



Fahrtechnik: Richtig Bremsen

HEISSE KISTE

Mit Vollspeer auf den nächste Absatz zuschießen und nicht mehr bremsen können? Ab jetzt nie wieder! Dank vorrausschauender Fahrweise und solider Bremstechnik.

Text: AXEL HEAD | Fotos: CHRISTIAN PENNING



AXEL HEAD ist seit 1993 als Bike-Guide und Fahrtechnik-Coach tätig sowie Autor des aktuellen Alpin Lehrplans Mountainbiken.

www.emotionsports.de

Der Hinterreifen schlittert förmlich im haltlosen Schotter, die nächste Felsstufe fliegt teuflisch schnell heran, die Augen werden immer größer, aber man kann einfach nicht mehr reagieren. Adrenalingeladene und risikoreiche Situationen wie diese gehören mit der richtigen Verzögerungstaktik ab sofort und für immer in die Alte-Kamellen-Kiste.

Die Fahrtechnik zum Bremsen hat sich seit den guten alten Cantilever-Bremsen nicht wesentlich geändert. Wer schwierige Passagen kontrolliert und mit entsprechendem Spaß befahren möchte, sollte daher folgende Aspekte beachten, um zukünftig mit gekonnten Bremsmanöver zu glänzen: Hier steht noch ein wenig Blindtext um die beiden Blöcke aufzufüllen, damit alles besser aussieht und überhaupt

SETUP DER BREMSANLAGE

- Die Bremshebel so justieren, dass Zeige- und Mittelfingerfinger am äußeren Ende des Hebels aufliegen und die Bremshebel anschließend mit einem möglichst kleinen Winkel zum gestreckten Arm montieren.
- Die Griffweiteneinstellung nutzen! Fast alle Bremssysteme lassen sich schnell auf verschiedene Fingerlängen einstellen. Ebenso einfach kann man meist den Druckpunkt von weich bis hart anpassen.



EINE FRAGE DES GEFÜHLS

Die Grauzone zwischen festem Zupacken der Bremsbeläge und Schleifenlassen mit dosierter Verzögerung erfordert eine Menge Fingerspitzengefühl. Dafür sollten die bremsbereiten Finger stets Kontakt zu den Hebeln haben. Und man muss essentieller Weise wissen, wie die Bremsbeläge zubeißen, bevor die Reifen blockieren. Als ideale Vorübung bieten sich Bremsversuche auf verschiedenen Untergründen (Teer, Kiesparkplatz und Bolzplatz) an. Zielvorgabe bleibt stets das Vermeiden von blockierenden Reifen. Um ein Gefühl für die wichtige Vorderrad-Bremse zu gewinnen, kann man beim Bergauf-Schieben das Hinterrad durch Betätigen der Vorderrad-Bremse vom Boden abheben und konstant in der Luft halten, während man weiterschiebt. Anschließend kann man in langsamer Fahrt versuchen, durch dosiertes Ziehen der Vorderrad-Bremse das Hinterrad vom Boden abheben zu lassen (Stoppie).



WELCHES VERHÄLTNISS?

Vorderrad- zu Hinterrad-Bremse? Wie war das gleich nochmal? 30 zu 70 oder 70 zu 30 Prozent? Nur vorne bremsen oder doch nur hinten? Fragen über Fragen, aber im Grunde ist es relativ simpel: Es stehen zwei Bremsen zur Verfügung und darum setzt man beide auch immer bestmöglich ein! In der Praxis möchte man eine gleichmäßig dosierte Gesamtverzögerung erlangen, ohne dass dabei die Reifen blockieren. Ein kurzer Reifenschlupf ist oft unvermeidlich, man kann ihn aber meist schnell wieder auflösen, indem man den jeweiligen Bremshebel entsprechend dosiert nachlässt. Durch dieses „ABS-System“ kann man auf lose und feuchte Untergründe individuell reagieren. Das notwendige Zusammenspiel und Wechseln des Bremseinsatzes von Vorder- und Hinterrad-Bremse automatisiert sich im Laufe der Zeit. Wichtig bleibt zu wissen, dass der Wirkungsgrad der Vorderrad-Bremse um einiges höher liegt, als der der Hinterrad-Bremse.



IMMER SCHÖN IM GLEICHGEWICHT

Um diese hohe Bremswirkung der Vorderrad-Bremse optimal zu nutzen und gleichzeitig mit der Hinterrad-Bremse zu unterstützen, muss man als Fahrer ständig feinfühlig mit seinem Körper ausgleichen. Ausgangssituation hierfür ist die Grundposition. Je nach Neigung, Höhe der Hindernisse und des Untergrunds gleicht man durch ein Strecken oder Beugen der Arme und Beine die Frontlastigkeit des Bikes aus und hält das verzögernde Hinterrad am Boden. Wer seine Hüfte zu weit nach hinten unten absenkt, vermeidet zwar zunächst den unangenehmen Abflug über den Lenker, aber verliert damit auch die Bewegungsfreiheit auf dem Bike und die nötige Belastung des Vorderrads. Und damit gehen Verzögerungswirkung und Steuerung ebenso flöten!

ZULETZT NOCH EIN PAAR TIPPS

Pausen machen! Denn ein konstantes Ziehen der Bremshebel führt zur Überhitzung der Brems-Systeme und damit zum benötigten Brems-Fading - dem Gefühl des leeren Durchziehens am Bremshebel ohne Bremswirkung. Standpausen kühlen als die Brems-Systeme und beugen dem Fading vor. Um die Temperatur in den Systemen während der Pausen nicht zu konservieren, sollte man gerade dann die Finger von den Bremshebeln lassen!

Eine Frage des Kontakts! Verschiedene *Bremsbeläge* unterscheiden sich teils deutlich in ihrer Brems-Performance. Fachhändler kennen die entsprechenden Eigenschaften der jeweiligen Beläge. Auch die *Scheibengröße* spielt eine wichtige Rolle bei der Bremswirkung. *Reifenbreite, -profil und -luftdruck* beeinflussen wesentlich, wie das Gesamtsystem Bike & Fahrer die fahrtechnischen Herausforderungen beim richtigen Bremsen unterwegs löst. Die drei genannten Punkte ersetzen aber in keinster Weise eine ausgefeilte Fahrtechnik. Letztere hingegen macht die drei genannten Materialtipps zweitrangig!

Sowohl in Sachen **Risikomanagement** als auch in punkto **Ökologie** ist eine solide Bremstechnik für Biker unabdingbar. Wer Bremsen



und Reifen nicht kontrollieren kann, auf Forstwegen und Singletrails (wilde) Bremspuren hinterlässt, nimmt mögliche Schädigungen des Untergrunds in Kauf und setzt dabei nicht nur seines sondern das Image aller Biker aufs Spiel - und das ist dann erst recht eine „heiße Kiste!“

ANZEIGE 1/2 RALF BOHLE