



Sie waren die großen Vordenker und wandelten mit ihren Produkten das Biken vom Hippie-Dasein zum Volkssport.

ENTWICKLUNGSHELFER



Mike Sinyard

STUMPJUMPER: DAS ERSTE SERIEN-BIKE

Der College-Abschluss war in der Tasche und das Bier floss in Strömen. Wer den Ursprung des ersten Serien-Mountainbikes der Welt verstehen möchte, muss in das Jahr 1974 zurückblicken. Genauer: Zum Oktoberfest 1974 in München. Dort beschloss der heutige Specialized-Chef Mike Sinyard, sein Geld mit Radteilen zu verdienen. Kaum wieder in den Staaten, startete Sinyard mit 1500 Dollar Startkapital das Kapitel Specialized. Rahmenbauer Tom Ritchey war einer von Sinyards ersten Kunden. „Der erzählte mir von diesen neuartigen Mountainbikes“, erinnert sich Sinyard, der sich umgehend von Ritchey solch ein Bike schweißen ließ. Damals waren Bikes nur über wenige kleine Ga-

ragen-Schmieden zu bekommen. „Das müsste anders laufen“, dachte sich Geschäftsmann Sinyard. So ließ er sich 1980 von Tim Neenan in Santa Cruz einen Rahmen bauen und gab davon unter dem Namen „Specialized“ 450 Stück bei einer Firma in Japan in Auftrag. Knapp 750 Dollar kostete das erste Stumpjumper 1981. Die erste Serie verkaufte sich innerhalb weniger Wochen. Das Tor in die weltweite Radszene war aufgestoßen, Mountainbiken konnte vom Hippie-Spaß zur Sportart wachsen. Das Stumpjumper war somit das Urmodell aller Serien-Bikes, läuft mittlerweile seit 28 Jahren in unzähligen Modellvarianten und verkörpert die Tradition des Sports wie kein anderes Mountainbike.



Paul Turner

DIE ERSTE FEDERGABEL: ROCK SHOX ONE

Am Anfang gab es ein Papier und geteiltes Leid. Paul Turner saß in der Rahmenschmiede seines Kumpels Keith Bontrager und diskutierte über den Entwurf eines Fullsuspension-Bikes. Bontrager beschränkte sich auf den Hinterteil, Turner übernahm die Federgabel.

Was damals die Bike-Welt als Spinnerei abtat, war für Turner Logik. Als ehemaliger Motorrad-Rennfahrer und Honda-Schrauber hatte er viel Erfahrung mit Fahrwerken. Die Frage war eigentlich nur: Wie schrumpft man eine massive Motorradgabel auf Bonsai-Niveau zusammen? Monatelang tüftelten Bontrager und Turner an möglichen Konstruktionen. Den ersten Prototypen hielt Turner 1988, ein Jahr nach dem Entwicklungsbeginn, in den Händen. Er hatte es geschafft: fünf Zentimeter Federweg, Luft-Federung, Dämpfung mit Öl: eine Teleskop-Gabel. Der Rest der Bike-Welt griff sich an den Kopf. Wer braucht schon diesen Motorrad-Kram am Fahrrad? Scheinbar alle. Zwar setzte Turner die Gabel anfangs noch mit seiner Frau in der Garage zusammen, aber dann ging es Schlag auf Schlag: Der Komponenten-Riese Diacompe übernahm Fertigung und Vertrieb der Rock Shox. Tausend Gabeln wurden 1990 aufgelegt. Sechs Jahre später knackte man bei der Fertigung die Millionen-Grenze.



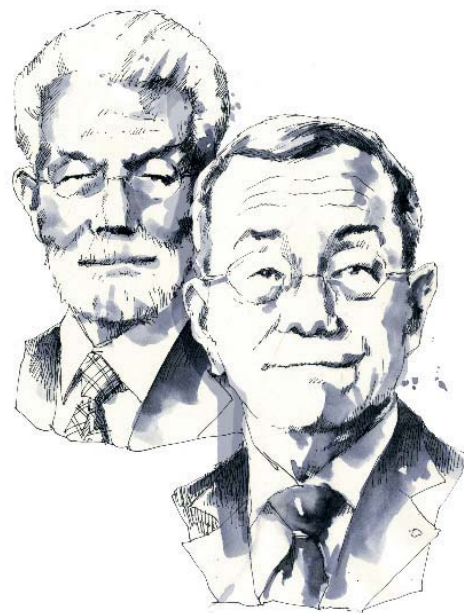
Bob Sticha

DIE ERSTE SCHEIBENBREMSE

Ja, auch Bob Sticha kam aus dem Motorradsport. Und auch er verpflanzte die Gene der benzingetriebenen Räder an das Mountainbike. Aber von Anfang an: Der Prager Frühling war 1969 ein Jahr alt und der Tscheche Bob Sticha emigrierte in die Schweiz. Schnell von der Velo-Kultur infiziert, begann Sticha sich als wahrer Quell der Bike-Innovation zu entpuppen. Sei es mit Scheibrädern,

einem etwas albern anzusehenden Allradantrieb oder der Elastomer-Federgabel – Sticha paarte alles mit dem Bike, was sich am Motorrad fand. Die Scheibenbremse schien da nur eine Frage der Zeit zu sein, die 1990 beantwortet wurde. An der selbstentworfenen Gabel – wer dachte damals schon an eine Scheibenbremsaufnahme – montierte er den mechanischen Bremsanker. Weltmeister Albert Iten rannte Sticha die Garage ein und schraubte sich die Wunderwaffen gegen die Beschleunigung ans Bike. Sticha selbst inszenierte seine bremsende Revolution in der Presse und raste durch eine Bobbahn. Die Boulevardpresse titelte „Die haben alle eine Speiche locker“, das ZDF hielt die Kameras darauf, der Geldsegen ließ aber auf sich warten. Bob Sticha blieb auf den meisten seiner Erfindungen sitzen. Nur die Scheibenbremse konnte er an Hope verkaufen.





Yozo und Yoshizo Shimano **KOMPONENTEN-GIGANTEN: SHIMANO XT UND KLICKPEDALE**

Die beiden Partner hätten unterschiedlicher nicht sein können. Trotzdem brachte die Vernunfttehe zwischen japanischen Entwicklern und amerikanischen Hippies in den Achtziger Jahren Zöglinge mit Kult-Potenzial hervor, die heute erwachsen geworden sind.

Seit 27 Jahren rasselt sie nun an den Bikes dieser Welt und ist der Inbegriff für Zuverlässigkeit: Die Shimano XT. Die Geschichte der Schaltgruppe, die noch heute der Maßstab für solide Mountainbike-Komponenten ist, begann mit einem Telefongespräch. Vier Stunden lang berichtete Yoshizo Shimano seinem Bruder Yozo von den amerikanischen Hippies, die sich mit ihren selbstgebauten Clunker-Bikes

die kalifornischen Berge hinabstürzten. Ein Trend, der sich wie ein Lauffeuer verbreitete. Genauso schnell war bei den beiden Brüdern die Idee geboren, gemeinsam die erste Bike-Schaltung der Welt zu entwerfen. 1982, nur ein Jahr nach dem Telefonat, präsentierte das japanische Unternehmen auf den Messen in New York und Mailand die „XT M700“ („Cross Terrain“). Bergauf verfügten Biker nun per Lenkerschalthebel über sechs Schraubkränze und drei Kettenblätter, bergab bremsen Cantis anstelle von Schuhsohlen oder dampfenden Trommelbremsen. Dass die XT so schnell zur Serienreife gelangte, hatten die japanischen Entwickler auch ihren ausdauernden Testfahrern zu verdanken: Hippies wie Joe Breeze und Gary Fisher, die Yoshizo zu seiner kühnen Idee angeregt hatten.

Nur sechs Jahre später lieferte Shimano die nächste bahnbrechende Entwicklung. Als Shimano-Entwickler Kazuki Tanaka Anfang 1988 zusammen mit seinen Kollegen Okajima und Terada das erste Klickpedal entwarf, war die Lösung eines ernsthaften Problems zum Greifen nah: Der festen Verbindung von Mensch und Maschine. Bis es soweit war, fesselten Biker ihre Füße entweder mit Haken und Riemen ans Pedal oder strampelten auf Bärentatzen oder mit schmutzanfälligen Rennrad-Pedalen über die Trails. Auch hier halfen damals Praxistester bei der Entwicklung von der ersten Zeichnung der „Pedaling Dynamics“-Pedale bis zur Serienreife. Einer von ihnen war der Amerikaner Greg Herbold, der 1990 dank der neuen Geheimwaffe in Durango Downhill-Weltmeister wurde. Heute gehört das Klickpedal wie die Kette ans Bike, zumindest im Cross Country.

Ein Problem werden die Ingenieure jedoch nie in den Griff bekommen: den peinlichen Anfängersturz an der roten Ampel.





Keith Bontrager KESTREL NITRO: DAS ERSTE FULLY

Muskelkraft war einfach nicht sein Ding, Keith Bontrager stand eher auf PS-getriebene Untersätze als auf Fahrräder und schraubte Ende der Sechziger an Motocrossmaschinen herum. Zumindest bis zum Jahr 1979, als er sein erstes Rennrad zusammenschweißte. „Einfach so“, wie Bontrager heute noch sagt. Aber genau aus dieser Laune heraus sollte sich eines der größten Kapitel der Bike-Geschichte entwickeln: Das erste Fully. Die harten Zeiten des Bikens fanden dabei 1987 ein jähes Ende. Keith Bontrager erhielt von der Bike-Schmiede Kestrel den Auftrag, das erste Fully der Welt zu bauen. Wer vorher etwas mehr Komfort auf seinem Bike haben wollte, hatte nur wenige Möglichkeiten: Fast luftleere Reifen oder ein gemuffter, butterweicher Alurahmen. Doch für echte Weicheier gab es keine Alternativen. Seine Erfahrungen als Motorrad-Konstrukteur halfen Bontrager bei der Konstruktion, doch er hatte keine Ahnung, wie er eine Federgabel bauen sollte. Paul Turner konnte helfen – auch wenn Turner dabei mit mehr Problemen kämpfte, als ihm lieb war. Auf der Bike-Messe 1988 in Long Beach konnte Keith Bontrager dann der aufgeregten Öffentlichkeit das erste Fully präsentieren. Wenn auch die Funktion des Dämpfers damals noch stark zu wünschen übrig ließ, das Kestrel Nitro markierte den Startschuss zur größten Revolution in der Entwicklung des Mountainbikes.

Xenofit



Schnelle Energie



Coffeingehalt: 50 mg/Stick

Vitamine

Mineralstoffe

Kohlenhydrate

Proteine

Intelligent &
schmeckt





Wolfgang Ebersbach DER EBERMINATOR: DAS ERSTE U-TURN

Der Geist war willig, doch das Portemonnaie war schwach. Kaum spuckte die Industrie brauchbare Downhillgabeln auf den Markt, verzweifelte Wolfgang Ebersbach an seiner Finanzkraft. 1600 D-Mark sollte die Rock Shox Boxxer 1995 kosten. Für den abfahrtsverliebten Studenten ein Betrag, der ihn in den Selbstbau trieb. Mit Teilen einer Mopedgabel, einer Handvoll maßgefrästen Teilen und viel Pioniergeist schraubte er seine erste Downhillgabel zusammen. Mit dem Fortschreiten seines Studiums verkaufte Ebersbach seinen Gabeltyp 200 Mal, bis er kurz vor der Diplomarbeit stand. Doch anstatt verzweifelt an seinem Uni-

abschluss zu schreiben, legte sich der Freiburger eine andere Prüfung auf: die ultimative Abfahrts-gabel. 30 Zentimeter Federweg als Upsidedown-Konstruktion, standfester als alles bisher Dage-wesene, kurz: Ebersbach baute den Eberminator. Gut, dachte sich die Abfahrtgemeinde, ist ja nur eine noch größere Gabel. Dachte sie, doch der Geniestreich steckte unter einem kleinen Rädchen am Gabelrohr. Um im Gondel-armen Schwaben-ländle mit diesem Monstrum die Berge hinaufzu-kommen, musste die Gabel im Niveau verstellbar sein. Dass Ebersbach mit diesem Rädle ein echter Geniestreich gelungen war, war ihm anfangs nicht bewusst. Erst Radkonstrukteur Peter Denk machte ihn darauf aufmerksam. „Wolfgang kam zu uns in die Werkstatt und hatte irgendein Detailproblem mit der Dämpfung. Als ich ihn fragte, was das denn für ein Rädchen da auf der Gabel sei, ant-worte er, dass er das zum Absenken der Gabel brauche. Der wusste überhaupt nicht, was er da Geniales gebaut hatte,“ erinnert sich Denk. Aus dem Rädle wurden Patente, aus den Patenten das erste U-Turn, das Rock Shox verbaute.



Gary Klein

KLEIN ATTITUDE: DAS ZUKUNFTS-BIKE



Gary Klein stand am Start des „Davis Double“, einem 200-Meilen-Rennen. In diesem Moment wusste der 18-jährige College-Junge noch nicht, dass er einst die Zukunft des Mountainbikens verkörpern würde. Doch zumindest entdeckte Klein bei diesem Rennen seine Radsport-Leidenschaft. Er war so fasziniert, dass er sich dem Radclub des Massachusetts Institute for Technology in Boston anschloss. Bald drehte sich beim Chemiestudenten alles ums Radfahren. In Uni-Kursen eignete er sich die Kunst des Rahmenbaus an. Und mit 20 000 Dollar Startkapital aus einem Uni-Fonds wagten Klein und drei Freunde schließlich den Schritt in die Professionalität. Dabei war Klein von Anfang an klar: Stillstand bedeutet den Tod. Mit dieser Einstellung gelang ihm 1990 sein Meisterstück – das Attitude. Das Bike protzte mit derart vielen Neuheiten, dass es wie ein Blick in die Kristallkugel wirkte. Um die Steifigkeit auf ein Maximum zu erhöhen, das Gewicht aber gleichzeitig auf ein Minimum schwinden zu las-sen, hatte der Rahmen Cola-Dosen-dünne, volumi-nöse Alu-Rohre. Der Steuersatz war riesig und in den Rahmen geklebt, ebenso das Innenlager. Das Cockpit bildete eine Einheit, die Kabel verliefen im Rahmen, die Schweißnähte wirkten unsichtbar. Innovationen, die heute noch Standard sind – nur die Farben würden den heutige Geschmack wohl nicht mehr treffen.



Horst Leitner

DER HORSTLINK: DER VIERGELENKER

Sie waren ihm einfach zu soft, diese Federungssysteme, die Anfang der Neunziger den Bike-Markt überschwemmten. Weich wie Sofas, bergauf Kraft raubend, bergab nervös. Mehr Rodeoritt als Dressurpferd. Aber Horst Leitner hatte eine Mission: Er wollte Federn und Dämpfer zähmen. Mitte der Achtziger Jahre zog der Österreicher nach Kalifornien und begann dort mit dem Bau von Federelementen. Schnell wurde seine AMP-Bike-Gabel zum Kultobjekt und verkaufte sich tausendfach. Sein Hintergrund, klar, Motocross. Schon 20 Jahre vor dem ersten Fully zerbrach sich Leitner den Kopf darüber, Motorradfederungen möglichst antriebsneutral zu gestalten – damals in Diensten von Puch. Nur seinen eigentlichen Geniestreich, den erkannte er nicht: den HorstLink. „Ich hatte mich nur gefragt: Horst, was machst du da eigentlich, das braucht ja doch keiner,“ erinnert sich Leitner heute. Die Zweifel waren endgültig verflogen, als Specialized anrief. 1996 bekam Leiter das Patent auf seinen HorstLink. Der Patentschutz bezog sich auf das Gelenk, das vor und leicht unterhalb des Ausfallendes lag. Es bewirkte eine Momentabstützung, die das Federbein von Antriebs- und Bremsinflüssen unabhängig macht. Dieses kleine Gelenk zähmte die Dämpfer und ist heute noch Standard.

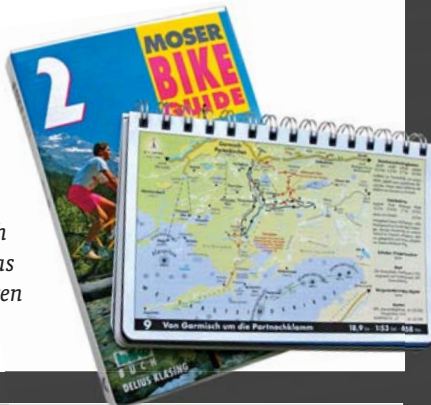


Elmar Moser

DER MOSERGUIDE: DIE ERSTEN BIKE-TOURENFÜHRER

Radikaler kann ein Branchenwechsel kaum verlaufen als bei Elmar Moser: Moser machte Karriere beim Zigaretteingiganten Philip Morris, bis ihm die Luft Mitte der Achtziger Jahre zu stickig wurde. Kurzerhand hängte er seinen Job an den Nagel, versauerte vor dem Fernseher und hatte eine Eingebung. Im Dritten lief gerade die Sendung „Bergauf, Bergab“, in der Biker über die Trails jagten. Klar, das wollte er

auch, kaufte sich ein Bike und stand frustriert mit einem Mountainbike-Führer im Wald. „Der war total beschissen,“ erinnert sich Moser an das Buch. Der Rest ist schnell erzählt und verschimmt dennoch in Legenden. Moser fuhr alle Strecken mit dem Bike ab, malte, schrieb und vertrieb seine Tourenführer – egal ob Gardasee oder Alpenvorland. Er wurde zum Propheten zehntausender Tourenfahrer und verschwand so plötzlich aus der Öffentlichkeit, wie er gekommen war. Was bleibt sind Routenführer, die sicher ans Ziel führen – auch in Zeiten von GPS.



Roland Abächerli, Team-Chef des Giant-Swiss-Team.ch
und Schweizer Meister 2007 & 2008 in der Kategorie „Masters“

Gipfelstürmer regenerieren basisch!



MeineBase®
basisch-mineralisches Badesalz

Die Natur praktiziert Körperpflege basisch bei pH 8,5, z.B. mit der Alkalität des Fruchtwassers von pH 7,5 bis pH 8,5.

MeineBase bewirkt eine wohltuende Reinigung und Selbstfettung der Haut und schenkt ihr Geschmeidigkeit und Elastizität.

MeineBase eignet sich hervorragend für Voll-, Sitz- und Duschbäder, für Fuß- und Handbäder, für Spülungen, Wickel und Inhalationen.

Infos und kostenlose Probenanforderung unter
www.p-jentschura.com
oder telefonisch unter

+49 (0) 25 36 - 33 10-0 (für Deutschland und Österreich)
oder +41 (0) 44-784 79 31 (für die Schweiz)

www.p-jentschura.com