



**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)

## Fahrtechnik: UPHILL

# DER STEILE WEG ZUM BERGKÖNIG

Es gibt sie überall in den Alpen, diese fiesen und doch atemberaubend schönen Auffahrten, die Biker in zwei Lager spaltet: in die Fahrenden und in die Schiebenden. Ausrüstung, Tagesform, Taktik, Kraft, Ausdauer und Fahrtechnik entscheiden über die Gruppenzugehörigkeit.

Text: AXEL HEAD | Fotos: MARTIN SCHLIEPHAKE

Mit der richtigen Technik können auch richtig steile Anstieg gemeistert werden.

### STARTHILFE

#### Das Anfahren am Berg

Lege einen geeigneten Gang ein und positioniere das Rad quer zur Fahrtrichtung auf festem Untergrund. Kippe das Rad leicht zum Berg und setze Dich von der Bergseite auf das Rad. Der Bergfuß bleibt am Boden. Der Talfuß positioniert sich auf dem Pedal und wird, wenn nötig, eingeklickt. Luftholen und los geht es: Durch behutsames Treten in das auf 12 Uhr gestellte vordere Pedal und das Lösen der Bremsen setzt sich das Rad in Bewegung. Zeitgleich stößt sich der Bergfuß leicht vom Boden ab und wechselt auf das Pedal. Leichtes Einlenken stellt die gewünschte Fahrtrichtung her.

**D**as Bewältigen von langen schwierigen Passagen im Anstieg kann aufgrund der Komplexität des Anforderungsprofils als Königsklasse der MTB-Fahrtechnik angesehen werden. Hier helfen weder Geschwindigkeit, Federweg noch Protoktoren. Beim einem solch schwierigen Uphill zeigt sich, was wirklich im Fahrer steckt, wie er das Gelände liest, seine Ressourcen einteilt und das Bike unter Spitzenbelastung gefühlvoll über Hindernisse setzt, durch Serpentinaugen zirkelt oder auf Felsstufen trialt, ohne den Fuß abzusetzen. Unterschätzt wird dabei oftmals die wichtige Rolle der koordinativen Fähigkeiten für ein ökonomisches Biken. Aber der Reihe nach: Auch echte Bergkönige haben hierbei mit den Basics begonnen:





## WO BIN ICH?

### Die richtige Körperposition

Steine, Wurzeln, Holzbohlen, loser Untergrund oder Stufen zwingen bergauf oft zum Absteigen.

Ruht der Körperschwerpunkt zu weit hinten im Sattel, wird der Lenker unruhig, und das Vorderrad beginnt zu steigen. Ruht der Körperschwerpunkt zu weit vorne, verliert das Hinterrad den nötigen Grip, und ein Vortrieb wird unmöglich. Je steiler es wird, desto größere Tendenz zur Sattelspitze ist angesagt. Selbstverständlich können und müssen Passagen auch im Stehen befahren werden. Hier hilft die zusätzlich wirkende Gewichtskraft auf die Pedale. Der Anspruch an Traktions- und Gleichgewichtsgefühl wird hierbei allerdings höher. Unbedingt beides üben!

### TIPPS:

1. Wähle frühzeitig einen geeigneten, nicht zu leichten Gang und achte auf einen gleichmäßigen Tritt.
2. Vermeide Armzug am Lenker. Stabilisiere vielmehr den Lenker mit der Oberkörpermuskulatur. Die Ellbogen relativ locker körpernah halten, ohne die Atmung dabei negativ zu beeinflussen.
3. Stimmt die variable Position auf dem Sattel, so ist eine Druckregulation auf das Vorderrad durch ein Abknicken im Hüftgelenk möglich. Je steiler es wird, desto weiter wird der Oberkörper abgelenkt.

## KOPFARBEIT!

### Die richtige Taktik

Wer allein mit Gefühl für Tritt und Reifen und der richtigen Position den Berg bezwingen will, begeht einen Fehler. Ohne Belastungssteuerung ist es schnell vorbei mit dem Uphill-Spaß. Nur wer zwischen notwendigen Spitzenbelastungen den Raum findet, den Körper wieder etwas „runterfahren zu lassen“, wird auch extrem lange Anstiege meistern können. Lege vorab einen Plan für aktive Pausen zurecht. Beachte bei der Fahrlinienwahl, dass Hindernisse möglichst im rechten Winkel anzufahren sind. Jeglicher Taktik liegt stets ein Ziel zu Grunde. Um Reserven aufrecht zu erhalten, ist eine Tagestaktik wichtiger als ein gewonnenes Gipfelgefecht beim ersten Anstieg. Wer seine Ressourcen kennt und diese richtig dosieren kann, verliert den Schrecken vor technischen Anstiegen, auch wenn das heißt, dass zeitweise ein frühzeitiges Absteigen evtl. sinnvoll wird.

Diese Strategie wird insbesondere für angeschlagene oder kürzlich kränkelnde Biker genau so zum absoluten Muss wie für ältere Radfahrer. Hier ist weniger mehr und ein ökonomisches Schieben die einzig sinnvolle und gesundheitlich empfehlenswerte Variante.



## ROLLENTAUSCH

### Rollentausch

Auch die kühnsten Bergkönige brauchen Pausen. Schieben oder Tragen können willkommene Abwechslungen sein, um Puls und Lunge wieder zu beruhigen. Solange der Untergrund es zulässt, ist Schieben die ökonomischste Art, sich mit dem Bike zu Fuß fortzubewegen. Wird das Gelände verwickelter, hilft eine saubere Tragetechnik weiter: Lege hierzu die Kette auf das große Kettenblatt, um beim Ausrutschen Verletzungen im Gesicht zu vermeiden. Stelle das Bike leicht erhöht ab und stütze dich auf einem Knie am Boden ab. Die Hände halten das Bike auf der Kettenblatt abgewandten Seite an Gabel und Kurbelarm. Durch Absenken des Oberkörpers und Positionierung des Kopfes unter dem Unterrohr reicht bereits ein kurzes Anheben aus den Armen aus, um das Bike mit dem Unterrohr auf dem Schulterbereich zu platzieren. Das Aufstehen erfolgt mit geradem Rücken aus den Beinen heraus. Die Hände an Gabel und Pedal sichern das Bike und können die Rückenmuskulatur, wenn nötig, entlasten. So praktisch wie die Technik auch ist, so sperrig ist sie bei Gegenverkehr. Hier ist ein Ausweichen oder das Absetzen des Bikes nötig.



## PULS 120 VS 190

Nach den Sportwissenschaftlern Meinel/Schnabel hängt der koordinative Anspruch u. a. auch vom physischen Belastungsdruck ab. Im Klartext bedeutet dies, dass ein Befahren einer Wurzelauffahrt mit Puls 120 einen geringeren Anspruch hat als eine Befahrung der gleichen Passage mit Puls 190. Daraus lässt sich ableiten, dass für echte Bergkönige nicht nur Fahrtechnik limitierend ist, sondern eben auch Taktik, Kraft, Ausdauer und Material. Letzteres kostet „nur“ einmalig Geld. Für die anderen Faktoren sind regelmäßig Zeit und Schweißperlen zu investieren.

Bei verwickeltem Gelände hilft die Tragetechnik weiter.