



# BREITENWIRKUNG



Mitte des letzten Jahrzehnts tauchten sie plötzlich bei Winterrennen in Alaska und Kanada auf. So hießen sie lange schlicht „Snowbikes“: Räder mit Reifenbreiten jenseits der drei Zoll. Mit wenig Druck gefahren, sinken sie kaum mehr im Schnee ein und erlaubten lustvolles Fahren, wo das Rad zuvor anstrengend geschoben werden musste. Hersteller, Modelle, Blogbeiträge und Erfahrungsberichte mehren sich im Internet – wie auch die Kauflust im privaten Umfeld. Unsere Trend-Seismografen schlagen heftig aus! Müssen wir von einer neuen Mode sprechen?

Text: Gunnar Fehlau, Gerolf Meyer, H. David Koßmann

Fotos: 9:zero:7, Jürgen Clemen, Mike Curiak, Darren Crisp, Martin Dinse, Sebastiano Favaro, Hanebrink, Jan Kopka, Robert Krügel, Quality Bike Parts, Watson Cycles



**d**ie Sonne strahlt seit den Morgenstunden. Wie vollkommen das Schauspiel der gelben Kugel vor blauem Horizont ist! Und nur noch drei

Tage bis zum Wochenende. Dann ist die Woche im Büro endlich rum. Dann hat das Bängen ein Ende, ob das Wetter sich hält. Die Vorfreude wabert durch meinen Körper. In den Beinen spüre ich bereits das stechende Eintreten des Lactats. Das Kopfkino startet im Panoramaformat: Der unberührte Pfad ist mit seichten Kurven in die Landschaft gelegt, folgt der Topographie bis zur Anhöhe und schneidet den Wald dort entzwei. Eine Hütte, ein kleiner Bergsee, eine Feuerstelle. Alles ist angerichtet für ein perfektes Tourenbiwak. Hoffentlich schneit es heute Nacht noch einmal, denke ich mir und stocke im selben Moment. Noch vor wenigen Wochen, hätte ich diesen Satz ohne das Wort „nicht“ weder denken noch sagen können. Schnee war bis dahin der Antichrist unter den Fahrbahnbelägen, die Rick Astley-Platte auf dem iPod, das Musikantenstadl am Samstagabend ... sprich: gänzlich entbehrlich für den Radfahrer in mir. Seit ich nun ein Fatbike habe, habe ich den Winter für mich entdeckt. Wenn die Bremscheiben bis zur Hälfte im Schnee versunken sind, das Vorderrad sich nicht entscheiden kann, ob es rollend oder als Steuerruder genutzt werden möchte, dann schlägt mein Herz höher. Davon kann ich nicht genug bekommen. Das Fatbike hat mir den Winter beschert. Und der Donnerstag neuen Schnee ...

„Die Mühen der Freiheit liegen vor uns“, sagte der Theologe und Bürgerrechtler Friedrich Schorlemmer einmal mit dem Blick auf die Wende. Wäre Schorlemmer Radfahrer und hätte eine Runde auf einem Fatbike gedreht, so könnte man ihm diesen Ausspruch sicherlich in einer zweiten Referenz zuschreiben. Denn das Phänomen Fatbike verbindet die Begriffe Mühe und Freiheit besser als jedes andere Rad. Und zwar mit der gleichen Wechselwirkung, die Schorlemmer für den politischen Zusammenhang herstellt: Die Freiheit, mit dem Fatbike die Strecken und Ziele so frei wie mit keinem anderen Rad wählen zu können, birgt Mühen in sich: Schließlich ist das Fahren auf Schnee und Sand auch mit einem Fatbike nicht unschwer, wird damit aber überhaupt erst möglich. Die Anstrengung steht auf einem anderen Blatt. Und auch diese Freiheit ist nicht eindimensional. Vielmehr fordert und fördert sie den kompletten Fahrer gleichermaßen, der Untergrund, Vortrieb, Tempo, Laufzeit, Navigation und Witterung dynamisch austarieren kann. Wem das gelingt, der dringt mit dem Fatbike in neue Regionen vor. Das darf durchaus gleichermaßen geographisch wie emotional verstanden werden.





„Das Befahren von wegelosen Regionen, die bisher nur mit vielen Mühen und Schieben erreicht werden konnten“ beschreibt Andreas von Heßberg, Radabenteurer aus Franken, den Reiz der Fatbikes. Ob „Great Divide Race“-Initiator Mike Curiak, „Revelate“-Taschenmacher Eric Parsons,

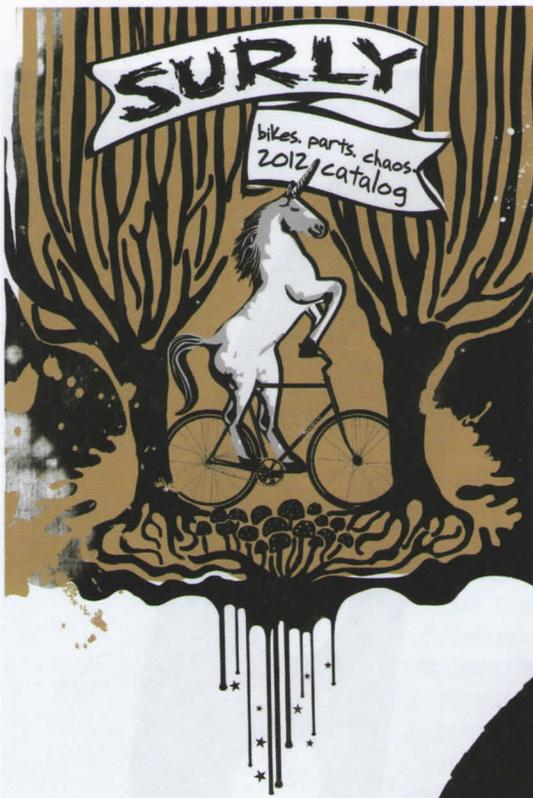
der tschechische Endurance-Biker Jan Kopka, der Kilometerfresser Rainer „Kingcrab“ Klaus oder Angestellte der Titanschmiede Moots, sie alle schwärmen von der Freiheit, die Fatbikes erlauben: „Diese Räder bringen dich überall hin“ erklärt Moots-Mitarbeiter Jon Curveau eindeutig mehrdeutig.





**DER VOR-  
REITER DER  
FATBIKES:  
SURLY PUGSLEY**

Der Fatbike-Durchbruch begann mit dem Modell „Pugsley“ (urspr. Sohn der Addams-Family) der US-amerikanischen Firma Surly. Das Rad kam 2005 auf den Markt. Bis dahin waren Fatbikes in Heimarbeit oder Kleinstserie gebaute Snowbikes, dazu später mehr. Um die Hebelwirkung zu verstehen, die das Pugsley hatte, muss man die Firma Surly verstehen. Und um Surly zu verstehen, muss man den Mutterkonzern Quality Bicycle Parts (QBP) betrachten. QBP wurde 1981 von Steve Flagg und Mary Henrickson gegründet. Während des ersten Mountainbike-Booms wurde QBP bekannt und groß durch den US-Import bis dato schwer zu beschaffender Komponenten aus Asien und Europa. Seit 1985 wächst das Unternehmen laut Wikipedia jährlich um ca. 33 Prozent. Heute versorgt QBP als Großhändler faktisch jedes Radgeschäft in den USA. Produkte, die bei QBP gelistet sind, sind also in jedem Radgeschäft zwischen Anchorage und Antilope Wells, zwischen Seattle und Sarasota zu bekommen. Der Händler schreibt sie einfach bei seiner üblichen Wochenbestellung mit auf - kein Stress oder Risiko; dafür planbarer Umsatz. Diese Verbreitung erlaubt QBP auch exotische Radkonzepte auf eine solide wirtschaftliche Basis zu stellen. Denn Produkte, deren Herstellung mit hohen Werkzeugkosten verbunden ist, brauchen einen potenten Geburtshelfer. Und sie müssen dem Endverbraucher zu erschwinglichen Verkaufspreisen angeboten werden.



Dafür hat QBP in den vergangenen Jahren eine Reihe von Marken/Firmen gegründet oder erworben. Die bekanntesten sind sicherlich Surly und Salsa. Über die breiten Vertriebskanäle von QBP ist jeder Nischen-Radladen auch in der letzten Ecke Amerikas direkt erreichbar und als potenzieller Wiederverkäufer einplanbar. In der Werbung genügt dafür der Verweis „im Fahrradfachhandel erhältlich“. Auf diesem Fundament brachte Surly 2005 das Pugsley auf den Markt. Und es war mehr als nur ein neues Modell der für ihre gleichsam guten wie günstigen Singlespeed-Teile bekannten Marke. Vielmehr war es ein Teilebaukasten aus Rahmen, passenden Gabeln, abgestimmten Felgen und den notwendigen Reifen samt Schläuchen und Felgenband. Eine „Verbundleistung“,

die wohl keine andere Firma so hätte bringen können.

Die blanke Existenz dieses Rades, gepaart mit einem vertretbaren Preis, einer perfekten Verkaufslogistik und dem breiten Zugang zu potenziellen Zielgruppen stabilisierten das Produkt quasi bereits vor dem Markteintritt. Der Virus war im Umlauf! Nun musste Surly



nur noch warten, bis die Epidemie losbrach.

Übrigens hätte man auf der Suche nach einem Fatbike bereits früher fündig werden können. Schon 1993 rollte das erste Hanebrink auf nach wie vor ungeschlagenen acht (!) Zoll breiten Reifen. Neben konzeptionellen/technischen Unterschieden trennt die beiden Räder vor allem das Vertriebspotenzial und die Produktionsmöglichkeiten. Die Verbreitung der Hane-

brinks ist als relativ verschwindend anzusehen – bis heute fahren ca. 500 der Räder auf dem Globus. Dass es allerdings zwanzig Jahre seit dem ersten Hanebrink (und gute acht Jahre seit dem ersten Pugsley) brauchte, bis Fatbikes komplett aus der Nische heraustraten, hätten Fatbike-Pionier Dan Hanebrink und sein heutiger Kollege Kane Fortune nicht erwartet. So recht zu erklären ist es nicht, dass seit 2009 die Hersteller von Fatbike-Rahmen und -Komponenten rasant zunehmen. Schlüssig erscheint das Theorem, nach dem die Technologie aus dem Sport in die Alltagswelt wandert. Im Falle des Fatbikes gab es nämlich die passenden Rennen, bevor es die Räder gab.



### FETTE RENNER

Das „Iditarod Invitational“ ist ein Winter-Rennen, das seit 1987 in Alaska stattfindet: Schneeschuhläufer, Skilangläufer und Mountainbiker messen sich über die Distanz von 350 Meilen (560 km) von Anchorage nach McGrath - fernab des Straßennetzes. Hat man diese Strecke einmal absolviert, darf man auch die Fortsetzung wählen und insgesamt ca. 1.000 Meilen (1.600 km) bis nach Nome zurücklegen. Die Teilnehmerzahl ist auf 50 limitiert, daher „Invitational“. Das Rennen wandelt auf den Spuren des „Iditarod Trail Sled Dog Race“, eines Hundeschlittenrennens, das seit 1973 auf der Route ausgetragen wird. Anfangs mussten sich die Biker damit begnügen, die breitesten erhältlichen Reifen (kaum 2,5 Zoll) auf ebensolche Felgen (ca. 40 mm) zu ziehen.

Mit der 44 mm breiten Felge „SnowCat Rim“ von Simon Rakower gab es seit Ende der

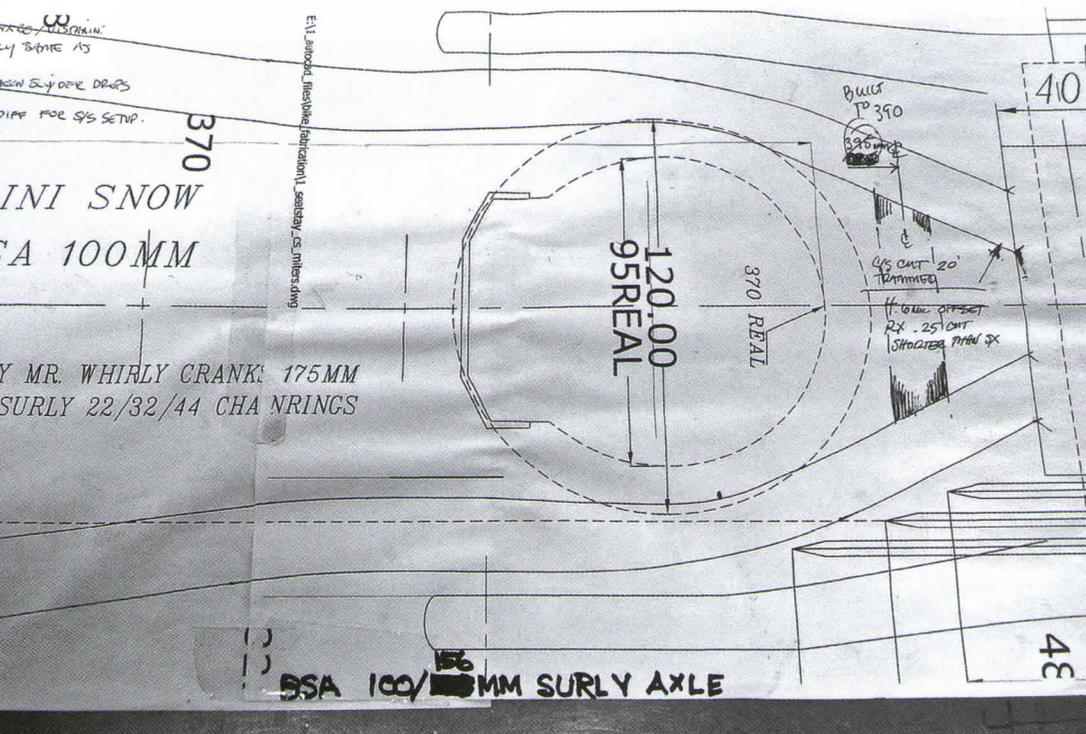
Neunziger eine erste extrabreite Felge, die ein Maximum an Auflagefläche aus den schmalen Reifen holte, ohne dass spezielle Rahmen/Gabeln notwendig waren. Damit kamen die Fahrer zwar auf fest getretenem und eisigem Untergrund einigermaßen zurecht. Neu- und Pulverschnee jedoch bedeuteten nach wie vor quälend anstrengende Schiebepassagen, nicht selten über Meilen, durch hüfttiefes Weiß. In diesem Moment zogen die Läufer und Skifahrer beim Iditarod Invitational an ihnen vorbei. Not macht erfinderisch: Gewitzte Snowbiker nieteten einfach zwei Felgen zusammen und speicherten sie zu einem Laufrad mit „Zwillingsbereifung“ auf. Rahmenbauer steuerten passende Gabeln und Rahmen bei. Auf der Geraden waren diese Räder ein Quantensprung: Wo die Räder vormals einsanken, konnte man nun zügig pedalieren. Dennoch: Die Räder sahen aus wie Pistenwalzen und fuhren sich auch so: Kurvenfahrten



wurden schnell zum gefährlichen Balanceakt, da sich die Auflagefläche selbst bei geringem Druck in den Reifen binnen weniger Grad Neigung vom Doppelreifen auf die Stollen einer Reifenkante reduzierte. Doch bewiesen diese Doppelfelger, dass die Formel „Druck gleich Fläche mal Gewicht“ auch beim Snowbiken Gültigkeit hat, und wer flüssig vorwärts kommen möchte, diese für sich nutzbar machen kann.

Das 2012er „Iditabike“, wie es auch genannt wird, startete, als dieses Heft in Druck ging. Das Starterfeld umfasste zu Redaktionsschluss 48 Teilnehmer aus der ganzen Welt, davon 29 Radfahrer, 18 Läufer und einen Skiläufer. Unter den Fatbike-Piloten findet sich schon zum zweiten Mal die Italienerin Ausilia Vistarini. 2011 nahm sie das erste Mal an dem Rennen teil, nachdem sie ihm drei Jahre lang entgegen gefiebert hatte. Das Fatbike ist für sie der logische Winterbruder des





Mountainbikes. Doch trifft man sie auch sommers mit ihrem Rad, das eine Titan-Maßanfertigung des in Italien beheimateten Rahmenbauers Darren Crisp ist. Ausilia absolvierte die 560 km übrigens in fünf Tagen, fünf Stunden und fünfzig Minuten.

Eine starke Verbindung von Fatbikes und Renneinsatz sieht Bill Flemming von der Radfirma 9:zero:7 aus Anchorage, Alaska: „Überall wo Winterausdauersport betrieben wird, entwickelt sich eine Fatbike-Gemeinde. Es gibt zum Beispiel einen Ort in Russland, wo wir 'ne Menge Zeug hinschicken. Irgendwann fand ich heraus, dass dort ein großes Rennen stattfindet.“

### BEKANNTE ZUTATEN, NEU GEMIXT

„2003 stand ich das erste Mal an der Iditarod-Startlinie – und um mich herum die kuriosesten Maschinen.

Alles Selbstbau!“, erinnert sich der tschechische Ultramarathonist Jan Kopka. Nach den ersten Schneerädern mit Zwillingbereifung wurden mehr und mehr spezielle Rahmen, Felgen und Reifen entwickelt und mit anderen exotischen Bauteilen zu immer funktionelleren Snowbikes zusammengefügt. Kopka weiter: „Die ersten Serienräder tauchten 2007 beim Iditarod auf. Es begann sich ein industrielles Interesse zu entwickeln.“

Vom Tandem kamen Hinterradnaben mit bis zu 170 mm Einbaubreite. Im Duett mit 100 mm (statt der üblichen 68 mm) breiten Innenlagern aus dem Downhill-Bereich brachten sie einen 27-Gang-Antrieb vorbei an den fast

zwölf Zentimeter breiten Reifen zum Funktionieren. Am Vorderrad etablierte sich die Einbaubreite 135 mm, um Scheibenbremsen, Gabelscheiden und Speichen zu einem funktionierenden Ensemble arrangieren zu können.

### ÜBERSPRUNGHANDLUNG IM ALLTAG

Die Evolution von Neuem im Fahrradsektor erfolgt fast ausschließlich in einer Richtung: Systeme oder Materialien werden im Sport entwickelt und, nachdem sie sich dort behauptet haben, in den Alltag überführt. So geschah es mit der Schaltung, mit der Federung und zum Beispiel mit Carbon.

So wie Rennräder, Mountainbikes, Bahnräder und zunehmend Cyclocross-Bikes stets ihren Weg von den Rennpisten in den Alltag und das Tourenfahren finden, so haben auch die Snowbikes in winterlichen Regionen den Einzug in den Radalltag gefunden. Erhöhte Nachfrage brachte neue Produkte, und neue Produkte brachten steigende Nachfrage – die Snowbikes mauserten sich allmählich aus der kalten Polarnische heraus. In Europa taten die heftigen Winter der letzten Jahre ihr Übriges, um Snowbikes auf den Radar der Radfans zu bringen. Die breiten Reifen sind ein Kind des Winters, doch entsprechend der Zwangsläufigkeit, mit der die Jahreszeiten aufeinander folgen, wurden die Snowbikes auch im Rest des Jahres benutzt. Dabei zeigte sich, dass sie auch vorzüglich auf morastigem und sandigem Boden funktionieren. Immer öfter tauchten die Snowbikes in Blogein-



tragen, Foren-Threads und Youtube-Videos als Wüsten-, Strand- und Sumpfräder auf. Die Anwendung der Räder hatte sich längst verselbstständigt, von Schnee, Winter und Frost emanzipiert – und schloss nahtlos an die Beachcruiser an, in welchen der Nutzen der vorher „nur“ komfortablen Ballonreifen für sandigen Strand erkannt und umgesetzt wurde. Die Szene einigte sich auf den Begriff Fatbike, rückt er doch das Konstruktionsprinzip in den Mittelpunkt und gibt keine engstirnige Anweisung zur Nutzung vor. Dieser Name suggeriert keine Verwendung, sondern überlässt dem Fahrer die Freiheit zu entscheiden, was er mit dem Rad macht.

#### NAMES AND GAMES

Dem Fatbike wohnt etwas Spielerisches inne. Man kann sich sogar zu der Behauptung aufschwingen, dass dieses Gefährt ohne den spielerischen Ansatz heute nicht dort wäre, wo es ist. Es ist so vergnügt tiefenentspannt, dass es nicht mal auf die standesgemäße Ansprache „Fahrrad“ Wert legt. Das Fatbike ist schlicht eine der unverbissenen Radgattungen, die wir kennen. Zumindest aus heutiger Sichtweise lässt sich kein weiterer Code dieser Szene ausmachen als der, doch bitte dicke Pellen aufzuziehen. Ging es beim Fixie schnell auch darum, die richtige Tasche, die richtige Hose und die richtige Mütze oder Frisur zu tragen, was sich nicht zuletzt beim Betreten der Spezialgeschäfte in den Hipness-Metropolen dieser Welt hervorragend ausprobieren ließ, so gibt es beim

Fatbike kein Detail, dass sich dieser Szene zuordnen ließe. Geht es hier wirklich nur ums Radfahren, ist die Szene frei von sonstigen unausgesprochenen Zugangsbeschränkungen? Vieles spricht dafür; Gegenanzeigen lassen sich nicht ausmachen. Bei näherem Überlegen gerät zumindest ein Teil des Autorenkollektivs geradezu in Verzückung. Da schafft es eine Radgattung, die Fahrbarkeitsmatrix unserer näheren Umgebung in ihren Grundfesten zu erschüttern und bleibt dabei nicht mal cool. Nein, sie grinst einfach! Kein Versprechen von Leistung, Geschwindigkeit, Coolness, Freshness und Style. Drüberfahren, Durchwühlen, Lächeln, fertig. Diese Haltung zeigt sich auch und vor allem in den Namen, die den Fatbike-Kosmos bevölkern: Pugsley, Moonlander, Clown Shoe Rim, Mukluk, Larry, Big Fat Sheba – das alles kommt mit einem Augenzwinkern daher. Es verwundert in diesem Kontext auch nicht weiter, dass die Popularitätswelle Fatbike von einer Firma losgetreten wurde, deren Name sich mit einem potenziell leistungsverweigernden „mürrisch“ übersetzen lässt.

#### DADAISMUS IM SCHNEE

Doch es kommt noch besser: So witzig Szene und Produkte daherkommen, so verstörend und scherzhaft die Optik eines ausgewachsenen Fatbike-Rudels auf den ersten Blick scheinen mag, so bereichernd wird die Sache nach hinten raus für jene, die sich den dicken Reifen ergeben. So sagt zum Beispiel Robert Krügel,