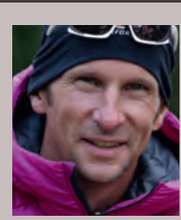
Beherrschung ist alles

Eine gute Fahrtechnik ist das A und O beim Mountainbiken. Ansonsten wird's schnell riskant. Unser Experte verrät Ihnen grundlegende Tipps und Tricks, wie Sie besser, effizienter und sicherer biken.

T Axel Head **F** Martin Schliephake

Radfahren kann doch jeder oder „ich bike schon 20 Jahre und komme überall an …". Alles richtig, aber haben diese Statements wirklich eine Aussage? Nein, eine Information über fahrtechnisches Können ist daraus nicht ableitbar. Oft wird Fahrtechnik entweder als selbstverständlich oder als extrem definiert. Dabei ist die Technik neben anderen Faktoren in allen Alpinsportarten mit erfolgbestimmend und risikominimierend. Die Weiterentwicklung des Materials hat auch ein Fortschreiten der Fahrtechnik zur Folge. Heute befahren einige Mountainbiker Wege, die selbst für Wanderer anspruchsvoll sein können. Biker auf alpinen Gipfeln sind heute keine Seltenheit mehr. Mountainbiken hat sich entwickelt und das erreichte Fahrtechnikniveau in der Bike-Szene ist heute beeindruckend. Zu Beginn jeder Bewegungstechnik gilt es aber, sich zunächst ein solides Fundament an Bewegungserfahrungen anzueignen. Alles andere kommt mit der Zeit. Die auf den nächsten Seiten folgenden Punkt sind die Grundlagen des modernen Bikens und die Türöffner zur MTB-Fahrtechnik.

EXPERTE



Axel Head hat Sport- und Wirtschaftswissenschaften in München studiert und ist seit 20 Jahren als Guide tätig. Der Inhaber von **www.emotionsports.de** ist Mitglied im Bundeslehrteam des DAV und Co-Autor des Alpin-Lehrplans 7 Mountainbiken.

099_Bike_XBRW.indd 106 20.12.2012 11:49:15

❶ DIE GRUNDPOSITION

Aus dieser Körperhaltung heraus lassen sich viele Bewegungen beim Mountainbiken schnell und effektiv ausführen. Die Merkmale der Grundposition sind eine stehende Position auf nahezu waagerechter Kurbel, wobei **beide Knie leicht gebeugt** und etwas nach außen gedreht sind. **Die Hüfte** befindet sich in etwa auf Höhe der gedachten Sattelstützenverlängerung, so dass der Bauchnabel als Körperschwerpunkt zentral über dem Fahrrad gehalten werden kann. **Die Ellbogen** werden in leicht gebeugter Haltung ein wenig nach vorn außen gedreht. **Ein bis zwei Finger** liegen bremsbereit auf den Bremshebeln. Die Blickführung geht in Fahrtrichtung. Aus dieser Position heraus lassen sich Kurven, Stufen, Rinnen oder andere Hindernisse am besten meistern, so lange kein Treten erforderlich ist!

DER EXPERTE RÄT

Sobald es knifflig wird, unbedingt möglichst frühzeitig die Grundposition einnehmen!

Aller Anfang ist Gleichgewicht: Eine stabile, in „Fleisch und Blut übergegangene" Grundposition auf dem Bike bringt neben Sicherheit die nötige Bewegungsbereitschaft.

❷ DAS GLEICHGEWICHT

Höher, schneller, weiter! Dieser Trend ist für das MTB-Fahrtechnik-Training zu Beginn kontraproduktiv. Wie bei allen Roll- und Gleitsportarten stellt auch im Mountainbike-Sport die **Gleichgewichtsfähigkeit** den **Grundstein aller Fahrtechnikkünste** dar. Schon einfache Übungen, die das Gleichgewicht regelmäßig herausfordern, bringen langfristig ein Plus an Sicherheit und Fahrspaß im Gelände. **Richtig und falsch** gibt es beim Training der Gleichgewichtsfähigkeit im Grunde nicht. Der eigenen Fantasie ist bei der Übungskreation keine Grenze gesetzt. Lediglich das Ziel – bei möglichst geringem Tempo nicht vom Bike abzusteigen – und ein weicher verkehrsfreier Untergrund sind die Rahmenbedingungen für Ihr Training. **Einige Beispielübungen**: Stehversuch in verschiedenen Variationen, Hindernisse wie Bäume, Parkbänke etc. langsam mit Kontakt anfahren und ohne abzusteigen wieder verlassen, Mini-8er fahren, verschieden große Gegenstände aufheben und abstellen, fahren und jonglieren, einhändig oder freihändig üben und vieles mehr …

DER EXPERTE RÄT

Richtig und falsch gibt es beim Gleichgewichtstraining nicht, sondern nur schwach oder stark ausgeprägte Gleichgewichtsfähigkeit. Regelmäßigkeit und Geduld führen zum Erfolg. Dranbleiben und immer variieren! Das Lernen in diesem Bereich hört für niemanden auf!

Die Entdeckung der Langsamkeit: Das Gleichgewicht auf dem Rad zu beherrschen, ist das Fundament jeder Fahrtechnik.

Die ideale Position bei moderater Steigung: Sitzend, Hüfte rutscht auf dem Sattel leicht nach vorne, Ellbogen sind gebeugt und zeigen nach hinten, Oberkörper und Schultern wandern Richtung Lenker zur Belastung des Vorderrads.

❸ BERGAUFFAHREN

Auffahrten locker bezwingen: Höhenmeter auf steilen Forststraßen zu sammeln, kostet nicht nur Kraft und Ausdauer, sondern erfordert auch einiges an Fahrtechnik. Die entscheidenden Faktoren sind eine **angepasste Belastungsverteilung und eine ausreichende Beschleunigung**. Eine konstante, ökonomische Tretbewegung ohne Kraftspitzen sorgt für satte Traktion des Hinterrades. Schaltwechsel im Anstieg setzen ein kurzes Verringern der Kettenlast voraus. Hier ist also auf Fingerspitzengefühl und gefühlvolles Treten zu achten. Viele Steigungen sind gut im Sattel bezwingbar. Hierbei wandert der **Kontaktpunkt zum Sattel bei zunehmender Steigung nach vorne**. Im Extremfall wird der Kontaktpunkt an der Sattelspitze sogar verloren und man „schwebt" für andere nicht sichtbar knapp über dem Sattel, um die eigene Gewichtskraft zusätzlich zu nutzen. Der Oberkörper stabilisiert lediglich die Beinarbeit. Ein aktives Ziehen am Lenker ist so weit wie möglich zu vermeiden, da dies nur zusätzliche Stabilisierungsenergie kostet. Besser ist ein **aktives Abknicken im Hüftgelenk**. Dadurch senkt sich der Oberkörper in Richtung Lenker. Das Vorderrad bleibt am Boden. Die Position auf oder über dem Sattel ist entscheidend: Zu weit hinten und das Vorderrad steigt – zu weit vorne und das Hinterrad bekommt Schlupf. Ein Wechsel zwischen sitzender und stehender Bergauf-Technik entlastet den Bewegungsapparat sowie die Weichteile und ist je nach Untergrund, Steilheit und Trainingszustand zu empfehlen.

ANFAHREN AM BERG

Wer kennt das nicht? Beim Anfahren dreht das Hinterrad durch oder das Vorderrad steigt mit den ersten Tritten? Erster Schritt zur Starthilfe ist das Einlegen eines geeigneten Gangs und das Querstellen des Bikes zur Fahrtrichtung. Im Anschluss wird das gesamte Körpergewicht sitzend auf den Sattel und den Bergfuß als Standbein verteilt. Der Talfuß schiebt das Pedal etwa in eine 14-Uhr-Stellung und klickt ein. Jetzt werden zeitgleich die Bremsen gelöst, und das talseitige Pedal dosiert getreten. Der Blick richtet sich in Fahrtrichtung und das Standbein sucht nach einem sanften Abstoß vom Boden das Pedal. Ein leichtes Einlenken in die neue Fahrtrichtung und die Fahrt kann weitergehen!

099_Bike_XBRW.indd 108 20.12.2012 11:49:19

❹ ABFAHREN / BREMSEN

Abfahrten mit Reserven meistern: Selbst einfach erscheinende Forstpisten erfordern vom Biker neben Achtsamkeit und Rücksicht auf andere Wegenutzer durchaus fahrtechnische Maßnahmen. Die entscheidenden Faktoren beim Bergabfahren sind eine **angepasste Belastung und eine ausreichende Verzögerung**. Um diese Faktoren zu erreichen, sind vor längeren Abfahrten der Sattel tiefer und die Federgabel – falls möglich – höher zu stellen. Ein **dosierter Einsatz beider Bremsen ohne Kraftspitzen** sorgt für die nötige Verzögerung. Grundsätzlich sind immer beide Bremsanlagen zu benutzen. Selbst bei extremem Schwimmschotter und Stufen wird die Vorderradbremse selten komplett geöffnet. Die Dosierung des Einsatzes verteilt sich in diesen Fällen zwar kurz stärker auf die Hinterradbremse, aber die Vorderradbremse bleibt in der Regel stets mit im Spiel. Bei längeren Abfahrten sollte den filigranen Stoppern die Gelegenheit zur Abkühlung gegeben werden. Dies kann durch wechselseitiges Bremsen vorne/hinten oder noch besser durch den einen oder anderen Stop erreicht werden. Sowohl aus Aspekten des Risikomanagements als auch der Ökologie ist **eine gute Bremstechnik für Mountainbiker unabdingbar**. Wer Bremse und Reifen nicht kontrollieren kann, Forstwege und Singletrails mit Bremsspuren versieht, nimmt mögliche Schädigungen des Untergrunds in Kauf und setzt dabei unser aller Image mit aufs Spiel.
Die Körperposition beim Bergabfahren leitet sich aus der eingangs beschriebenen Grundposition ab. Diese Haltung ermöglicht ein **schnelles Agieren und Reagieren**. Je nach Neigung und Untergrund verändert sich die Körperhaltung. Bei leichten Abfahrten spricht nichts dagegen, sich wieder auf den Sattel zu setzen. Sobald es schwieriger, steiler oder unübersichtlich wird, ist allerdings wieder die Grundstellung gefragt. **Je steiler das Gelände wird, desto mehr wandert hierbei die Hüfte über das Sattelende**. Ein zu weites Strecken der Hüfte nach hinten ist kontraproduktiv, da das Vorderrad an Traktion verliert. Ohne Traktion wird das Verzögern und Steuern zum Abenteuer. Daher ist der **Irrglaube, „Hüfte nach hinten" sei die Musterlösung, nur bedingt richtig**. Achten Sie vielmehr auf eine angemessene Belastung beider Reifen. Wenn Sie die Ellbogen beim Bergabfahren ganz leicht nach außen drehen, erreichen Sie hierdurch automatisch eine zentralere Position. Leicht gebeugte Gelenke im Fußgelenk-, Knie- und Ellbogenbereich bescheren so auch Hardtail-Fahrern einen natürlichen Federweg.

ABSTEIGEN AM BERG

Der Notausstieg nach hinten ist die sicherste Variante, in schwierigem Gelände vom Rad abzusteigen, und sollte von allen Mountainbikern sicher beherrscht werden. Dieser Bewegungsablauf kann vorab geübt und automatisiert werden: Aus der Grundposition werden beide Bremsen dosiert gezogen. Die Arme werden länger, die Hüfte wandert über den abgesenkten Sattel nach hinten. Der erste ausgeklickte Fuß wird zügig abgesetzt. Erst jetzt wird der Lenker im fast erreichten Stillstand losgelassen und das Bike evtl. am Sattel festgehalten. Der berüchtigte Sturz über den Lenker ist so fast unmöglich.

Flucht nach hinten: Der Notausstieg nach hinten ist ein wichtiges, sicherheitsrelevantes Manöver, das jeder im Gelände beherrschen sollte.

099_Bike_XBRW.indd 109 20.12.2012 11:49:22

❺ VOLLBREMSUNG

Fit für den Notfall? Die Vollbremsung! Im Gegensatz zur stets notwendigen, gefühlvollen „schleifenden“ Verzögerung in diversen Fahrpassagen ist die Vollbremsung eine seltene Extremsituation. Das Ziel ist hierbei klar: möglichst schnell und sicher zum Stillstand kommen. Beispiele hierfür können Wildwechsel, Schranken, Gegenverkehr, Autotüren oder andere Hindernisse sein. Aus der Grundposition heraus werden beide Bremsen maximal möglich gezogen, ohne dabei blockierende Reifen zu erzeugen. Um die Verzögerungskraft der Vorderradbremse aufzufangen und die Traktion des Hinterrad-Reifens zu erhöhen, wird das Rad **explosiv nach vorne geschoben**. Die Arme strecken sich und die Hüfte wandert nach hinten. **Achtung:** Ein zu starkes Absenken der Hüfte nach hinten unten ist zu vermeiden. Das Bike ist sonst nicht mehr steuerbar und das Vorderrad rutscht leichter weg. Auf Schlupf der Reifen ist mit kurzem Nachlassen der jeweiligen Bremse zu reagieren. Dieses ABS-System in den Fingern sollte auf verschiedenen Untergründen trainiert werden. Am **Ende der Bremsung kann der rettende Fuß zum Halt** abgesetzt werden oder es erfolgt das bereits beschriebene Absteigen über den Sattel nach hinten. Richtig Bremsen basiert auf **guter Wahrnehmung und viel Gefühl für Material und die eigene Körperposition**. Verzögerung ist beim Mountainbiken fast allgegenwärtig. Die Vollbremsung ist lediglich ein Manöver des Verzögerns, allerdings hier von zentraler Bedeutung.

Kurven-Variante 1, wenn man „etwas gemütlicher“ durch die Kurve fährt: Kurbeln sind waagerecht gestellt (15-Uhr-Stellung).

Kurven-Variante 2, wenn man dynamischer durch die Kurve fährt: Kurbeln sind senkrecht gestellt (18-Uhr-Stellung).

099_Bike_XBRW.indd 110 20.12.2012 11:49:25

DER EXPERTE RÄT **Versuchen Sie immer, beide Bremsanlagen, also Vorderrad- und Hinterradbremse, mit maximal möglichem Einsatz zu verwenden, ohne dass eines der Räder blockiert!**

Bewegungsablauf bei einer Vollbremsung (von links): Grundposition – Belastungsausgleich – Auflösen und Ausklicken – Absteigen.

6 KURVEN

Keine Angst vor Kurven und Kehren: Sie verlieren schnell ihren Schrecken, wenn das **Tempo vor den Richtungsänderungen angepasst wird und die Blickführung stets in Fahrtrichtung** gehalten wird. Führen Sie das Rad durch die Kurve. Durch Druck und Zug am Lenker lässt sich die Lenkposition stabilisieren. Behalten Sie stets die zentrale Position über dem Fahrrad als Ziel im Auge und vermeiden Sie undosiertes und zu starkes Bremsen in der Kurve. Lesen Sie den Untergrund und wählen Sie **vorausschauend eine für Sie geeignete Fahrlinie**. Jede Kurve ist anders. Tipps zur Spurwahl wie außen-innen-außen klingen logisch, sind aber auf öffentlich genutzten Wirtschaftswegen schlicht lebensgefährlich und deshalb auch keine Option. Anregungen wie „Innenpedal bei jeder Kurve unten halten“ oder „Innenbein ausstellen“ haben in anderen Bereichen des Mountainbike-Sports mit höheren Geschwindigkeiten evtl. Berechtigung, für Tourenbiker auf der Forststraße sind sie hingegen überflüssig und führen meist zu einer falschen Belastung des Bikes.

ANZEIGE

Schnupperabo

Zum Kennenlernen:
3 ALPIN-Hefte plus Sitzmatte
für nur 11,90 Euro

Teststrecke

Dazu: Extraheft im Heft mit Touren-Tipps oder Super-Panorama.
:: In jeder zweiten Ausgabe: 16 Seiten BERGE oder Mountainbike.

Es besteht kein Widerrufsrecht. Bei Rückfragen wenden Sie sich bitte an den Leser-Service, Tel.: +49 911 216 22 22.
Verlagsanschrift: Olympia-Verlag GmbH, Badstraße 4 – 6, 90402 Nürnberg
Geschäftsführer: Bruno Schnell, Hartmut Borchardt; Registergericht Nürnberg HRB 607, USt-IdNr. DE 811186870

9696_1112_IN_jb

:: Bestellen Sie per Coupon oder per Internet: www.alpin.de/mini
E-Mail: leserservice@alpin.de · Fax +49 911 216 22 30 ::

:: Coupon bitte ausgefüllt senden an: ALPIN-Leser-Service, 90327 Nürnberg

JA, ich möchte ALPIN kennenlernen und bestelle die nächsten drei Hefte im Schnupperabo für 11,90 Euro (A: 12,90 Euro, CH: 21,– sFr., restl. Ausland Zusatzporto). Möchte ich darüber hinaus weiterlesen, brauche ich nichts weiter zu tun. Ich bekomme dann ALPIN zum günstigen Abo-Preis von 62,90 Euro (A: 69,10 Euro, CH: 114,– sFr., restl. Ausland Zusatzporto) für 12 Ausgaben frei Haus. Das Abonnement kann ich jederzeit wieder beenden. Die Gebühr für noch nicht gelieferte Hefte bekomme ich zurück. Die Auslieferung der Prämie erfolgt nach Zahlungseingang. Das Angebot gilt je Haushalt nur einmal und nur für Leser, die in den letzten sechs Monaten ALPIN nicht bezogen haben. Möchte ich ALPIN nicht weiterlesen, genügt eine kurze schriftliche Mitteilung bis spätestens sieben Tage nach Erhalt des dritten Heftes an: ALPIN-Leser-Service, Badstr. 4–6, 90402 Nürnberg, Fax +49 911 216 22 30, E-Mail: leserservice@alpin.de.

Name, Vorname

Straße, Hausnummer

PLZ, Ort

Telefon (für evtl. Rückfragen) E-Mail

Ich zahle jährlich per: ○ Abbuchung ○ Rechnung

Konto BLZ

Bankinstitut

Datum, Unterschrift 921985

○ **Ja, ich will immer auf dem Laufenden bleiben!** Bitte informieren Sie mich auch weiterhin über Medien-Angebote des Olympia-Verlags per Post, Telefon oder E-Mail. Dieses Einverständnis kann ich jederzeit widerrufen.