



Ladybike-Serie Teil 1

Freiheit und Gerechtigkeit

So manches Mädels träumt von der Freiheit auf dem Bike. Aber was tun, wenn man kleiner und leichter ist als der Durchschnitt? *bikesport* lotet in einer zweiteiligen Serie für die Damenwelt aus.

Text: TRISTAN ZERDICK | Fotos: JÜRGEN AMANN, THOMAS WERZ



Andi Schmitt von der Hayes Performance GmbH passt unserer Testfahrerin Katrin ihr Bike in allen denkbaren Details an.



„Ein **Bike für Katrin** zu finden, ist keine leichte Aufgabe, denn sie ist **151 cm klein** und wiegt gerade mal **48 kg.**“

Katrin ist interessiert. So ein Mountainbike schaut schon Spaßig aus. Erst recht diese Enduros. Ihr Freund hat auch eines. Seit über zehn Jahren fahren die beiden im Winter zusammen Snowboard. Aber im Sommer ist Tom mit dem Bike unterwegs – zusammen mit dem gesamten Freundeskreis der beiden. „Da sitzt man dann im Sommer zu Hause und fragt sich“, so Katrin, „was mache ich, wenn alle weg sind?“ An mangelnder Bereitschaft sich anzuschließen, liegt es nicht. Schon mehrmals ist Katrin in ein Radgeschäft spaziert und wollte sich beraten lassen. Keine leichte Aufgabe, denn Katrin ist 151 Zentimeter klein und wiegt gerade mal 48 Kilogramm. „Da ging nichts“, erinnert sie sich. „Das kleinste, was sie hatten, war immer noch zu groß. Ich bin mit den Füßen nicht mal auf den Boden gekommen.“ Und es soll auch nicht irgendein Ladybike sein. Fast alle Freunde fahren Enduros. Katrin selbst hätte vom Snowboarden her auch keine Hemmungen, mit dem Bike auch mal in die Luft zu gehen. Ein rosa Hardtail wäre für Katrin also das falsche Bike.

Ein bisschen feminin darf es aber aussehen. „Pink-Schwarz sind meine Lieblingsfarben“, sagt Katrin. Und zufällig entdeckte Katrins Freund beim Bike-Festival am Gardasee ein Alutech Fanes in genau diesen Farben und in der Größe Small. Noch nicht klein genug für Katrin, aber ein Anfang. Wie es der Zufall will, plant der Kieler Hersteller Alutech für 2014 eine XS-Version des preisgekrönten Fanes – Pardon, die Fanes. Da Jürgen Schlenders Bikes nach Dolomitengipfeln benannt sind, möchten sie weiblich angesprochen werden. Jedenfalls fand Jürgen die Möglichkeit spannend, eine passende TestfahrerIn zu bekommen und schweißte kurzerhand den ersten Prototypen.

Partners in Crime

„Aber nur mit einem kleinen Rahmen ist es nicht getan“, weiß Sebastian Tegmeier, Produktmanager bei Alutech. „Wenn wir so etwas machen, dann richtig.“ Als Partner holte er die Hayes Performance GmbH mit dazu, die nicht nur die amerikanischen Bremsen, sondern auch Gabeln von Manitou, Laufräder von SunRingle und Parts von Answer nach Deutschland bringt.



Schrauben, Schrauben, Schrauben und Vorfreude auf die erste Ausfahrt. Katrin ist im Bike-Himmel.



„Man kann Ladybikes halbherzig mit kleinem Rahmen und Damensattel anbieten – oder die Sache richtig durchdenken.“

Druckstufendämpfung mit den niedrigen Luftdrücken harmonieren. In den Dämpfer kommen zum Beispiel für den Anfang lediglich sechs Bar. Das Modell: ein umfassend einstellbarer Manitou Swinger. Bei der Gabel kommt in den ersten Wochen noch eine ältere Manitou Nixon zum Einsatz. Denn erst zur Eurobike lüften die Amerikaner das Geheimnis um eine neue Supergabel, die dann auch in die XS-Fanes kommt.

„Auch die Reifen wollen bei einem geringen Fahrergewicht nicht allzu stark aufgepumpt werden“, erklärt Sebastian Tegtmeyer. Bei Katrins 48 Kilogramm empfiehlt er lediglich 1,5 bis 1,6 Bar und montiert die Schwalbe Fat Albert in 2.35 Zoll deswegen von Anfang mit Tubeless-Milch statt Schlauch. Wer sich als mittelgroßer Kerl auf dieses Bike setzt, hat sofort das Gefühl, in einem weichen Teppich zu versinken. Aber als die federleichte Katrin ihre erste Runde auf der Fanes dreht, verhält sich das Bike nicht anders als bei einem regulären Fahrer.

Erste Schritte

Auf den Münchner Isartrails geht Katrin zum ersten Mal ins Gelände. Dass ihr ein Rad passt, ist ein völlig neues Gefühl, und schnell harmoniert ihr Körper mit der Fanes. Obwohl sie nach der Geburt ihres Sohnes Emil noch nicht wieder viel Fitness aufgebaut hat, zahlt sich das jahrelange Snowboardfahren aus. Sie hat die nötige Koordination und den Mut, auch mal etwas zu riskieren. Mit einem schlecht passenden Bike hätte sie sicher nicht mal den halben Spaß. Der Bike-Sommer mit ihrem Partner Tom ist geritzt. In den kommenden Monaten wird Katrin in engem Kontakt mit Alutech stehen und ihre Erfahrungen weitergeben. Damit die Endkunden der finalen Version der XS-Fanes ein Bike bekommen, das endlich passt. Das sollen übrigens nicht nur Mädels sein, sondern auch Jugendliche oder Männer mit kleinen Körpermaßen. Das Pink wird Alutech somit auch nur als Sonderlack anbieten. Letztendlich wird die Leistung eines der besten Mountainbikes auf dem Markt auch endlich für Leute greifbar, die vom Hauptteil der Bike-Industrie eher stiefmütterlich behandelt werden. Freiheit und Gerechtigkeit für Alle!

IN DER NÄCHSTEN AUSGABE ...

... widmen wir uns einer anderen Seite des Ladybikens, der Fahrtechnik. Katrin bekommt ein individuelles Training und besucht einen Bikepark – mit dem Fokus auf besonders flowige Trails.

INTERVIEW MIT SEBASTIAN TEGTMEIER, ALUTECH PRODUKTMANAGER

bikesport: Basti, was habt ihr mit der XS-Fanes vor?

Sebastian: Die Zielgruppe ist unter 1,60 m groß und wiegt 45–65 kg. Punkt. Kein Geschlecht, kein Alter – und kein Blümchendekor am Bike. Es soll ein Enduro sein und kein mit kurzem Vorbau und dicken Reifen getunt 120-mm-Fully. Alutech hat mit der Fanes ein Modell, dass die Enduro-Gene wie kaum ein anderes Bike in sich trägt, und unsere Aufgabe bestand darin, die Dimensionen zu schrumpfen, ohne die Papierform zu zerstören. Für Fahrer unter 1,50 m werden wir übrigens einen 24er-Laufradsatz anbieten.

Was habt ihr anders gemacht?

Beim Hauptrahmen sind wir an die Grenzen unseres Rahmenkonzepts gegangen, bei sämtlichen Rohrlängen und Dimensionen haben wir das Maximum (oder das Minimum) heraus gekitzelt, ohne den Hinterbau in Bezug auf Performance oder Federweg ändern zu müssen. In Serie wird man aber auf ein Piggyback beim Dämpfer verzichten müssen. Da die anvisierte Zielgruppe aber ein deutlich geringeres Gewicht mit sich bringt, wird der Dämpfer eh thermisch weniger belastet.

Warum muss man bei leichten Fahrern die Feder Elemente besonders abstimmen?

Die Zug- und Druckstufendämpfung muss mit den niedrigen Luftdrücken harmonieren. Normal ist die Zugstufe in Relation zum Luftdruck viel zu stark; der Dämpfer federt dann zu langsam aus und bleibt bei schnellen Schlägen im Federweg stehen – der Hinterbau verhärtet. Die Druckstufe (bzw. Plattform) sorgt für Ruhe beim Pedalieren, aber ist sie nicht auf das geringere Fahrergewicht angepasst, wird der Hinterbau unsensibel und die Traktion leidet.



Wie ist die Philosophie bei den Anbauteilen?

Hier liegt das Augenmerk auf der Dimensionierung, sowohl in Bezug auf das Gewicht als auch in Bezug auf Ergonomie. So sind im Enduro-Bereich Lenker unter 700 mm Breite verpönt, machen für ein XS-Bike aber mehr als Sinn. Auch reichen AM- oder XC-Komponenten teilweise vollkommen aus und haben zudem einen Gewichtsvorteil gegenüber „echten“ Enduro-Parts.

Die Bremsen sind noch sehr wichtig, oder?

Absolut, Druckpunkt und Hebelweite sollten völlig getrennt voneinander einstellbar sein. Da dann sowohl Druckpunkt als auch Hebel sehr nah am Lenker liegen, muss diese Einstellung in jeglicher Situation stabil bleiben. Ich persönlich lande mit diesem Anspruch immer wieder bei der Hayes Prime Pro bzw. Expert.

Kannst du noch die Geometriedaten der XS-Fanes nennen?

Klar: Lenkwinkel: 65,7°, Sitzwinkel: 74°, Oberrohr: 530 mm, Sitzrohr: 350 mm, Steuerrohr: 110 mm.

Alutech-Chef Jürgen Schlander ist ein Meister am Schweißgerät. Hier bei der Arbeit am Fanes-Prototyp in XS.

