



Radfahren macht Spaß und ist gesund – wenn alles passt.

FOTO: ROTH

TIPPS & TRICKS

Schmerzfrei radeln? Ja, das geht!

Radfahren ohne Schmerzen? Geht das? Ja, wenn einige Dinge beachtet werden.

Rückenschmerzen: Probleme im Lendenwirbelbereich kennt jeder Radler. Grundsätzlich hat der Mensch ein leichtes Hohlkreuz, die gebeugte Position auf dem Rad ist eher ungewohnt. Das kann bei schwacher Rückenmuskulatur zu Schmerzen führen. Was tun? Sattelposition verändern hin zu einer eher aufrechten Position. Abhilfe kann ein Sattel schaffen mit einer Erhöhung im hinteren Bereich. So kippt das Becken ein wenig nach vorne, der Rücken kommt in eine normalere Position.

Nackenschmerzen: Ohne Fleiß kein Preis – oder: Ein bisschen Sitzfleisch braucht es schon. Wer nur selten auf dem Rad sitzt und meint, er müsse eine Vierstundentour machen, darf sich nicht wundern, wenn Nacken und Schulterbereich schmerzen. Eine mögliche Ursache kann die Sitzposition sein. Grundsätzlich gilt: Je sportlicher diese ist, desto stärker können in den genannten Bereichen Probleme auftreten. Heißt im Umkehrschluss: Sattel nach vorne schieben, damit die Oberkörperhaltung aufrechter wird.

Knieprobleme: Häufigste Ursache ist, dass der Sattel zu tief ist. Auch eine falsche Fußstellung (bei Klickern) kann eine Ursache sein. Und: Vielfach fahren Radler zu große Gänge. Besser ist es, die Trittfrequenz zu erhöhen.

Taubheit in den Fingern: Besonders oft betroffen sind Ringfinger und kleiner Finger. Durch ein abgeknicktes Handgelenk kann es zu Durchblutungsstörungen kommen. Abhilfe kann eine größere Ablagefläche für die Handgelenke bringen sowie ein veränderter Winkel des Griffs.

Damm- und Genitalbereich: siehe nebenstehenden Artikel. stz

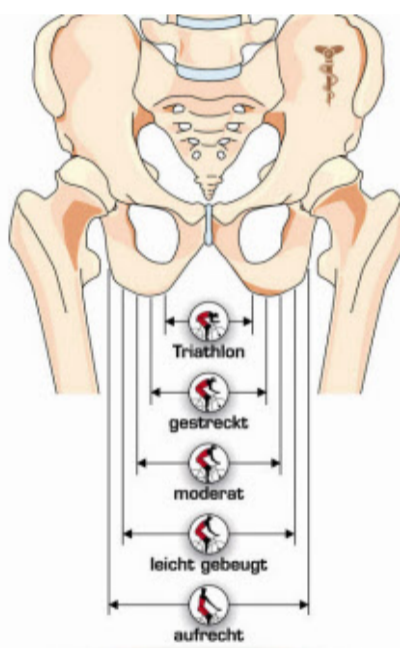
Sattel gut, alles gut

BZ-PRAXISTEST: Radfahren macht Spaß und ist gesund, wenn man den richtigen Sattel hat

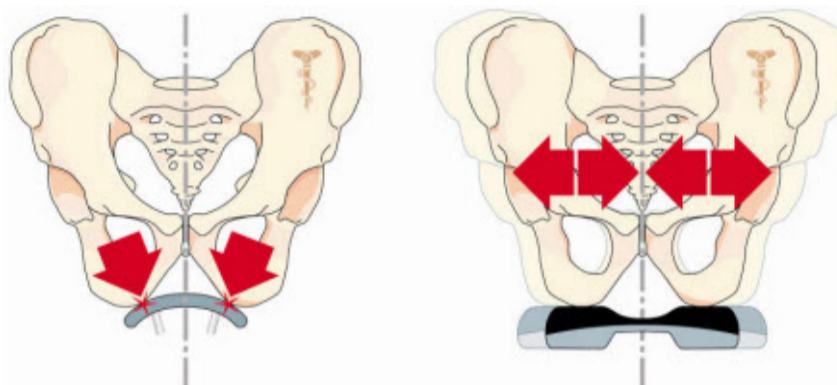
VON UNSEREM REDAKTEUR
STEFAN ZÄHLER

Was nutzt der superleichte Carbonrahmen fürs Rennrad, wenn der Hintern schmerzt? Was nutzt das vollgefederte Mountainbike oder das Hollandrad, wenn es während der Fahrt im Genitalbereich zwickt? Der deutsche Hersteller Sqlab hat sich der Leidenden angenommen und Sättel entwickelt, die all die negativen und schmerzhaften Begleiterscheinungen des Radfahrens eliminieren sollen. Stimmt das? Ein Test.

Es bedarf keines Medizinstudiums, um nachvollziehen zu können, was Squal-Firmenchef Tobias Hild meint, wenn er feststellt, dass die meisten Sättel zu schmal sind für die menschliche Anatomie. Eine einfache Grafik tut's auch. Deshalb steht vor dem Kauf oder dem Test eines Sattels der deutschen Firma aus



Wichtiger Faktor Sitzposition: Davon hängt die Breite des Sattels ab.



Die Auflage der beiden Sitzknochen entscheidet über den Sitzkomfort: Links der Sattel ist zu schmal, rechts liegen die Knochen voll auf.

Strasslach bei München ein Bildchen mit einem menschlichen Becken und zwei Auflageflächen.

Anschließend wird der Abstand zwischen den beiden Sitzknochen gemessen. Das funktioniert entweder mit einer Papppe, die die Konturen der Knochen abbildet – oder elektronisch. Millimetergenau wird so der Abstand ermittelt, dann die Sitzposition auf dem Rad abgefragt (Triathlon, sportlich-moderat, aufrecht) und ein entsprechender Zuschlag in Zentimetern eingerechnet. In diesem Fall sieht die Rechnung wie folgt aus: 11,5 Zentimeter Sitzknochenabstand plus zwei Zentimeter für die Sitzposition sportlich-moderat ergibt eine Sitzbreite von 13,5, aufgerundet 14 Zentimeter. In Verbindung mit dem jeweiligen Radtyp und eventuellen Beschwerden ermittelt das Computerprogramm den passenden Sattel. In diesem Fall das Modell 611 active.

„Es kann sein, dass Sie am Anfang ein bisschen Schmerzen haben“, warnt Hild. Grund: Durch die richtige Sattelbreite liegen die Sitzknochen bei Sattel von Squal voll auf, während bei einem konventionellen Sattel Teile des Knochens „überhängen“. Der Eindruck bei der ersten Ausfahrt ist ein anderer: Von Anfang an fühlt es sich gut an auf dem 611 active. Der sonst übliche Druck im

Dammbereich ist weg, Grund dafür ist eine abgesenkte Sattelnase, Hild spricht auch von einem Stufensattel. Zweiter, angenehmer Punkt: Der Sattel geht die Treibebewegungen mit. Auch hier hat Squal eine einfache Lösung gefunden: Der Sattel kippt leicht zur Seite, so wird der Satteldruck reduziert, die Bandscheiben entlastet.

Der Härtetest folgt zwei Tage später: 80 Kilometer mit 1700 Höhenmetern stehen an. Es rollt auf der Straße, es holpert auf Waldwegen, es schüttelt auf Singletrails. Fünf Stunden auf dem Sattel ohne Probleme, das Votum ist eindeutig: Test bestanden.

2003 hat der ehemalige Mountainbikeprofi und Testfahrer für diverse Magazine zusammen mit einem befreundeten Urologen die Firma Squal gegründet, mittlerweile beraten nach Aussage von Hild rund 700 Händler in Deutschland nach der Philosophie des Unternehmens. Der Erfolg bei ambitionierten Hobbyfahrern wie Stadtradeln gibt ihm recht. Wenn es Kritik gibt, dann am etwas erhöhten Gewicht gegenüber der Konkurrenz – und an der der Sattelbreite geschuldeten Optik. Wenn's mehr nicht ist.

Infos im Internet unter www.sqlab.de

LEBENSART

Old-School-Radler sterben aus

Technik als Fluch?

Welch eine nasse Angelegenheit: Max und Moritz quälen sich den Berg hoch. Seit 45 Minuten geht es nur aufwärts, Umdrehung für Umdrehung drücken sich die dicken Reifen ihrer Mountainbikes in den knirschenden Schotter des Waldwegs. Acht, neun, zehn Prozent Steigung, Puls 160, der Rücken zwickt, die Brille beschlägt – Leidensgenossen am Berg. Die sprachlose Eintracht findet ein jähes Ende: Von hinten robbt sich ein Biker ran, das leise Surren des Elektromotors an seinem Mountainbike ist kaum zu hören. Kalt lächelnd überholt der neue Held der Berge die beiden Old-School-Radler, die noch allein mit ihrer Muskelkraft den Berg bezwingen wollen. Max und Moritz sind eine aussterbende Spezies. Künftig, so steht zu vermuten, werden dank elektrischer Unterstützung auch eher schwächer trainierte Hobbysportler Schwarzwaldhöhen erklimmen, die sie vorher nur mit dem Auto erreicht haben. Die Entwicklung erinnert an die Einführung der Carvingskier. Die machten aus mittelmäßigen Skifahrern nicht bessere, nur schnelle Skifahrer. Mit erschreckenden Konsequenzen: Die Zahl und Schwere der Unfälle stieg an. Technik als Fluch. Die Frage, wie E-Radler künftig die Berge wieder runterkommen, dürfte spannend werden. Radeln, zumal im Wald mit breiten Waldwegen und engen Trails, ist auch eine technische Herausforderung, die Übung verlangt. Aber: Interessiert das überhaupt jemand? stz

KONTAKT

modernes LEBEN

Redaktion: Stefan Zähler

verbraucher@badische-zeitung.de
www.badische-zeitung.de/ratgeber

Lasershow mit viel Know-how

Im Radlabor in Freiburg können sich Hobbyradler vermessen und einstellen lassen wie Profis

Zugegeben, ein bisschen Unruhe macht sich schon breit. Passt die Rahmengröße? Die Sitzlänge? Die Sattelposition? Oder bin ich die letzten Jahre falsch auf dem Mountainbike gesessen, habe damit Muskelkraft vergeudet und womöglich sogar meinem Körper geschadet? Die nächste gute Stunde wird es zeigen – wenn Sportwissenschaftler Florian Geyer hier im Radlabor in Freiburg mit einem Laser millimetergenau zunächst mich und dann mein Rad vermisst.

ERSTER SCHRITT: Vorgespräch. Geyer informiert über die Vorgehensweise, erklärt Grundsätzliches über die richtige Sitzlänge, Sitzhöhe und Lenkerposition. Fragt nach, ob Beschwerden vorliegen. Die Antworten geben ihm erste wichtige Hinweise auf mögliche falsche Einstellungen. Interaktion ist gefragt, technische Daten sind das eine, subjektive Eindrücke des Probanden das andere.

Das Freiburger Radlabor bietet seine Dienste Profis wie ambitionierten Amateuren, Hobbyradlern wie Sonntagsausflüglern. „Viele assoziieren mit dem Labor Leistungssport. Freizeitradler haben hier aber die Möglichkeit, dieselben Leistungen zu erhalten wie Profis“, sagt Geyer. Entsprechend bunt gemischt ist die

Klientel. „Vom 14-jährigen Schülerfahrer bis zur 75-jährigen älteren Dame betreuen wir alle Altersklassen.“ Warum auch nicht? Es geht schließlich immer die gleiche Frage: Wie kann ich die Kraft optimal in Vorwärtsbewegung umsetzen? Und: Wie können Schmerzen beim Radfahren vermieden werden?

ZWEITER SCHRITT: Körpervermessung. Geyer markiert mit Kugelschreiber die relevanten Punkte: Knie, Ellbogen, Handgelenke, Hüfte, Schulterblätter. Anschließend fährt er jeden Punkt mit dem Laser ab und erstellt so einen Bodyscan. Kein Mensch ist symmetrisch, Arm- und Beinlängen variieren und geben damit auch Aufschluss über mögliche Probleme. Die Kunden des Radlabors haben unterschiedliche Motive, einen Sitzpositioncheck – Kostenpunkt 95 Euro – zu machen. Entweder sie denken über den Kauf eines neuen Rades nach und sind auf der Suche nach den optimalen Maßen; oder sie kommen mit ihrem Rad, weil sie Beschwerden haben – oder ihr Fahrrad schlicht optimieren wollen.

DRITTER SCHRITT: Fahrradvermessung. Der Sportwissenschaftler und passionierte Rennradler peilt mit dem Laser

die Fixpunkt des Rades an, Sattel, Lenker, Tretkurbel. Danach wertet er die Daten im PC aus und bringt sie in Relation zu den Körpermaßen. Das Ergebnis ist das Ist – und mit Hilfe einer ausgeklügelten Software wird daraus ein Soll mit einer Empfehlung. „Das Programm sagt uns, was zu verstellen ist“, sagt Geyer, „man darf sich allerdings nicht blind drauf verlassen.“ Geyer berücksichtigt deshalb individuelle Gegebenheiten. „Hin und wieder ist die Kraftübertragung damit vielleicht nicht optimal, aber der Kunde dafür beschwerdefrei.“ Grundsätzlich, sagt Geyer, sei das Verhältnis der relevanten Parameter wie Sitzhöhe und Sattelposition immer gleich, egal ob es sich um ein Holland-, ein Trekkingrad oder ein Rennrad handelt.

VIERTER SCHRITT: Umsetzung. Die Berechnung hat ergeben: Die Sitzhöhe ist zu niedrig, der Sattel zu weit hinten, die Kraftübertragung damit nicht optimal. Geyer verändert im Labor beides, überprüft und korrigiert anschließend die Position der sogenannten Cleats unter den Radschuhen, damit das Verhältnis von Schuhposition zu Pedal stimmt. Und läßt zum Praxistest auf die Tartanbahn der Sportuniversität. Geyer selbst fährt nebenher, checkt Sitzposition, schaut sich



Florian Geyer vermisst mit dem Laser das Fahrrad.

FOTO: STEFAN ZÄHLER

den Tritt an. „Wie ist es?“, will er wissen. „Gut, fühlt sich okay an.“

Die nächsten vier Wochen sind für mich Testphase. Geyer möchte danach eine Rückmeldung haben: Ist die Sitzposition angenehm? Sind Schmerzen in Knie, Rücken oder Handgelenken aufgetreten? Wenn ja, wird im Labor nachjustiert. „Das Feedback ist für uns ganz wichtig, nur so können wir unsere Arbeit optimieren“, sagt Geyer.

Eine erste Erkenntnis hat der 800-Meter-Kurztest auf der Tartanbahn schon gebracht: „Sie haben eine weiche Hüfte,

weichen beim Treten nach oben aus.“ Und das heißt was? „Die Hüftmuskulatur ist zu schwach, so verpufft ein Teil vom Muskel produzierte Kraft“, erklärt Geyer.

Das aber ist ein anderes Kapitel. Vielleicht sollte ich das nächste Mal eine Leistungsdiagnostik machen mit Pedalkraftanalyse. Die bietet das Radlabor auch an. Auf der anderen Seite: Man muss nicht alles wissen. Stefan Zähler

Info: Radlabor GmbH, Schwarzwaldstraße 175, 79117 Freiburg, ☎ 0761/4587605, E-Mail info@eadlabor.de, www.radlabor.de