



AXEL HEAD

ist seit 1993 als Bike-Guide und Fahrtechnik-Coach tätig sowie Autor des aktuellen Alpin-Lehrplans Mountainbiken.
www.emotionsports.de

DEN BOGEN RAUS FÜR DIE

SCHOTTERKURVE

Schotterkurven: mit losen Steinen belegt, von Fahrrielen zerfurcht, meistens schlecht einsehbar. Gerade Alpecrosser können ein Lied davon singen, wie es sich anfühlt mit Mehrtagesgepäck auf dem Rücken gegen Zentrifugalkraft und Reibungsverlust anzukämpfen. Werden ein paar Tipps beachtet, verlieren Schotterkurven aber Ihren Schrecken.

Text: AXEL HEAD | Fotos: MARTIN SCHLIEPHAKE

Das Projekt Schotterkurve ist abhängig von Material, Linie, Untergrund, Geschwindigkeit und Bewegungstechnik. Grundlegende Tipps wie breitere Bereifung mit vernünftigen Profil und angepasstem Luftdruck und ein tiefer gestellter Sattel erleichtern eine sichere Kurvenfahrt grundsätzlich immer. Schotterkurve ist nicht gleich Schotterkurve. Untergrund und Einsehbarkeit sind stets verschieden. Aus diesen Gründen ist die all zu oft zitierte Linienwahl „außen innen außen“ in der Realität keineswegs immer die erste Wahl. Ist eine Kurve nicht einsichtig birgt diese Lösung mehr Gefahren als Nutzen. Der entgegenkommende Fußgänger, Biker oder Fahrzeugführer hat denkbar wenig Verständnis dafür, daß diese Linie für Euch jetzt gerade die theoretisch beste Lösung wäre. Hier ist also situatives Handeln gefordert. Oft ist auch aufgrund unterschiedlicher Untergründe oder eingefahrener Rillen eine andere Linie evtl. sogar viel sinnvoller. Jede Kurve vorher zu lesen, eine Entscheidung zu treffen und dann entsprechende Aktionen auszuführen ist der Schlüssel für jeden Kurvenstar.

Folgende Erläuterungen beziehen sich auf eine einsehbare Forststraße mit gleichmäßig lossem Untergrund in mittelsteiler Neigung:



EINFAHRT

Nach Abschätzung von Untergrund, Kurvenwinkel, Einsehbarkeit und Geschwindigkeit wird aus der Grundposition heraus das Tempo auf die gewünschte Kurvengeschwindigkeit mit beiden Bremsen dosiert angepaßt. Der Blick richtet sich von Beginn an aus der Kurve heraus in Fahrtrichtung. Starkes Abbremsen während der Kurvenfahrt ist zu vermeiden um die Traktion der Reifen nicht noch zusätzlich herauszufordern.

STEUERUNG

Um das Rad durch die Kurve zu bewegen wird nach Möglichkeit der Lenkeinschlag möglichst gering gehalten und der Bogen durch die Kurve durch ein Kippen des Rades zur Innenseite verstärkt.

Das **kurvenäußere Bein** wird dazu auf die 18.00 Uhr Stellung abgesenkt und **die Hüfte** leicht über das Oberrohr zur Kurvenaußenseite verlagert. Bei Bedarf unterstützt das **kurvenäußere Knie** durch Kontakt und Druckaufbau am Oberrohr den Druck zur Kurveninnenseite.

Die Arme kippen (Innenarm) bzw. ziehen (Außenarm) das Rad aktiv zur Innenseite und regulieren den Lenkeinschlag. Von zentraler Bedeutung ist über die gesamte Kurvenfahrt eine ausreichende und gut ausbalancierte Belastung des Vorderrades!

Durch Veränderung von Kippwinkel, Hüftposition und Armarbeit kann während der Kurvenfahrt wunderbar nachreguliert werden. Das Befahren von Schotterkurven ist gekennzeichnet von fließenden Bewegungen, d.h. Endpositionen, welche eingenommen und nicht mehr verändert werden sind nicht sinnvoll. Je nach Wahrnehmung muß die Position auf dem Bike oder die Stellung des Rades durch die genannten Faktoren immer wieder neu angepaßt werden.





AUSFAHRT

Nach dem Scheitelpunkt der Kurve wird das Rad wieder aufgerichtet und die Grundposition eingenommen. Hierzu lösen die Arme den Druck und Zug Auf auf, die Kurbelstellung wird zurück in die 15.00 Uhr Stellung gebracht und die Hüfte wandert zurück in eine zentrale Position über dem Oberrohr. Die während der Kurvensteuerung leicht schleifend betätigten Bremsen werden geöffnet und Geschwindigkeit kann aufgenommen werden.

„JE UNTERSCHIEDLICHER DER BELAG WIRD, DESTO MEHR ABSTAND IST VON DER TIEFER GESTELLTEN KURBELPOSITION DES AUSSENBEINS ZU NEHMEN“

DIE IDEALLINIE

Die Linienwahl von Mitte – Innen – Mitte ist in dieser Beispielkurve gut möglich und stellt somit auch die Ideallösung dar.

Verändern sich äußeren Bedingungen wie Einsehbarkeit, Breite, Untergrund oder auch Ausgesetztheit ist eine „**Je...desto - Taktik**“ sinnvoll. In der Praxis bedeutet dies:

Je gefährlicher die Kurve ist, **desto** größer ist vor der Kurveneinfahrt die Temporeduzierung.

Je schlechter die komplette Kurve einsehbar ist, **desto** mehr Priorität ist auf Rechtsfahrpflicht zu setzen.

Je unterschiedlicher der Belag wird, **desto** mehr Abstand ist von der tiefer gestellten Kurbelposition des Außenbeins zu nehmen, um auf Unebenheiten wie große Steine, Rillen, Balken, Löcher etc. besser reagieren zu können.

Techniken, die aus dem Bikepark, Dirtstrecke oder Rennkurs abgeleitet werden bieten viele wichtige Aspekte zur Bikebeherrschung. Die Umsetzung und Einsetzbarkeit dieser Techniken auf alpinen Schotter-Strecken ist mit Einschränkungen auch wunderbar möglich. Eine stets gültige und anwendbare Ideallösung stellen sie allerdings aufgrund der Situationsvielfalt auf Tour nicht dar.

Die vorgestellten Aktionen helfen den Bogen mit der Schotterkurve sicher und schnell heraus zu bekommen – nicht mehr und nicht weniger.

