

# POSITION

## SATTELHÖHE & LENKER-JUSTAGE

**W**ichtige Voraussetzung für beschwerdefreies Pedalieren gerade auch auf langen Strecken ist die Einstellung der Sitzposition entsprechend Ihren ganz individuellen Körpermaßen. Gewissenhafte Händler kennen der Radler „Leiden“, sie geben sich viel Mühe und helfen Ihnen beim Justieren von Sattel und Lenker. Nach dem Kauf, bzw. nach den ersten Ausfahrten mit dem neuen Velo stellt sich aber oft heraus, daß die eine oder andere Einstellung noch zu korrigieren wäre. Es gilt schlicht und einfach, für jeden Radler den Kompromiß zwischen ökonomisch-aerodynamischer Haltung und der individuellen Bequemlichkeit auf dem Velo zu finden. Schließlich soll sich jeder auf seinem Rad wohl fühlen. Letztlich spielt dann die Gewöhnung noch eine Rolle.

Sie sehen, das alles ist nicht ganz einfach. Mein Vorschlag, wenn Sie neu im Velo-Lager sind: Halten Sie sich zunächst an den Standard und ändern dann ausgehend, bis Sie sich wohl fühlen. Ihre endgültige Po-

sition müssen Sie nun einmal „erfahren und erleben“.

### Sattelhöhe

Wichtigstes Maß und Ausgangspunkt für alle anderen Einstellungen ist die Sattelhöhe. Sie läßt sich exakt ermitteln, wenn Sie, auf dem Sattel sitzend, mit der Ferse des ausgestreckten Beines das am tiefsten Punkt stehende Pedal leicht berühren. Ihr Becken darf dabei nicht seitlich abkippen, versuchen Sie bei dieser Haken-Tast-Aktion also bitte, möglichst gerade auf dem Rad zu sitzen. Bei Pedalen, deren oberes Niveau genau auf der Pedalschraube liegt, müssen Sie dazu die Rennhaken entfernen, bei Standard-Trittbrettern funktioniert diese Methode auch mit der nach oben gedrehten Pedalunterseite. Fixieren Sie die Sattelstütze mit der Klemmschraube an der Sattelrohr-Muffe.

Technisch noch ungeübten Radlern bereitet anfangs oft die Richtung Schwierigkeiten, in der Schrauben fest- oder losgedreht werden. Also: Festziehen im Uhrzeigersinn –

Lösen gegen den Uhrzeigersinn. In Zwangslagen aber komme selbst ich noch durcheinander. Dann hilft die „Rechte-Hand-Regel“. Hierzu: Zeigen Sie mit dem leicht abgespreizten Daumen der rechten Hand in die Richtung, in der Sie die Schraube bewegt haben möchten. Die leicht gekrümmten Finger derselben Hand geben Ihnen dann die Richtung an, in die Sie drehen müssen. Markieren Sie die richtige Position mit einem kleinen Klebestreifen. So finden Sie Ihre Höhe bei jedem Stützens Ausbau schnell wieder. Vergewissern Sie sich auch, daß in der endgültigen Stellung noch vier bis fünf Zentimeter der Sattelstütze im Rohr verbleiben. Ihr Hochsitz wird sonst leicht zum Schaukelstuhl – und das könnte Ihnen die Sattelmuffe samt der nach oben gedrehten Pedalunterseite. Fixieren Sie die Sattelstütze mit der Klemmschraube an der Sattelrohr-Muffe.

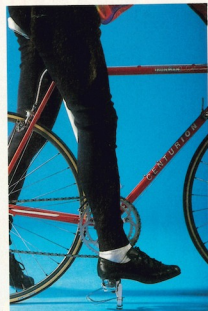
Ein Hinweis noch für die unterschiedlichen Treter-Typen: Brummer, die mit viel Kraft einsetz fahren, stellen ihren Sattel ebenso wie Zeitfahrer circa ei-



**Links:**  
Perfekt –  
Thurau in seiner besten  
Zeit! Die  
Ferse weist  
nach unten –  
da hilft sogar die  
Achillessehne mit,  
um über den „toten  
Punkt“ zu kommen!



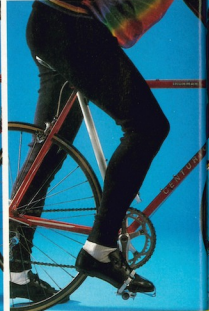
**Rechts:** Lenkerjustage. Der Vorbau muß gelöst werden, Anhängern hilft dabei die Rechte-Hand-Regel (oben). Beim „Klop“ mit dem Hammer immer einen Materialschutzwissenlegen (Mitte)! Unten: Vertikale Ausrichtung des Lenkers.



**Höheneinstellung des Sattels:** Ihre Ferse sollte das umgedrehte Rennpedal bei gestrecktem Bein berühren – und Sie bei dieser Übung gerade sitzen!



**Oben:** Drehen Sie das Pedal nun um, schlüpfen Sie in den Rennhaken. Jetzt darf Ihr Knie leicht abgewinkelt sein, wenn das Pedal am Tretpunkt steht.



**Oben:** Sattel zu tief eingestellt! In dieser Position könnte man zwar „rundtreten“, aber im Bein müssen die Zehen helfen, den der Phase größter Kraftentfaltung fehlt's an nötigen Druck!



**Oben:** Sattel zu hoch! Bei gestrecktem Bein müssen die Zehen helfen, den der Phase größter Kraftentfaltung fehlt's an nötigen Druck!

nen haben Zentimeter höher – dadurch kommt etwas mehr Druck auf das Pedal. Radler, die eher die Pedale wirbeln lassen und mit hohen Trittfrequenzen unterwegs sind, setzen den Sitzplatz bis zu einem Zentimeter tiefer. Sie haben's zudem an der Ampel leichter, ihr Bein auf den Boden zu bekommen. Hier noch ein Tip: Damit Ihnen bei Regenfahrten kein Wasser durch den Sattel-Klemmschutzwissen ins Geröhr rieselt, fetten Sie die Stütze und das obere Sattelrohr gut ein. Den Schlitzwinkel verkleben Sie am besten mit einem Stück Lenkerband oder füllen ihn ganz mit Fett aus. So präpariert, können Sie auch jederzeit die Stütze verstellen oder wechseln, ohne gleich vorher um Hilfe rufen zu müssen, weil die Teile womöglich ineinanderkorrodiert sind und nicht mehr voneinander lassen mögen.

### Neigung

Als nächstes kümmern wir uns um die Sattellinie. Da sollte eine gedachte Linie über Sattelspitze und -hinterkante waagrecht verlaufen, eine aufgelagerte Wasserwaage also genau „im Wasser stehen“ – vorausge-

setzt, der Untergrund, auf dem Ihr Rad steht, ist eben. Vorsicht allerdings beim Geierschraubel-Sattel. Da ist die Hinterranke als „Löhne“ hochgezogen. Hier die Wasserwaage auf den geraden Teil aufliegen.

Von dieser Standard-Stellung weichen Fahrer ab, die von der Sattelspitze gefällte Lot bei einem 55er Rahmen circa fünf, bei einem 60er sogar sieben Zentimeter hinter der Tretpedalmitte „baumein“. Empfehlung hierbei: Stellen Sie den Sattel im Zweifelsfall lieber einen Zentimeter weiter zurück, als einen halben zu weit nach vorn – die Pedale lassen sich auf ihrer Kreisbahn leichter nach vorn schieben als nach hinten ziehen. Letzteres ist zwangsläufig erforderlich, wenn Sie auf dem Rad zu weit vorne sitzen. Eine ande-

### Horizontalposition

Als nächstes justieren wir das Ledergerüst in Relation zum Tretpedal. Dazu sollte das von der Sattelspitze gefällte Lot bei einem 55er Rahmen circa fünf, bei einem 60er sogar sieben Zentimeter hinter der Tretpedalmitte „baumein“. Empfehlung hierbei: Stellen Sie den Sattel im Zweifelsfall lieber einen Zentimeter weiter zurück, als einen halben zu weit nach vorn – die Pedale lassen sich auf ihrer Kreisbahn leichter nach vorn schieben als nach hinten ziehen. Letzteres ist zwangsläufig erforderlich, wenn Sie auf dem Rad zu weit vorne sitzen. Eine ande-

# POSITION

## SATTEL & CO.

Links: Die Sattelhöhe kann nach dem Lösen der Sattelklemmschraube eingestellt werden. Darunter: Damit Sie auch gerade auf dem Rad sitzen und Ihre Füße parallel zum Rahmen stehen, muß der Sattel in Flucht mit dem Oberrohr verlaufen. Prüfen Sie zur Orientierung am besten über die Sattel-Lehne nach vorn.

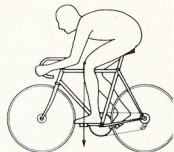
re, eigentlich exaktere Meßmethode berücksichtigt die Oberschenkelgröße. Dazu soll die Kurbel genau horizontal (nach vorne) stehen. Dann rutschen Sie mit dem Rennschuh ins Pedal und schmallen sich fest. Nun sollte ein von der Knie Spitze gefälltes Lot genau durch die Pedalachsen laufen. Leider beeinflussen diese Messung viele Größen: die Stellung des Schuhs im Pedal, die Neigung des Fußes sowie der momentane Sitz auf dem Sattel. Nicht selten kommen daher bei fünf Messungen fünf verschiedene Ergebnisse heraus. Mein Tip: Hat Ihnen der liebe Gott lan-

Rechts: Fahrstudie. Das kurveninnere Pedal steht im Zenit, kann also auf keinem Bordstein aufsetzen. Auch hier steht die Ferse des rechten Beins tief, so daß der Pedalpunkt sofort überwunden und wieder beschleunigt werden kann.

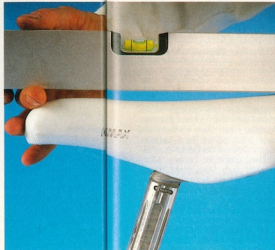


Rechts: Sattelstellung in Relation zum Tretlager. Man fällt ein (Not-)Lot von der Sattel Spitze, welches je nach Größe des Fahrers ca. 5-7 cm hinter der Tretlagermitte baumeln sollte. Die Skizze rechts zeigt ein anderes Verfahren, bei dem Meßfehler jedoch häufig sind.

Rechts: Die Campa-Stütze erlaubt die Einstellung dieser Position sowie der Sattel-Neigung mit nur einer Schraube. Daneben: Sattelkloben und -kerze helfen noch immer bei Anpassungsproblemen. Unten: Die Sattel Spitze sollte nicht nach oben oder unten zeigen, sondern im Wasser stehen. Großes Bitz-Metrisch beim Geierschnabel.



ge Oberschenkel geschenkt, setzen Sie den Sattel einen Zentimeter weiter zurück. Erwischen Sie sich dann stets auf der Sattelspitze sitzend, so gehen Sie mit dem Sattel wieder nach vorn – oder andersherum. Sattelleitung und -horizontal-Position lassen sich oft mit einer einzigen Schraube einstellen. Bei Campagnolo Super Record, Laprade und Miche beispielsweise wird die Schraube (6-mm-Inbus oder 13-mm-Schlüssel) gegen den Uhrzeigersinn (Recht-Hand-Regel) gelöst, jedoch nur so weit, daß Sie die Verstellung vornehmen können, ohne



Oben: Wer bequem und gemütlich unterwegs sein möchte – der Tourenfahrer also und auch Sportler mit Rückenproblemen – der sollte Sattel und Lenker gleich hoch stellen.

Oben: Hoher Sattel, tiefer Lenker – die Position wird aerodynamischer, schneller. Dabei sollte allerdings kein Bauchansatz das rumphane Trommeln der Oberschenkel stören.

daß der Sattel dabei von selbst verrutscht. Bei Campagnolo und Miche neigt sich der Sattel stufenlos, bei Laprade rastet der Mechanismus in Zwei-Grad-Schritten ein. Die älteren Stützen von Campagnolo und SR sowie auch die Modelle von Rubis klemmen das Sattelgestell mit zwei Schrauben fest. Zur Neigungsverstellung lösen Sie die eine Schraube leicht und stellen mit der anderen die Spannung wieder her – dabei neigt sich der Sattel. Müssen Sie den Sattel nur horizontal verschieben, zählen Sie bei Schrauben die Zahl der Umdrehungen, damit Sie anschließend die Position der Sattelleitung leicht wiederfinden. Bei Campagnolo und SR sind die beiden Halteschrauben unter der Sattelleuchte versteckt und eigentlich nur mit einem Spezial-



# POSITION

## MESS-MERKER

schlüssel erreichbar; per Maulschlüssel, dessen abgewinkelten Kopf Sie nach jeder halben Umdrehung wenden, geht's ebenfalls, wenn auch reichlich langsam.

Die Schrauben der Rubis-Stützen finden Sie leicht zugänglich hinter dem Sattelstützen-Schaft, zu beidigen sind – ganz einfach – zwei 5-mm-Inbusschrauben. Einfache Renner warten oft noch mit der altertümlichen Sattelkette nebst Kloben auf. Hier

altertümlichen Kloben. Wenn das auch nicht genügt, eine Augenweide ist, der Zweck heiligt dieses Mittel.

### Abstand Sattel – Lenker

Bei exakt eingestellter Sattelposition sollten die Finger der ausgestreckten Hand fast den Lenker berühren, wenn der Ellbogen



**Oben: Ist Ihr Sattel perfekt justiert, dann überprüfen Sie den Abstand zum Lenker – der Elbow wird an die Sattelstütze angelegt; nun sollten Sie den Lenker mit gestreckten Fingern eben berühren. Paßt's nicht, dann hilft vielleicht ein anderer Vorbau. Daneben: Maß-Archiv am Türrahmen...**

lupfen Sie an einer Seite die Schürze der Satteldocke und finden darunter eine 13-mm-Sechskantmutter. Wiederm hängt alles an einer Schraube – die Probleme machen kann, wenn sich die zweite Mutter auf der gegenüberliegenden Seite midrent. Untersagen Sie Ihr sich übertriebene Solidität, indem Sie die sich midrende Mutter mit einem zweiten Sechskant festhalten.

Moderne Rahmen mit steilem Sattelrohr bereiten langschieneligen Fahrern oft Probleme, weil die den Sattel nicht weit genug zurückbekommen. Ihnen seien die alten Campa-, SR- oder Rubis-Modelle empfohlen, die „bringen“ einen Zentimeter mehr. Recht das immer noch nicht, so muß eben die Sattelkerze mit dem Kloben her, die Kerze biegen Sie (mit einer Schweißlampe anwärmen) vorsichtig nach hinten und befestigen den Sattel dann mit dem

an der Sattelstütze anliegt. Hobbyradler wählen diesen Abstand manchmal zwei Zentimeter kürzer, weil das den Rücken schont; Zeitfahrer dagegen vergrößern den Abstand um drei bis vier Zentimeter, um besser unter den Wind tauchen zu können. Da die horizontale Sattelposition aber schon durch den Abstand zwischen Sattelstützen-Lot und Tretlager festgelegt ist, muß hier der eventuelle Ausgleich mittels eines anderen Vorbaus erfolgen – und den bekommen Sie von 60 bis 140 mm Länge. Weil aber ein neuer Vorbau ein 20–60-Mark-Loch in Ihren Geldbeutel reißt, seien Sie sich bitte erst ganz sicher, ob der Austausch nötig ist. Genau wie die Lenkerhöhe können Sie den Abstand zum Himmel messen. Besser verlaufen die Enden parallel zum ebenen Untergrund oder fallen leicht nach unten ab, wenn Sie bevorzugt in den Unterlenkerbeugen zupak-



fahren. Darunter leidet aber nicht nur die Feinfühligkeit beim Steuern, sondern auch des Raders Hirn, da die Fahrbahnschläge ungedämpft „durchschlagen“. Bei leicht angewinkelten Armen dagegen federn sich selbst harte Schläge noch locker aus, und das danken auch Felgen, Speichen, Hände und Gesäß.

### Position der Lenker-Enden

Die Lenkerhöhe ist bei Freizeit-Pedaleuren identisch mit der Sattelhöhe. Je sportlicher die Gangart indes wird, desto tiefer justieren die Piloten ihre Lenker – Francesco Mosers Steuerbügel lauert gar zehn Zentimeter unter der Sattelhöhe. Schließlich die letzte Einstellung für die Position: die Flucht der Lenkerenden. Auf keinen Fall sollten die nämlich zum Himmel weisen. Besser verlaufen die Enden parallel zum ebenen Untergrund oder fallen leicht nach unten ab, wenn Sie bevorzugt in den Unterlenkerbeugen zupak-

ken; der Lenker liegt Ihnen dann etwas angenehmer zur Hand. Die Höhenverstellung des Lenkers wird über den Vorbauerschaft vorgenommen. Dieser ist mit einem Schrägkeil oder Spritzkonus im Gabelschaftrohr verklemt. Die dazugehörige Schraube finden Sie als Inbus auf dem Vorbau-Knick. Läßt sich der Vorbau nach Lösen der Schraube nicht bewegen, dann klemmt der Konus noch fest und muß mit gezielten Hammer-schlägen auf die Inbusaufnahme befreit werden. Legen Sie zur Schonung der Oberfläche aber ein Stück Hartholz oder Aluminium unter!

Haben Sie die richtige Höhe dann ermittelt, richten Sie den Vorbau nach dem Vorderreifen aus oder peilen vom Lenkerquerstück auf die Gabel-Ausfallenden, damit Ihr Lenker rechtwinklig zum Velo steht. Dann ziehen Sie die Schraube provisorisch an und sitzen Probe. Paßt Ihnen die Einstellung, ziehen Sie die Inbusaufnahme fest und kontrollieren, ob der Lenker sich wieder leicht und schlackerfrei nach rechts und links bewegen läßt; andernfalls müßen



**Machen Sie Sich doch mal einen Spaß daraus, selbst Positionen zu beurteilen, die Fahrer auf ihrem Rad einnehmen – das schult. Bernard Hinault: perfekt; locker lauernd in Oberlenker-Haltung. Daneben: Gestreckte Arme beim einen „Tourenro“ – da schlagen alle Straßenstöbe durch. Der zweite sitzt recht locker auf dem Rad. Unten links: Geduckte Haltung bei der Abfahrt, Aero-Position. Daneben: Urteilen Sie selbst – sitzt dieser Fahrer zu weit vom? Steht sein Sattel zu niedrig?**

Sie den Steuersatz neu kontorn, wie es auf Seite 86 ff. beschrieben ist. Bitte auch hier Vorbauerschaft und Gabelschaftrohr entfeuern, damit nichts frisstkorrodiert.

### Türrahmen-Methode

Wenn Sie Ihre Position erst gefunden, erlitten und erfahren haben, sollte sie „archiviert“ werden.

Das ist mit Maßstab, Wasserwaage und Lot eine aufwendige Messerei, obendrein haben manche Räder ihre Rennmaschine anders „stehen“ als ihr Trainingsrad. Ist das auch bei Ihnen der Fall, so probieren Sie einmal meine Türrahmen-Methode aus. Die ist praktisch – und ein Türrahmen findet sich in jeder Bastelkiste. Stellen Sie Ihr Velo so an, daß die Tretlagermitte genau mit der Türhakenkante fluchtet. Nun markieren Sie – je nach Rang in der häuslichen

Hierarchie – mit deftigen Kerben oder hauchfeinen Bleistiftstrichen:

1. Die Tretlagerhöhe
2. Den Abstand Sattelstütze zu Türhakenkante
3. Die Sattellinie (Höhe und Neigung)
4. Die Lenkerhöhe (Rad zurückziehen, bis der Lenker vor dem Rahmen steht und Oberkante locker anzeichnet).

Wenn Sie jetzt noch fein säuberlich ihren Abstand Sattelstütze zum Lenker daneben schreiben,

dann haben Sie nicht nur Ihre Position komplett vermerkt. Sie können auch jedes Zweit- oder Leihrad blitzschnell auf Ihre Maße einstellen. Anmerkung zur Tretlagerhöhe: Je nachdem, ob Ihr Velo für Zeitfahren oder Kriterien konzipiert ist, beträgt der Abstand zum Boden 26 bis 28 cm. Berücksichtigen Sie dies bitte bei der Sattellinie. Also: Bei 26 cm Tretlagerhöhe muß gegenüber dem 28er-Abstand auch der Sattel tieferstehen.