

Schotter- kurven

Schnell und sicher die Kurve zu kratzen erfordert Technik. Auch in rutschigen Schotterkurven kann man mit den richtigen Tricks und etwas Übung die Situation in Griff behalten.

Jeder kennt das blöde Gefühl: Der Downhill war so schön schnell, die Kurven-einfahrt hat auch noch gepasst – aber dann hat das Ding irgendwie zugemacht. Und jetzt ist der Lenker krumm, das Helmvisier abgebrochen und der Trinkrucksack undicht. Die hohe Geschwindigkeit war nicht mit dem Kurvenradius kompatibel, der Ausflug in die Botanik zum Glück ohne schlimmere Folgen für den Piloten.

Damit das nicht noch einmal passiert, nimmt man am besten ein paar Grundregeln auf die nächste Tour mit, die jeder Worldcup-Downhiller in seinem Repertoire hat. Vorausschauendes Fahren und das Gelände lesen heißt die Devise. Und damit dann auch rechtzeitiges Bremsen, damit man nicht zu schnell in die Kurve hineinrauscht. Denn wie beim Autofahren werden die Kräfte, die auf die Reifen wirken, zu groß, wenn man gleichzeitig lenken und stoppen will. Idealerweise bremst man noch auf der Geraden auf genau die Geschwindigkeit herunter, die der Kurvenradius verträgt. Dann braucht man die Bremse nur noch mitschleifen zu lassen und kann sich ganz auf die Lenkung konzentrieren.

VORNE IST DIE ACTION

Effektiver als die hintere ist dabei die vordere Bremse, die über 70 Prozent der Verzögerung übernimmt. Um diese Wirkung noch zu verstärken, verlagert man am besten das Gewicht nach hinten. Normalerweise befindet man sich ja sowieso in der Abfahrthaltung: Mit waagrecht gestellten Kurbeln auf den Pedalen stehend, die Hüfte leicht über und hinter dem Sattel. Das ist auch die beste Position um die Kurve anzubremsen. Auf extrem rutschigem Untergrund wie feinem Kies oder Schotter, feuchtem Gras oder nassen Feldwegen ist natürlich die Vorderbremse mit viel Gefühl zu bedienen. Ein ausbrechendes Hinterrad – weil es blockiert – ist leicht wieder zu kontrollieren. Wenn das Vorderrad die Haftung verliert kommen Rettungsversuche meistens zu spät.

Ganz wichtig: Das Auge „fährt“ dabei voraus. Der Blick geht nicht etwa geradeaus, da wo man nicht hin will, sondern

immer in Richtung Kurveninnenseite. Auch die Pedalstellung spielt eine große Rolle. Das kurvenäußere Pedal zeigt in der Kurve zum Boden, dadurch bringt man mehr Druck auf die Reifen und erzielt so eine stabilere Lage. Wie weit man sich in die Kurve legt, hängt vom Speed ab. Ob man dabei den inneren Fuß ausklickt, ebenfalls.

Bei Low Speed zirkelt man besser eingeklickt durch den Turn, dadurch kann man schneller wieder antreten. Der ausgestellte Fuß dient den Profis übrigens zur extremen Gewichtsverlagerung nach innen, nicht als am Boden schleifende Stütze.

Aktiv fahren heißt die Devise. Besonders auf holprigem Terrain muss man beweglich sein wie eine Katze. Wer stumpf im Sattel sitzen bleibt, kommt um keine Kurve be-

ziehungsweise kann Fehler und Geländeunebenheiten nicht ausgleichen. Deshalb die Grundposition auf dem Bike: In den Pedalen stehen. So kann man einerseits Arme und Beine als Stoßdämpfer nutzen, andererseits kann man dadurch sein Gewicht optimal verlagern und sofort auf die Beschaffenheit und Hindernisse des Trails reagieren. Dabei muss das kurvenäußere Pedal zum Boden zeigen. Das äußere Bein ist fast durchgestreckt und dosiert durch zusätzlichen seitlichen Druck auf das Oberrohr und den Sattel die Schräglage.

DIE OPTIMALE LINIE

Position und Bremsarbeit vor der Kurve sind nun klar. Wie fährt man jetzt am besten durch den Turn? Theoretisch gibt es eine Ideallinie, die die größte Kurvengeschwindigkeit erlaubt und damit am meisten Sicherheitsreserven bietet, falls man nicht schon am Limit fährt. Man fährt am Kurveneingang ganz außen, schwenkt

Die theoretische Ideallinie einer Kurve ist für Schotterkurven nicht immer optimal. Lieber eine Linie wählen, die weniger Geröll oder Löcher aufweist. Bereits vor der Kurve die Geschwindigkeit verringern und von außen anfahren. Dann zum Kurveninneren schwenken und, wie zu sehen, auf einer sauberen Linie bleiben, auf der weniger loser Schotter liegt. Das Gewicht liegt mittig über dem Bike, aber nicht zuviel Druck aufs Vorderrad ausüben. Ellenbogen sind gebeugt, um schnell reagieren zu können. Ständig Druck auf das untere äußere Pedal ausüben. Wichtig: Der Blick geht immer in Richtung Kurveninnenseite – genau dorthin, wohin man fahren möchte. Das Rad folgt.

dann zum Scheitelpunkt der Kurve an die innerste Kante und fährt am Kurvenausgang wieder am äußersten Rand. Dies funktioniert natürlich nur, wenn der komplette Verlauf dieser Ideallinie gleichermaßen griffig ist.

Befindet sich die Kurve, wie oft in den Alpen oder am Gardasee, an einem Abgrund, sollte man genügend Sicherheitsabstand zu Begrenzungen und Leitplan-



Auf schnellen Schotterwegen vorausschauend fahren und vor statt in der Kurve bremsen. Bei grobem Schotter kann man auch das innere Bein als Ausleger nützen, wie Motocrosser. Dabei nicht zu viel Druck aufbauen, sonst hebt man sich selbst aus (Beschreibung rechte Seite).



ken einhalten. Wenn die Straße zwei ausgefahrene Spurrillen aufweist und der Mittelhügel sehr hoch ist, sollte man bei relativ hohem Speed darauf verzichten, zweimal diese Holperstelle zu überqueren. Bei genügendem Auslauf nimmt man die (schnellere) Außenbahn, ansonsten bleibt man in der inneren Rille. Man kann dafür die Schräge der Mittelwelle wie eine Mini-Steilkurve nützen und sich etwas stärker in die Kurve legen.

Falls man doch zu schnell in die Kurve gedüst ist, gibt es zwei Möglichkeiten, einigermaßen heil durch zu kommen: Man erhöht den Druck auf das äußere Pedal (Fuß ist unten!) und versucht, das Bike noch mehr in die Kurve zu legen, ohne mit dem Körper mit zu gehen. So verträgt man einen etwas höheren Speed. Das ist wie der Kanteneffekt beim Snowboarden oder Skifahren. Immer darauf konzentrieren, beide Reifen wie die Kante eines Skis mit Druck und gleichmäßiger Belastung in der Kurve zu halten.

Die andere Notlösung ist der Versuch, das Rad ein wenig aufzurichten und zu bremsen. Denn bremsen in Schräglage kann fatale Folgen haben. Wenn überhaupt, möglichst nur an der Hinterradbremse ziehen, um die Geschwindigkeit zu reduzieren. Ein Vorderrad, das an der

Grenze seines Grips durch die Kurve eiert, flutscht auf Schotter oder Sand beim leisen Bremsversuch weg – schneller als man reagieren kann. Dann lieber doch ein driftendes Hinterrad und die bösen Wandererblicke riskieren.

MEHR BODENKONTAKT

Nicht vergessen: Kurven immer in beide Richtungen üben. Jeder hat eine Schokoladenseite, auf der er sich sicherer und besser fühlt. Also auf der schlechteren Seite mit noch weniger Gas in die Kurve, um nichts zu riskieren.

Ein Tipp zum Schluss: Wer das Gefühl hat sein Rad will ständig aus der Kurve springen, alles bockt und man kann überhaupt nicht auf der Linie bleiben, die man sich ausgesucht hat, ist entweder schon extrem

SO GEHT'S

- Druck auf das kurvenäußere Pedal ausüben. So presst man die Reifen, wie die Kante eines Skis, in den Boden.
- Vor der Kurve abbremsen auf ein Tempo, mit dem man durch die Kurve kommt.
- Notbremsungen nur mit der Hinterbremse!



flott unterwegs oder hat die Dämpfung und/oder den Reifendruck nicht richtig eingestellt. Ein leicht verringerter Reifendruck erhöht den Grip. Allerdings nicht zu wenig Luft in den Reifen lassen, sonst gibt es Snake-Bites oder der Reifen plopt von der Felge. Für die Dämpfung gilt: Die Reifen sollten in jeder Lage Bodenkontakt behalten. Wenn beispielsweise bei der Federgabel der Rebound (Ausfedern) zu hart eingestellt ist, kommt die Gabel nach dem Hindernis zu schnell hoch, so dass der Vorderreifen bockt und hüpft. Und ein Reifen, der sich nicht auf dem Boden befindet, kann auch nicht lenken. Also: Vorher Dämpfung und Reifendruck korrekt einstellen und dann ab in die Kurve. Man sollte auch an verschiedenen Kurven ein wenig herumspielen. Wenn man Zeit und Lust hat, eine Kurve mehrere Male fahren. Erst langsam und dann bei jedem Durchgang das Tempo steigern, bis man glaubt, das Maximum erreicht zu haben. So sammelt man Erfahrung für andere Situationen und wird zum echten Kurvenstar.



Grip und Führung der Reifen in Schräglage hängen vom Untergrund ab. Ist es rutschig, Notbremsungen nur hinten durchführen.

Kurven kratzen

ANFAHRT Der Einstieg in die Kurve entscheidet alles. Bremspunkt im ersten Kurvendrittel aussuchen und das Tempo so reduzieren, dass man ohne weiteres Bremsen durch die Kurve fahren kann. Die Ideallinie für jede Kurve verläuft auf ihrem größten Radius: Außen anfahren, im Scheitelpunkt fährst du ganz innen, am Ende der Kurve wieder außen. Doch im Gelände musst du auf den Untergrund achten! Suche eine Fahrspur mit wenig Schotter aus, das ist wichtiger als die Ideallinie. Tipp: Immer den Blick nach vorne richten, das Gelände „lesen“, sagen die Profis. Je nach Tempo solltest du zwischen fünf (langsam) und dreißig Meter (hohes Tempo) nach vorne schauen.

SCHRÄGLAGE Regel eins: Bremsen auf. Das Rad bekommt sofort mehr Grip. Lege dich leicht in die Kurve und drücke das Bike noch stärker zur Kurveninnenseite. Der kurvenäußere Fuß steht auf dem tiefgestellten Pedal, das Bein drückt Richtung Rahmen: So übt man optimalen Druck auf beide Reifen aus. Dein Körperschwerpunkt liegt mittig, also leicht vor dem Tretlager. Zwei Finger liegen an den Bremshebeln, doch im Notfall wird nur die Hinterradbremse gezogen!

Option: Falls die Reifen wegdriften, kannst du zur Sicherheit den kurveninneren Fuß herausstellen, um das Bike abzufangen.

KURVENMITTE Das Bike ist in die Kurve gedrückt. Achte auf deine Position auf dem Bike. Man darf nicht zu weit hinten hängen, sonst lastet nicht genügend Druck auf dem Vorderrad, und es hat keine Führung. Der Oberkörper beugt sich über den Vorbau, und die Arme sind stark gebeugt. Mit angewinkelten Ellenbogen, wie zu sehen, kann man jederzeit blitzschnell Druck vom Vorderrad nehmen, falls es seitlich wegrutschen sollte. Wenn beide Räder driften, kann man das Bike durch leichtes Aufrichten wieder fangen. Den Kurvenausgang anpeilen. So findet man einen „sauberen Strich“, eine Kurvenlinie ohne korrigieren zu müssen. Nach dem Scheitelpunkt der Kurve richtet man das Bike wieder aus der Schräglage auf.

BESCHLEUNIGEN Noch in der leichten Schräglage kann man bereits wieder beschleunigen. Dabei auf eine saubere Linie achten.



Bunny Hop

Der Sprung über Hindernisse schaut nicht nur gut aus – man braucht ihn auch immer wieder.

Wer den Bunny Hop beherrscht, kommt mit vielen anderen Fahrtechniken viel leichter zurecht.



Um ein Hindernis auf dem Trail zu überspringen, bedient man sich des Bunny Hops. Zwar ist dieses Manöver nicht ganz leicht zu erlernen, weil es eine große Portion Koordination und Timing erfordert. Doch hat man den Trick zur Überlistung der Schwerkraft erst einmal durchschaut, bringt es einem jede Menge Sicherheit auf dem Trail. Denn manche Wurzeln oder fette Rinnen überspringt man schneller und einfacher, als abzubremesen und darüber- oder durchzufahren.

Beim „echten“ Bunny Hop geht es darum, zuerst das Vorderrad und dann das Hinterrad in die Luft zu bekommen. Diese

1 ANFAHRT

Im Stehen. Die Pedale sind waagrecht zum Boden. Ihr visiert genau das Hindernis an, um rechtzeitig das Vorderrad nach oben zu bringen: Möglichst knapp vor der Hürde um maximale Sprungweite zu erzielen. Aber auf keinen Fall zu spät. Die Arme sind dabei gebeugt.

2 ABSPRUNG

Durch explosives Strecken der Arme entsteht der nötige Impuls am Lenker. Die Stärke des Impulses ist abhängig von der Höhe des Hindernisses. Die Gewichtsverlagerung verläuft von vorne unten nach hinten oben. Die Schultern und die Hüfte wandern nach hinten

3 ERSTE FLUGPHASE

Das Vorderrad ist schon in der Luft über dem Hindernis. Jetzt ist der richtige Zeitpunkt um die

Hüfte und die Schultern wieder aktiv nach vorne zu werfen. Die Beine sind dabei fast gestreckt.

4 ÜBERFLUG

Das Gewicht wandert weiter nach vorne über den Lenker, dadurch entlasten wir das Hinterrad und können das Bike durch eine Drehbewegung am Lenker nach vorne unter dem Körper hindurch schieben. Der Körperschwerpunkt ist nun wieder mittig über dem Bike. Der tiefer gestellte Sattel bietet mehr Bewegungsfreiheit über dem Bike.

5 + 6 LANDUNG

Die Landung erfolgt im Idealfall mit beiden Rädern gleichzeitig und wird von Armen und Beinen weich abgefedert. Am Anfang ist es aber nicht schlimm, mit dem Vorderrad etwas eher aufzukommen. Es gibt euch Feedback darüber,

dass euer Bunny Hop tatsächlich zweiphasig ablief. Also zuerst das Vorderrad und dann das Hinterrad in der Luft war.

Häufige Fehler: A: Sind wir zu spät mit dem Auftakt, knallen wir mit dem Vorderrad gegen das Hindernis. B: Sind wir zu langsam in der Bewegung, reißen wir das Hindernis mit dem Hinterrad um. Es kann sogar sein, dass wir zu früh das Vorderrad hochreißen und dann schon vor dem Hindernis wieder aufsetzen. In jedem Fall stimmt das Timing nicht. Also einen Schritt zurück: Markierung auf der Ebene (z.B. Parkplatz) anbringen und dort das Timing üben. Im Idealfall braucht ihr gar nicht schnell unterwegs zu sein. Sondern könnt sogar, während ihr das Vorderrad schon in der Luft habt, nach unten schauen und den Abstand des Hinterrades zum Hindernis einschätzen und im richtigen Moment vom Boden abdrücken.

Technik macht das Timing schwierig, vor allem wenn man robuste Hindernisse überfliegen will. Kommt das Vorderrad zu früh runter, knallt man in den Baumstamm. Kommt es zu spät vom Boden weg, bleibt man hängen. Das gleiche gilt für das Hinterrad. Ziehst du das nicht rechtzeitig hoch genug, riskierst du einen Platten oder vielleicht eine verbeulte Felge.

Tipps und Tricks

- Am besten fangt Ihr in einer leeren Straße oder Parkplatz zu üben an.
- Sucht euch eine Markierung oder kleine Stöckchen. Probiert diese langsam zu überqueren, ohne sie zu touchieren. Auch das Hinterrad soll nicht berühren. Denkt an die zwei Phasen des Bunny Hops: Erst das Vorderrad, dann das Hinterrad in die Höhe.
- Steigert die Geschwindigkeit und ihr werdet merken, dass die Zeit einfach nicht ausreicht, beide Bewegungen nacheinander auszuführen. Man knallt immer mit dem Hinterrad gegen das Stöckchen.
- Jetzt ist der Punkt gekommen, die Bewegungen zu verschmelzen. Am besten ohne Hindernis. Nehmt Euch die Zeit auf dem Parkplatz, den Rodeo-Trick anzuwenden: Das Bike wie einen wilden Mustang bocken lassen. Aber lasst euch nicht abwerfen. Wem das zu wild ist, der denkt an die Leichtathletik. Hochsprung im Flop: Erst der Kopf, dann die Beine. Erst das Vorderrad, dann das Hinterrad.
- Wenn das klappt, ran ans Hindernis. Einen oder mehrere Schuhkartons bereit halten, wenn man darauf landet, passiert nichts. Die kann man hochkant oder quer aufbauen, je nach Anspruch. Schön wäre, wenn sie heil bleiben. So arbeitet ihr euch hoch. Und dann jumpst ihr im Gelände über den fiesen Baumstamm, wo ihr sonst absteigen musstet.
- Nutzt Eure Federung! Durch dynamisches Vorspannen der Federelemente könnt ihr mit dem Ausfedern den Impuls verstärken.

Durch die Einführung der Klickpedale, der festen Verbindung zwischen Schuh und Pedal, ist es viel einfacher geworden, mit dem Bike zu springen. Man rollt einfach im Stehen auf den waagerechten Kurbeln und zieht ruckartig den Lenker und beide Füße nach oben. So bringt man beide Reifen nach oben.

KEINEN „FALSCHEN HASEN“

Dieser „falsche Hase“ hat aber Nachteile: Man braucht eine hohe Grundgeschwindigkeit, um weiter zu springen und man ist von der Sprunghöhe limitiert. Selbst wenn man versucht, die Knie bis unteres Kinn zu bringen, wird man nicht höher als 40 bis 50 Zentimeter vom Boden abheben. Der Rekord im Bike-Hochsprung liegt aber weit über einem Meter! Solche Höhen schafft man nur mit der korrekten, sprich besseren Bunny-Hop-Technik, bei der zuerst das Vorderteil und dann das Hinterteil des Mountainbikes hochgezogen wird.

Der richtige „Hase Hüpf“ besteht aus einer zweiphasigen Bewegung: Erst gibt man durch Beugen und Strecken der Arme den Impuls am Lenker damit das Vorderrad abhebt. Dann folgt das Abdrücken vom Boden mit den Füßen und man schiebt das Bike durch Strecken der Arme nach vorne. Diese Bewegung erinnert an einen Rodeoritt. Erst wird der Impuls nach hinten oben gerichtet, dann abgebrochen und wieder nach vorne oben gesteuert. Dabei spielt der Körperschwerpunkt eine große Rolle. Dessen Laufbahn sieht aus, als ob er eine doppelte Wellenlinie beschreibt, wie bei einem Cowboy, der sich im Sattel eines bockenden Mustangs hält. Der Vorteil des richtigen Bunny Hops: Du kannst höhere Hindernisse mit weniger Geschwindigkeit überwinden. Könner springen sogar aus Schrittgeschwindigkeit über stuhlhohe Brocken.

HIGH SPEED IST GEFÄHRLICH

Vielen mag der falsche Bunny Hop einfacher erscheinen und genügen. Doch er hat entscheidende Nachteile: Auf schwierigen Singletracks kann man nicht mit Full Speed fahren. Kurven, Wurzeln,

Zweige bremsen einen immer wieder ab, die Grundgeschwindigkeit reicht nicht für weite Sprünge. Will man den Hop mit hoher Geschwindigkeit springen, geht es beim Timing um Sekundenbruchteile und der kleinste Fehler kann sich blitzschnell zum Mega-Crash auswachsen. Ein kleines Rechenbeispiel: Rast du mit 36 Stundenkilometer auf einen Baumstamm zu, legst du genau 10 Meter pro Sekunde zurück. Das verkürzt die Reaktionszeit erheblich,

Auch ohne Klickpedale klebt der Fuß am Pedal, wenn man sich im Bike verspreizt und die Füße nach hinten-oben gegen die Pedale drückt. Stellt euch dabei vor, den Fuß geradezu ums Pedal wickeln zu wollen.



Vorübungen

VORDERRAD HOCH
Die zwei Phasen des Bunny Hops getrennt von einander üben. Durch Beugen und Strecken der Arme erfolgt eine Impulsübertragung auf den Lenker, gleichzeitig das Gewicht nach hinten verlagern. Beim Manual (Kapitel 10) oder beim Drop (Kapitel 15) ist der gleiche Impuls gefragt.



HINTERRAD HOCH
Das Gleiche umgekehrt für das Anheben des Hinterrads. Die Gewichtsverlagerung erfolgt dabei explosiv von hinten-unten nach vorne-oben. Die Schultern wandern dabei über die Vorderachse



AKTIVER OBERKÖRPER
Das Hochziehen des Lenkers gelingt viel besser, wenn man mit dem ganzen Oberkörper und den Armen aktiv ist. Im Rollen mit gebeugten Ellenbogen schnell den Lenker nach unten drücken. Den Impuls des rückfedernden Reifens und das Ausfedern der Gabel nutzen, den Oberkörper nach oben heben und dabei den Lenker hochziehen.



denn will man einen Meter vor dem Baumstamm abspringen, bleibt einem nur eine Zehntelsekunde Zeit, das Bike in die Luft zu bringen. Und eigentlich müsste man noch knapper, eher einen halben Meter vor dem Baum abspringen, um nicht so lange in der Luft bleiben zu müssen. Bei einem Viertel der Geschwindigkeit, also 9 Stundenkilometern, hat man auch vier Mal so viel Zeit, das Manöver zu starten.

Stichwort Kontrolle: Die zweiphasige echte Bunny-Hop-Technik hat zusätzlich den Vorteil des längeren Bodenkontakts. Man braucht weniger Grundgeschwindigkeit und man kann deutlich höhere Hindernisse überspringen. Trial-Asse wie Hans „No Way“ Rey springen fast aus dem Stand locker über einen Meter.

Genug der grauen Theorie, wie geht das in der Praxis? Man übt einfach die zwei Phasen getrennt und in Ruhe, um sie dann zusammen zu bauen und den zeitlichen Ablauf zu optimieren. Entscheidend ist das



Mit einem schnell und einfach zu bastelnden Hindernis übt man gefahrlos das richtige Timing, um das Vorderrad für den Bunny Hop rechtzeitig nach oben zu heben.

Timing. Um das Vorderrad vom Boden zu bekommen, ist es wirklich wichtig, nicht nur die Arme anzuziehen und sich dadurch vorzugaukeln, man bekäme das Rad in die Luft. Richtige Reihenfolge: Erst Beugen der Arme und dann explosives Strecken der Arme und gleichzeitig mit dem Körpergewicht nach hinten gehen und schon seid Ihr auf dem Hinterrad.

BESSER MIT DEM BUNNY HOP

Das Tolle am Biken: Alles funktioniert nach den gleichen Grundprinzipien, alle Bewegungsabläufe hängen zusammen. Man erhält mit wenigen Aktionen viele verschiedene Funktionen. Im Klartext: Der Wheelie (Kapitel 10) beeinflusst den Bunny Hop und umgekehrt. Genauso lässt euch die geübte Anliegerkurve schneller und sicherer durch die normale Schotterkurve fahren. Alles beeinflusst sich gegenseitig, deshalb sind alle neuen Manöver auf dem Bike eine Erfahrungserweiterung und deshalb auch eine Verbesserung für die individuelle Fahrtechnik.

Somit stellt die Bunny-Hop-Vorübung den ersten kleinen Manual dar (Kapitel 10 und 17). Das Surfen im Stehen auf dem Hinterrad ist also nichts anderes als eine Weiterentwicklung der Vorübungen zum Bunny Hop. Ein Aha-Erlebnis hoffentlich. Das gleiche – anders herum – muss passieren, um das Hinterrad vom Boden zu lüpfen. Hier darf man nicht die Geduld verlieren. Es ist aufgrund der Schwerpunktage des Bikes deutlich schwieriger, das Heck nach oben zu bewegen. Um Mogelpackungen auszuschließen, kann man mit BMX- oder anderen flachen Pedalen üben. Dann nützt auch kein Anfersen der Beine mit eingeklickten Schuhen mehr. Der Impuls zur Entlastung des Hinterrades muss aus der Vorwärts-Oben-Bewegung kommen. Das Körpergewicht muss explosiv nach vorne oben über den Lenker gebracht werden. Und die Pedale gleichzeitig entlastet. Das Gefühl für Timing und Stärke des nötigen Impulses kommen im Laufe der Übungen.

Wichtig ist die Fußhaltung und die Spannung, die man über den Druck am Lenker und gegen die Pedale aufbaut. Ihr müsst

euch vorstellen, dass ihr euch regelrecht im Bike verspreizt. Die Pedale zeigen dabei fast nach hinten und im hinteren Fuß solltet ihr das Gefühl haben, als ob sich der Fuß um das Pedal wickeln will. Weichere Schuhsohlen, wie von Jogging- oder BMX-Schuhen, helfen dabei. So habt ihr optimalen Kontakt und das Rad klebt wie mit Kaugummi an euren Beinen, auch ohne Klickpedale. Man kann diese Position im Rollen üben. Geradeaus fahren und alle paar Meter nur das Hinterrad hochziehen.

IM RHYTHMUS GEHTS LEICHTER

Der schwierigste Part: Zusammensetzen der Moves. Am besten einen Besenstiel oder irgendeine kleine Markierung auf dem Parkplatz suchen und los. Probiert, darüber zu kommen, ohne das Hindernis zu touchieren. Vorne wird noch ganz gut funktionieren. Hinten ist deutlich schwieriger. Erst langsam, eins nach dem andern. Erst Vorderrad, dann Hinterrad. Am besten spricht man sich einen Takt vor. Wenn man immer im gleichen langsamen Tempo bleibt, kann man so eins-zwei Vorder- und Hinterräder heben.

Wenn ihr euch sicher fühlt und das Bike den Besenstiel nicht mehr berührt, das Tempo leicht erhöhen. Dann werdet Ihr merken: Die Rhythmisierung Hop (Vorderrad)-Hop (Hinterrad) reicht nicht mehr aus. Die Zeit wird zu kurz, um die Bewegungen getrennt ausführen zu können. Jetzt sollte man diese beiden Bewegungen miteinander verschmelzen. Nehmt euch als Bewegungsvorstellung das Gefühl (natürlich steht ihr auf dem Bike), auf einem wilden



Im Gelände ist der Bunny Hop wichtig, um in unvermindertem Tempo über Hindernisse zu hüpfen und damit auch drohende Reifenplatten zu vermeiden.

Mustang zu sitzen, der euch abwerfen will. Ihr probiert so die Bewegungen eng miteinander zu kombinieren. Also die Bewegung nach hinten zu stoppen, wenn das Vorderrad in der Luft ist. Und dann in die Vorwärtsbewegung hineingehen, dabei Pedale entlasten und den Lenker nach vorne unter dem Körper durchschieben. Es sind immer noch zwei Phasen, die aber schneller und kürzer aufeinander erfolgen müssen. Denkt dran: Es dauert seine Zeit, den echten Bunny Hop wirklich gut zu beherrschen, aber es lohnt sich.

Singletracks

Ein Singletrack ist die Krönung der Bike-Erlebnisse.

Von Kurve zu Kurve schwingen, mit dem Vorderrad auf den Zentimeter dem schmalen Weg folgen.

Wenn alles optimal läuft, kommt man in den Flow.

Der Singletrack, zu halbdeutsch auch gerne Singletrail genannt, oder auf ganz deutsch Einspur-Weg, ist das höchste für den Mountainbiker. Wie in einem Videospiel schießt er über einen schmalen Weg hindurch zwischen Bäu-



Ausgesetzte Singletracks erhöhen den Adrenalinausstoß. Wer Angst hat, verkrampft und kann weder den Trail noch die Landschaft genießen. Wer sein Bike in Griff hat, erlebt eine tolle Bike-Tour.

men, Büschen und Farnkraut. Es ist nicht viel Platz. Nicht zum Lenken und auch nicht für Fehler. Schnelles Reagieren ist gefragt. Einmal zu spät gebremst, und schon droht die Botanik. Auch für Verschalten ist keine Zeit. Denn schon ist der nächste Hügel da und man verliert seine Geschwindigkeit und damit seinen Fluss. Auf Englisch heißt das „Flow“.

ALLES FUNKTIONIERT VON SELBST

Und genau das ist es, was uns wie in Trance über den Trail floaten lässt. Es handelt sich hierbei um ein Phänomen, welches

von dem amerikanischen Wissenschaftler Mihaly Csikszentmihalyi schon mehrfach untersucht worden ist. Der Flow-Zustand beschreibt einen Zustand des völligen Eins-Seins mit seinen Bewegungen. Die Bewegungen fließen förmlich von alleine und man macht sich keine Gedanken über Ängste, Probleme oder andere weltliche Dinge, sondern man befindet sich ausschließlich im Hier und Jetzt. Das Einzige was zählt, ist die Lösung der nächsten schwierigen Technikpassage auf dem Singletrack. Das genau ist der Zustand, der viele Mountainbiker süchtig macht. Deshalb können die meisten es nicht lassen und steigen immer wieder aufs Bike.

Um den Flow zu erleben, dürfen die Anforderungen natürlich nicht zu hoch sein. Ist der Trail stark exponiert, wie zum Beispiel die d'Uina Schlucht im Unterengadin, dann wird es schwierig mit dem Flow. Denn je nach Fahrkönnen stellt sich hier sogar Todesangst ein. Dann verkrampft man natürlich. Der Trail muss also im Bereich des Fahrbaren liegen. Allerdings darf die Aufgabe auch nicht gleich langweilig sein. Es braucht die goldene Mitte. Der Nervenkitzel sollte vorhanden sein, aber die entsprechenden Bewegungsmuster zur Lösung der Aufgabe auch. Wann und wo die Nerven prickeln, hängt vom individuellen Fahrkönnen ab. Je höher das automatisierte Technikniveau eines Bikers ist, um so größer muß die Herausforderung des Trails sein, um den Flow zu erleben. Ein paar Grundlagen sollten drin sein, bevor man sich auf der Suche nach dem Flow in die Trails stürzt.



Beim Singletrack-Vergnügen lautet die Devise: Maximaler Fahrspaß, minimales Risiko. Vorrasschauender Blick, locker in den Pedalen stehend und das Bike mit Body Language durch die Botanik manövrieren. Jederzeit bremsbereit und natürlich auch für kleine Anstiege gerüstet sein. Feel the flow!

GESCHMEIDIG WIE EINE KATZE

Fangen wir mit dem Thema Antizipation an. Ein schweres Wort aus der Trainingslehre für Vorausschauen und Vorwegnehmen. Also die Augen fahren voraus, und scannen den Trail nach aufkommenden Hindernissen, dem Kurvenverlauf und Uphill- oder Downhill-Passagen. Das heißt, wir sollten immer bewegungsbereit sein und mit Überraschungen rechnen. Geht es zum Beispiel plötzlich bergauf, sollten wir uns rechtzeitig um die richtigen Gänge gekümmert haben. Vorzugsweise befinden wir uns vorne auf dem mittleren Kettenblatt und hinten auch irgendwo in der Mitte. So haben wir mit dem Schaltvorgang am rechten Griff eine größere Bandbreite für Aufs und Abs. Für den Fall, dass es längere Zeit bergab geht, macht es Sinn, das große Kettenblatt aufzulegen. Dadurch müssen wir, falls wir mittretreten, nicht wie eine Nähmaschine kurbeln, sondern können mit ruhiger Trittfrequenz – so um die 80 Umdrehungen in der Minute – den Trail genießen und unsere Geschwindigkeit anpassen. Außerdem hat dies den Vorteil, dass die Kette mehr Spannung hat



Der Traum für jeden Mountainbiker: Ein technischer Singletrack in den Alpen. Die Optik verengt sich zum Tunnelblick, die volle Konzentration geht auf das schmale Band vor dem Vorderreifen und man versucht, jedes Hindernis blitzschnell zu erfassen und zu meistern.



und somit weniger Gefahr läuft, sich im Getriebe zu verheddern oder ins Leere zu springen.

Um im Singletrack schnell reagieren zu können, meidet man den Sattel. Im Stehen lässt sich das Bike viel besser kontrollieren und man kann alle Wellen, Löcher, Hindernisse ausgleichen. Singletracks verlangen vom Biker eine gewisse Dynamik. Weiche ausgleichende Bewegungen, wie die Katze über den Dächern von Nizza. Dann wieder explosiv Arme und Beine beugen und strecken. Je nach Situation. Im Stehen rollen wir mit waagerechten Kurbeln dahin. Wie beim Snowboarden den Lieblingsfuß vorne. So können wir das Bike geschickt um jede Kurve und jeden Baum manövrieren. Kommen schnell aufeinander folgende Richtungswechsel, lohnt es kaum, das kurvenäußere Pedal (siehe Kurventechnik) nach unten zu bringen, weil man gleich anschließend wieder in die umgekehrte Position gehen müsste. Dazu reicht zum einen die Zeit nicht und zum andern bringt das unnötige Unruhe in die Fahrposition.

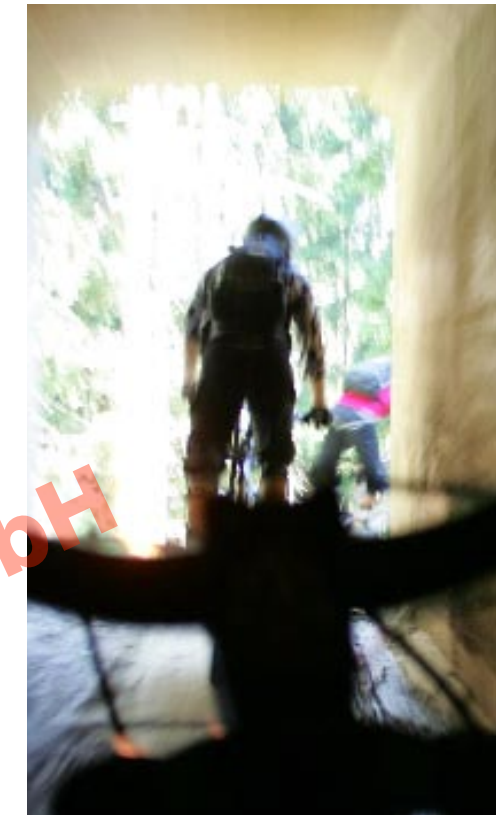
„Body Language“ heißt das Schlagwort. Körpersprache, also schnell agieren, beweglich in den Knien und Ellenbogen sein und Körperschwerpunkt dynamisch hin und her verlagern. Es kann immer ein Ast in Kopfnähe kommen oder ein unvorhergesehenes Schlammloch, dem man ausweichen möchte. Kleine Haken schlagen, das Bike unter sich arbeiten lassen. Steuern durch aktive Körperbewegungen. Das Bike folgt den Bewegungen und den Impulsen des Körpergewichts. Aber: Keinen „Todesgriff“ am Lenker, sondern locker bleiben. Sobald ich verkrampfe, verbrauche ich unnötig Energie und die Konzentration lässt nach.

Auf dem Singletrack ist wenig Platz, um auszuweichen. Daher muss man mit jedem Untergrund zu Recht kommen. Ob grobe Brocken, holprige Wurzeln oder schlammige Abschnitte – da muss man durch. Im Sand werden viele Biker nervös. Auch hier gilt: Locker bleiben. Das Bike unter dem Körper laufen lassen. Den Griff etwas lösen und schon sucht es sich den besten Weg durch die Sandkuhle. Gerade im Norden Deutschlands und in den Mittelgebir-

gen gibt es doch immer wieder sandige Trail-Passagen. Vortrieb und Geschwindigkeit stabilisieren. Wenn du hier zu langsam bist oder gar die Vorderbremse ziehst, bohrst du dich in den losen Untergrund und bekommst Schwierigkeiten, den Kurs zu halten. Oft endet Zögern in der Flora und Fauna des Heimatwaldes.

ZÜGIG ÜBER WURZELN

Wurzelpassagen, meist auch noch feucht, glitschig und hängend, sind den meisten 26-Zöllern ein Dorn im Auge. Aber: Wer viel wagt, der viel gewinnt. Die Wunschlinie anvisieren und zügig drüber. Ist die Passage wirklich hängend, nach Möglichkeit eine höhere Linie anvisieren, denn wenn ich doch abrutsche und Höhe ver-



Weil ein schneller Singletrack die höchste Konzentration erfordert, kommt man hier am ehesten in das Flow-Erlebnis: Das Gehirn schaltet auf Autopilot, alle Körperbewegungen sind perfekt und scheinen wie von selbst zu funktionieren.



Singletracks im Hochgebirge haben ihren eigenen Reiz. Zum Fahrspaß kommt noch ein atemberaubendes Panorama, das den Adrenalinausstoß nochmals erhöht und süchtig macht.

re, lande ich nicht gleich im Aus, sondern habe noch etwas Spielraum. Auf den meist blank geschälten Wurzeln tun sich die Reifen natürlich schwer, Traktion zu finden. Deshalb jede zusätzliche Belastung meiden. Bremsen ist tabu, das Gleiche gilt für Lenkbewegungen. Leicht machen auf dem Bike und möglichst kurze Kontaktzeiten mit den Wurzeln anstreben. Bremsen oder Beschleunigen kann man hinterher wieder.

Ähnlich verhält es sich mit Glatteis oder dem Fahren auf festgefahretem Schnee. Plötzliche Lenkbewegungen oder panikartige Bremsmanöver führen zu unangenehmen Bodenkontakten. Bleibt man locker, behält die Übersicht und probiert, sich leicht zu machen auf dem Bike, hat man die Passagen schneller gemeistert als vor-

her geglaubt. Es ist sogar ein sehr gutes Training auf dem Weg zur perfekten Bikebeherrschung bei solchen Trailverhältnissen zu fahren. Und Spaß macht es auch, vor allem, wenn die Kumpels reihenweise im Gebüsch landen.

Man sollte nicht gehemmt oder verkrampft in Singletracks gehen. Steigert euch langsam, vor allem was die Neigung des Geländes betrifft. Ideal für Einsteiger sind Trampelpfade in der Wiese, eventuell auch schon leicht abwärts. Hier kann man gefahrlos üben, das Bike unter sich zu kippen und das Vorderrad auf einem handtuchbreiten Weg zu manövrieren. Trifft man den Track nicht, passiert auch nichts, weil man einfach in die Wiese rauscht.

Auf felsigen oder schottrigen Singletracks kann man – falls man noch wenig Erfahrung hat – lieber langfingrige Handschuhe, Helm sowieso, und eventuell leichte Protektoren anziehen. Vor allem wenn das Gelände steiler wird, braucht man gute Bremstechnik. Ausrutscher und Stürze gehören

beim Biken schon mal dazu. Alle Bewegungserfahrungen auf dem Rad machen einen technisch besseren Biker aus dir. Unser Gehirn speichert diese Erfahrungen und in der entsprechenden Fahrsituation holt es hoffentlich das richtige Bewegungsmuster hervor. Wenn nicht, dann vielleicht im nächsten Singletrack. Schließlich lernt man aus gemachten Fehlern. Und kommt schnell wieder in den Flow.

Meist sind Singletracks in den Alpen Wanderwege, die sich in unzähligen Serpentinenschlängen ins Tal schlängeln. Je nach Steilheit, Fahrbarkeit und zu vernichtenden Höhenmetern warten hier nachhaltige Flow-Erlebnisse auf den versierten Biker.

