in Verbindung mit unwillkürlich auftauchenden tiefen Löchern sorgt insbesondere bei wenig erfahrenen Fatbikern für geringes Amüsement...*

KEIN ZURÜCK!

Nun ist es also so weit. Ich schwitze jetzt schon. Zum einen weil ich die gesamte Bike-Bekleidung anhabe, um Gepäck zu sparen, zum anderen weil ich meinen 30 Kilogramm schweren Bike-Karton vom Bahnhof zum Flughafen schleppen muss – die praktische Bike-Tasche mit Rollen entsprach leider nicht den Maximalmaßen des Mini-Fliegers nach Finnland. Nicht gerade komfortabel, kann aber zum Eingewöhnen nicht schaden – ich werde das Gefühl nicht los, dass es noch schlimmer kommt...

Ein paar Stunden später lande ich in Rovaniemi. Es schneit. Und das anscheinend nicht erst seit heute: Winterlandschaft aus dem Bilderbuch. Per Taxi geht's zum Hostel, wo ich erst mal mein Bike aufbaue. Die Fahrerbesprechung am Nachmittag dauert deutlich länger als erwartet und ich erfahre wirklich alles über abgestorbene Gliedmaßen aufgrund von Erfrierung.

Ein mulmiges Gefühl macht sich breit und ich beschließe, am Abend mein komplettes Race-Set-up einer kleinen Proberunde zu unterziehen. Es dauert locker eine Stunde, bis alles sitzt, dann rolle ich los. Die Überraschung: Das ganze Zeug scheint zu funktionieren! Es ist angenehm warm. Ich rolle durch die Fußgängerzone, wo immer noch der Weihnachtsbaum leuchtet, was ja kein Wunder ist, schließlich ist Rovaniemi der Wohnort des Weihnachtsmanns. Ich steuere in Richtung Fluss, wo morgen der Start sein soll. Tatsächlich ist dieser komplett zugefroren – ich wage eine erste, zaghafte Befahrung des eisigen Untergrunds.

So weit läuft es richtig gut, sodass ich mich in verhängnisvoller Sicherheit wiege und guten Mutes zurück zum Hostel und in Richtung Bett fahre. Morgen warten 150 Kilometer auf mich, da dürfte ich locker zwölf bis 15 Stunden unterwegs sein...

090-098_finnland GM.indd 94 08.03.16 22:12