

Erhabenheit ist ein mächtiges Wort, zu mächtig vielleicht für fast vier Zoll dicke Reifen, die auf den ersten Blick auch ein wenig plump wirken. Aber erhaben sind auf jeden Fall die Schweizer Alpen, in ein Winterszenario ganz in Weiß gehüllt. Rechts von uns rauscht ein Gebirgsbach, links schwer beladene Tannen, die ab und zu mal eine Schneelawine auf uns herab schütteln, zusätzlich zu den Schneeflocken, die vom Himmel fallen auf den schmalen Pfad vor uns den Berg hinauf: Wie soll man da auf zwei Rädern vorankommen? Die dicken Reifen wirbeln Schnee auf, drehen durch – und versacken. Jetzt hilft nur noch schieben.

Fatbikes sind die Antwort der Nordamerikaner auf Schnee und Eis: Fette Reifen bringen eben nicht nur beim Auto mehr Grip, also Auflagefläche und damit Druck auf die Straße, sondern auch beim Fahrrad. Allerdings hat das hier stärkere Auswirkungen auf das Fahrverhalten: Auf freiem Asphalt folgt der Reifen dem Lenkrad viel schneller als bei normalen Mountainbikes. Auf weichem Untergrund dagegen, im Schnee oder auf Sand, gleicht die Reibung das wieder aus. Genau das hat sich inzwischen auch in Europa herumgesprochen: Reifen mit dem Durchmesser einer Grapefruit (zwischen 3 und 4,8 Zoll) und vielen Noppen im Profil sind im Winter auf dem Vormarsch.

Kraftakt und Gaudi

In die quaderförmigen Noppen steckt man bei Bedarf, oder genauer bei Schnee und Eis, Spikes. Aber die haben wir bei unserer Einsteigertour nicht dabei: Wir sind unterwegs von Gstaad im Berner Oberland ins französischsprachige Rougemont, eine Übungsstrecke von 15 Kilometern. Für die Biker, die drei Tage nach uns genau diese Route entlang des Flusses Saane auf dem Snow Bike Festival abfahren, ist sie nichts weiter als eine Spaßparade, bevor es ans Eingemachte geht: 600 Höhenmeter auf zur Bergspitze Eggi und dann auf dem Schlittenweg wieder hinunter, ein Wechselbad aus Kraftakt und Gaudi – jedenfalls für alle, die Power, gute Bremsen und Nerven haben.

Und da scheitern wir gleich am ersten Anstieg? Die Antwort liegt bar auf der Hand: Die große Auflagefläche der fetten Reifen erlauben einen niedrigen Luftdruck unter 0,5 bar, was den Rollwiderstand – und damit leider auch den Kraftaufwand für den Fahrer – erhöht und den Vortrieb verbessert. „Dampf ablassen“, rät der Bullyfahrer, der die Strecke für das Rennen absteckt und nebenbei beim Überholen mit dem Handballen unsere Reifen prüft. Die geben eindeutig zu wenig nach, meint der Profi. Aber was, wenn wir zu viel Druck herausnehmen und nur noch über die Pisten schleifen oder an kantigen Steinen hängenbleiben?

Das ist vielleicht die erste Lektion, die Fatbiker in spe lernen müssen: Mut tut gut! Und auf Ehrfurcht folgt Spaß, sind die ersten vorsichtigen Kurbelumdrehungen im Neuschnee einmal geschafft. Denn das ist die gute Nachricht: Fatbiken kann jeder, der schon mal ein Rad gefahren hat. Im Unterschied zum Skifahren, muss man keine gesonderten Techniken lernen. Das Feingefühl für Bremse und Lenkung kommt mit der Übung. Vorausgesetzt, man steht sich nicht allzu selbst im Weg, kriegt auch mal den Hintern aus dem Sattel, den Fuß in starken



Aus den Snowbikes, Schneefahrräder, wie sie in Kanada üblich sind, sind inzwischen Fatbikes fürs ganze Jahr geworden. Auf jeden Fall eignen sie sich für Dünen, Schlamm und Wiesen. Namensgebend ist die Reifengröße zwischen 3 und 4,8 Zoll. Fotos: dpa/Uhtenwoldt

Auf fetten Sohlen

Geborgen zwischen dicken Reifen und tiefem Schnee: Fatbikes sind schwer im Kommen / Von Deike Uhtenwoldt



Kurven vom Pedal und verlagert das Gewicht nach hinten. „Weiterhin hilft ein runder Tritt mit einer gleichmäßigen, niedrigen Frequenz“, rät Daniel Schneider vom Online-Magazin fatbike.de.

Schneider ist das Snowbiker Rennen mitgefahren und erstaunlich gut voran-

gekommen, wie er sagt. Sein Bike sieht smart aus – und lässt sich locker mit einer Hand heben: Es ist ein Fatboy S-Works der Firma Specialized, ganz aus Karbon: „Megaleicht und doch robust“, erklärt der Profi. Allerdings hat dieses „High End Modell“ mit 7 000 Euro auch einen stolzen Preis. Aber so viel muss man als Einsteiger nicht ausgeben: „Qualitativ hochwertige Modelle gehen bei 1.000 bis 1.200 Euro los.“ Von der Billigvariante aus dem Baumarkt rät der Erfurter dagegen ab. „Die Geometrie muss zu einem selbst passen, man muss sich wohl fühlen, deshalb sollte man schon zwei, drei Modelle im Vorfeld ausprobieren.“

Wir probieren das Trek Farley, hergestellt von den Pionieren im Fahrradgeschäft, wie uns Verleiher Fredy Wälti erklärt. „Das sind 150 amerikanische Ingenieure, die auch für den europäischen Markt Standards setzen.“ So haben sie beispielsweise zuerst eine Gabelstärke von 19 Zentimeter Ausmaß auf den Markt gebracht, die dann übernommen wurde: „162 Boost“, übersetzt Wälti das für uns. Gerade mal drei Jahre auf dem deutschen Markt hat sich schon eine eigenwillige Fachsprache und Philosophie

um Einbaubreiten, Kettenlinien und Q-Faktor breitgemacht. Der Q-Faktor bestimmt, wie weit die Füße auseinanderstehen, lernen wir.

Somit haben wir die Grundkomponenten zum fetten Bikerlebnis zusammen: Geringer Q-Faktor, niedriges Gewicht und leicht rollende Reifen. Hat man den passenden Rahmen gefunden, kann man oft zwischen verschiedenen Modellen mit unterschiedlichen Komponenten wie Felgen, Schaltungen und Bremsen wählen. Aber auf jeden Fall sollten die Bremsen hydraulisch sein, rät Wälti. „In den Bergen sind mechanische Bremsen viel zu schnell durch.“ Manche Fatbiker bestehen auch auf eine Federung, die sie dann für das „Downhill“-Fahren zuschalten. Aber das bedeutet wieder zusätzliches Gewicht und Wartung. Trendy ist auch eine Automatik, um den Sattel rauf- und runterzulassen, bergab möglichst tief, im Flachland möglichst hoch: „Das funktioniert wie ein Bürostuhl“, sagt der Schweizer. „Es gibt schon alles.“

Aber alles brauchen wir nicht. Wie wollen Reduktion und Robustheit – und müssen schließlich keine Rennen ge-

winnen. Und da ist das Trek Farley in der Basisvariante gerade richtig. Klingt nach Trecker und fährt genauso surrend über die Landstraße, zuverlässig über die festgefahrene Schneedecke und robust durch den Neuschnee – sofern die Decke nicht mehr als zehn Zentimeter beträgt. Nur auf Eisplatten nützen auch die breiten Reifen nichts, wie wir auf einer überfahrenen Busspur schmerzhaft feststellen. Aber es macht sowieso mehr Spaß, da zu fahren, wo es für andere unmöglich ist: Auf einsamen Waldwegen oder schnellen Rodelwegen beispielsweise. Bis sich mein Vorderrad in ein schmalere Schlittenspur einfädelt, ich die Kontrolle verliere und im Tiefsee lande.

Merke: Der Helm ist beim Fatbiken unentbehrlich. Darunter kommt das Zwiebelprinzip, gern atmungsaktiv und wasserdicht: Die Bikes schleudern auch viel Dreck hoch. Daher sind auch Schutzbleche empfehlenswert. In jedem Fall benötigt man im Winter Skihandschuhe, Thermo-Schuhe und Winterhose. Letztere gerne gepolstert, wie wir zum Ende unserer Teststrecke feststellen: Der Po schmerzt. Infos: www.fat-bike.de

Schneeerzeuger

Ist Wintersport mancherorts nur noch mit maschinell erzeugtem Schnee möglich? / Von Jürgen Löhle



Geht es bald nicht mehr ohne Schneekanonen? Foto: Technoalpin AG

den ganzen Winter bis auf wenige Ausnahmen meist frühlinghaft.

Trotzdem sind fast alle Liftanlagen in Betrieb und der Tourismus brummt. Möglich wird das durch künstlich erzeugten Schnee, „ohne den wir unsere Anlagen dichtmachen könnten“, sagt Mussner. Besonders Südtirol gehört zu den Regionen, die sich schon vor Jahrzehnten entschlossen haben, sich unabhängig von den Launen der Natur zu machen. Werden zum Beispiel in den bay-

rischen Alpen und auch in der Schweiz nur etwa 15 Prozent der Pistenfläche beschneit, sind es in der Region von Dolomiti Superski 97 Prozent. 4700 Schneekanonen verwandeln das Wasser aus 150 eigens dafür angelegten Speicherseen in Schnee, 324 Pistenwalzen mit einem Stückpreis von bis zu 350 000 Euro pressen den im Vergleich zu Naturschnee bis zu sechsmal dichteren Maschinenschnee auf die Hänge. Dolomiti Superski nimmt für die Beschneigung jedes Jahr viel Geld

in die Hand. Bei einem Preis von etwa 50 000 Euro pro Kilometer beschneite Piste wären das in der Region rund 60 Millionen Euro pro Saison – rein die Produktion, exklusive Schneemaschinen.

Das einzige, was es zum Schnee aus der Retorte braucht, sind Minustemperaturen. Je tiefer, desto besser. „Wir hatten in diesem Winter im November das Glück, 60 Stunden am Stück bei starkem Dauerfrost Schnee produzieren zu können“, sagt Mussner. Diese knapp drei Tage reichten, um die Pisten mit knapp einem halben Meter Kunstschnee zu überziehen, der durch seine hohe Dichte auch den hohen Temperaturen dieses Winters lange trotzen kann. Für den Liftmanager ist das aber erst der Anfang. Da man wohl davon ausgehen muss, dass es künftig eher noch wärmer werden wird, liegt das Augenmerk auf der Entwicklung noch leistungsfähiger Anlagen, die es schaffen, in noch kürzerer Zeit die Hänge zu präparieren und die immer weniger Kälte benötigen um brauchbaren Schnee zu erzeugen. Dafür hat allein sein Verbund in dieser Saison wieder elf Millionen Euro in modernere Anlagen investiert. Tendenz steigend. Naturschnee, so der Tenor, ist schön für die Optik. Aber brau-

chen tut man ihn eigentlich nicht wirklich – wenn die Temperatur unter null Grad bleibt.

Dass die Schneekanonen ihre Pracht mitten in den Dolomiten, also in einem Weltnaturerbe, in die Luft blasen, stört kaum noch einen. Angangs hatten Umweltschützer noch Front gemacht, auch Obstbauern in den Tälern protestieren einige Zeit, dass ihnen wegen der Schneemaschinen das Wasser knapp werde. Aber seit das Wasser aus Speicherseen und nicht aus Bächen kommt, ist weitgehend Ruhe, künstlich erzeugter Schnee Alltag. Auch in ausgewiesenen Naturparks. Und dass jede Pistenkatze bis zu 40 Liter Diesel pro Stunde verbrennt, ist auch höchstens noch eine Randnotiz. Und das Geschäft geht weiter. Die Technoalpin AG mit Sitz in Bozen ist Weltmarktführer in Sachen Schneekanonen und hat schon über 90 000 „Schneeerzeuger“ wie sie es nennen, verkauft. Bis hin nach Chile.

Und die ermöglichen das surreale Erlebnis des Winters 2016. Links und rechts der Kunstschneebänder ist eher Frühling, Skifahren fühlt sich an wie sonst nur an Ostern und das im Februar. Aber die Zukunft lässt ein wenig frieren. Thomas Mussner betont zwar, dass man in seinen nur reines Wasser zu Schnee machen würde, aber es geht auch anders: Teilweise werden schon Eiweiße aus abgetöteten Bakterien dem Wasser zugesetzt, die als Eiskeime dienen und ein frühzeitigeres Gefrieren der Wassertropfen ermöglichen.

Auf der Alpe sieht es aus als hätte ein Riese mit einem Pinsel weiße Linien in die grünbraunen Hänge der Dolomiten gemalt. Die Linien sind aber Skipisten und der Schnee darauf kommt aus Maschinen, die man gemeinhin Schneekanonen nennt.

Winter 2015/16 südlich des Alpenhauptkamms. In den italienischen Regionen Südtirol und Trentino, in denen auch schon mal aus dem Himmel gefallene Schneehöhen von über acht Metern gemessen wurden, hat es bisher kaum geschneit. Und es ist warm, ungewöhnlich warm. Hier oben auf der Alpe Lusia am Rand des Fassatals sitzen die Wintersportler schon am Vormittag mit einem Espresso auf den Sonnenterrassen der Skihütten, auf den Pisten daneben tupfen sich Skifahrer bei kurzen Pausen den Schweiß von der Stirn. Viele tragen bei ihren Schwüngen nur ein Skihemd, keine Jacke. Manche nicht mal Handschuhe und das auf über 2000 Meter und im Februar. „An Weihnachten hatten wir bis zu den 17 Grad in den Skigebieten“, erinnert sich Thomas Mussner.

Der Mann muss es wissen, Mussner ist General Manager von Dolomiti Superski, einem Zusammenschluss von zwölf Skigebieten mit 1200 Kilometer Pisten und 450 Liften. Aber egal ob in den Gebieten des Pustertals, ob rund um das Sella-Massiv oder in den südlichen Regionen des Fassatals – Schnee ist in dieser Saison Mangelware und das Bergwetter