



## Fahrtechnik: Alpencross

# DOWN THE HILL

Die Pässe sind schneefrei, die Route steht, die Ausrüstung ist komplett, und die Kondition stimmt auch ... aber wie sieht es mit der Fahrtechnik aus? Mit diesen fünf Tipps heißt es meist freie Fahrt.

Text: AXEL HEAD | Fotos: MARTIN SCHLIEPHAKE



**AXEL HEAD**  
ist seit 1993 als Bike-Guide und Fahrtechnik-Coach tätig sowie Autor des aktuellen Alpin-Lehrplans Mountainbiken.  
[www.emotionsports.de](http://www.emotionsports.de)

### HUCKEPACK

#### Das Kreuz mit dem Rucksack?

Nicht selten beeinträchtigt ein schwerer oder falsch gepackter bzw. eingestellter Rucksack die Fahrtechnik erheblich. Ein Rucksackgewicht von über 6-7 Kg verursacht nicht nur Nacken und Rückenschmerzen, sondern kann das Gleichgewicht auf ruppigen Trails massiv durcheinander bringen. Achte also auf eine gewichtsoptimierte Ausrüstung und packe die schwersten Teile möglichst körpernah auf Höhe der Schulterblätter. Leichtere Utensilien werden unten oder außen verstaut.

**Zur Einstellung:** Lockere zunächst alle Riemen. Setze jetzt den gepackten Rucksack auf und positioniere den Hüftgurt in etwa mittig auf dem Beckenknochen und schließe ihn. Anschließend stelle die Schulterriemen wieder enger ohne viel Last vom Hüftgurt zu nehmen. Als letztes achte darauf, dass der Rucksack mittig sitzt und bei schnellen Bewegungen keine Schlagseite bekommen kann. Fixiere idealerweise die Schultergurte mit dem Brustgurt und schon kann der Trail kommen.



### STOCK & STEIN (FROSCH & GORILLA)!

#### Fahren auf nassem, losem oder wechselndem Untergrund

Ein langer mit kleinen und großen Hindernissen gespickter Singletrail bergab. Das ist Spaß pur, vorausgesetzt die Trailtechnik passt! Nach Absenken des Sattels verteilst Du Dein Gewicht gleichmäßig auf beide waagerechten Kubelarme. Sprung- und Kniegelenke werden leicht gebeugt und etwas nach außen gedreht. Das Bike bleibt so unter dem Bauchnabel (ist gleich Körperschwerpunkt) möglichst agil. Die Hüfte bleibt relativ weit oben zentral über dem Bike. Lenker und Vorderrad werden ausreichend belastet, um ein sicheres Steuern zu gewährleisten. Der Blick geht in Fahrtrichtung und ein bis zwei Finger kontrollieren die Bremsen. Auch die Ellbogengelenke werden gebeugt und leicht nach vorne außen gedreht. Diese „GO-FRO“-Stellung (Gorilla-Armhaltung und Frosch-Beinhaltung) beschert größtmögliche Sicherheit und Fahrspaß. Unebenheiten, Stufen, Bohlen sowie nasse oder hängende Wurzeln können durch ein sanftes Arbeiten in den genannten Gelenken jetzt wunderbar kompensiert werden. Die Fahrweise wird flüssiger und flüssiger ...



Die Fotos entstanden mit freundlicher Unterstützung von Body & Soul Erlding: [www.bodyundsoul.ag](http://www.bodyundsoul.ag)

## STUFENPLAN

### Stufen rollend befahren

Steine, Wurzeln, Holzbohlen oder Stufen zwingen bergab wie bergauf oft zum Absteigen. Die geringe Fahrgeschwindigkeit, das Ausgleichen des schweren Rucksacks und oft fehlerhafte Belastung der beiden Räder erschweren das Meistern von Stufen erheblich.

Wird entschieden eine Stufe zu befahren, ist es sinnvoll, die Fahrlinie möglichst im rechten Winkel zur Stufe zu wählen. Wieder entscheidet die Hüftposition über Gelingen oder Scheitern des Stufenplans.

**Beim Bergabfahren** über eine Stufe bleibt die Hüfte zunächst über der Stufe stehen und das Rad wird durch die länger werdenden Arme langsam nach vorne unten freigegeben. Sobald das Hinterrad folgt, ist die Hüfte durch ein erneutes Strecken von Sprung und Kniegelenk wieder in die neutrale Position zu

bringen, bevor der Körperschwerpunkt nach hinten absackt. Die Geschwindigkeit wird mit Hilfe beider Bremsen möglichst gleichmäßig kontrolliert.

**Beim Bergauffahren** über eine Stufe ist ebenfalls die Position der Hüfte entscheidend. Ist sie zu tief oder wird gar komplett sitzen geblieben, wird das Hinterrad zwangsläufig dem entlasteten Vorderrad über die Stufe nicht folgen können. Das Zusatzgewicht am Buckel verstärkt diesen Effekt und testet zudem die Pannensicherheit von Reifen und Felge am Hindernis aus. Frühzeitiges Entlasten des Vorderrades durch Treten oder durch Oberkörperbewegung, gefolgt von einem aktiven Entlasten des Hinterrades durch ein Anheben der Hüfte, verschafft hier meist Abhilfe.

Für Stufen im Grenzbereich des Rollbaren werden andere Techniken wie z. B. Springen, Trial-Techniken oder kleine Drops nötig. Dies unter physischer Belastung und dem Mehrgewicht einer Alpen-cross-Ausrüstung zu erlernen, ist nicht sinnvoll.



## EINFACH SPITZE!

### Spitzkehren rollend befahren

Die Besonderheit bei schmalen und engen Kurven liegt in der geringen Fahrgeschwindigkeit. Durch das geringe Tempo gestaltet sich die Fahrt oft kippelig und instabil. Mit Hilfe von Ausgleichsbewegungen, präzisiertem Bremseinsatz und exaktem Steuern ist es dennoch möglich, die Balance aufrecht zu erhalten. Das Motto für diese Herausforderung sollte lauten: „So schnell wie möglich, so langsam wie nötig.“ Als Voraussetzung muss zunächst die Kurve „gelesen“ werden: Winkel, Neigung, Untergrund und Umgebung lassen hierbei keine Pauschalaussage über die allgemeingültig richtige Fahrspur zu.

**Die erste Phase** der Kurveneinleitung ist reine Kopfsache: Nach Festlegung der Fahrlinie blicken die Augen frühzeitig in die neue Fahrtrichtung. Ihnen folgen zeitverzögert Schulterachse und schließlich auch der Lenker.

**Die zweite Phase** ist das gleichmäßige Steuern und das Ausbalancieren auf dem Fahrrad während der Kehrendurchfahrt. Zu starkes Kippen des Bikes erschwert das Ausbalancieren. Um das Bike langsam um Haarnadelkurven zu zirkeln, ist die waagerechte Kurbelstellung eine Erleichterung.

Dies ist sogar erfolgsbestimmend, sobald die Kurve nicht rollend befahrbar ist und ein Versetzen von Hinter- oder Vorderrad nötig wird. Mit der entsprechenden Balance und einem gleichmäßigen Rollen sind aber selbst mit dem Alpen-cross-Rucksack noch beachtliche Kehren zu meistern, ohne dass die Räder den Boden verlassen müssen.

**Die dritte Phase** ist die Kurvenausfahrt, in der wieder etwas Fahrt aufgenommen werden kann. Ein frühzeitiges Lösen der Bremsen erleichtert die Stabilisation des Bikes, und die nächste Kehre kann kommen.



## PLAN B

### Absteigen nach hinten

Der Notausstieg nach hinten sollte in jedem Gelände sitzen. Scanne zunächst das Gelände und entscheide Dich frühzeitig zwischen Fahren oder Schieben. Betätige dosiert die Bremsen. Durch eine Armstreckung und ein Absenken der Hüfte hinter den Sattel erleichterst Du Dir das Absetzen des ersten Fußes auf den Boden nach hinten. Die Finger bleiben an beiden Bremsen, und der zweite Fuß folgt zeitverzögert auf den sicheren Untergrund. Sobald der feste Stand erreicht ist, können Bremsen und Lenker, wenn nötig, freigegeben und das Rad am Sattel festgehalten werden.



## „DER BESTE LEHRER IST DAS GELÄNDE!“

Welcher Outdoorsportler kennt diese Phrase nicht? Trotz der Richtigkeit der Aussage ist eine mehrtägige Alpenüberquerung der falsche Zeitpunkt, um Fahrtechnik zu verfeinern. Mut und Wagnis weichen in diesen Tagen taktischer Weitsicht und besonnenem Risikomanagement. Auch wenn sich ein verbundener Cut am Schienbein oder die verwegene Schürfwunde im Gesicht gut vor den Eisdielen des Zielortes machen, gibt es positivere Erinnerungen an das Bergauf-Bergab durch die Alpenwelt.

**New 2012: RACING RALPH**  
 Weight: -30g / Rolling Resistance: -20%

**Radikal leichter, radikal schneller.**  
 Triple Compound PaceStar. Komplettes neues Profil: mehr Kurvenkontrolle, optimiert für 29er-Aufstandsflächen!

schwalbe.com