

MOUNTAINBIKE

ALLES, WAS DU
WISSEN MUSST

- CROSS COUNTRY
- PUMPTRACKS
- DUAL SLALOM
- DOWNHILL
- ENDURO

Aktualisierte
und erweiterte
Neuausgabe

riva

 HUMAN
KINETICS

BRIAN LOPES
LEE MCCORMACK

BRIAN LOPES | LEE MCCORMACK

MOUNTAINBIKE

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie.
Detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://d-nb.de> abrufbar.

Für Fragen und Anregungen

info@rivaverlag.de

Wichtiger Hinweis

Sämtliche Inhalte dieses Buches wurden – auf Basis von Quellen, die die Autorin und der Verlag für vertrauenswürdig erachten – nach bestem Wissen und Gewissen recherchiert und sorgfältig geprüft. Trotzdem stellt dieses Buch keinen Ersatz für eine individuelle Ernährungsberatung und medizinische Beratung dar. Wenn Sie medizinischen Rat einholen wollen, konsultieren Sie bitte einen qualifizierten Arzt. Der Verlag und die Autorin haften für keine nachteiligen Auswirkungen, die in einem direkten oder indirekten Zusammenhang mit den Informationen stehen, die in diesem Buch enthalten sind.

3. Auflage 2021

© 2018 by riva Verlag, ein Imprint der Münchner Verlagsgruppe GmbH
Türkenstraße 89
80799 München
Tel.: 089 651285-0
Fax: 089 652096

Die amerikanische Originalausgabe erschien 2017 bei Human Kinetics unter dem Titel *Mastering Mountain Bike Skills*.
© 2017, 2010, 1005 Brian Lopes und Lee McCormack. All rights reserved.

Alle Rechte, insbesondere das Recht der Vervielfältigung und Verbreitung sowie der Übersetzung, vorbehalten. Kein Teil des Werkes darf in irgendeiner Form (durch Fotokopie, Mikrofilm oder ein anderes Verfahren) ohne schriftliche Genehmigung des Verlages reproduziert oder unter Verwendung elektronischer Systeme gespeichert, verarbeitet, vervielfältigt oder verbreitet werden.

Übersetzung: Carola Bartsch, Stephanie Schauenburg

Redaktion: Ulrich Korn

Umschlaggestaltung: Laura Osswald

Umschlagabbildung: vorn © Ale Di Lullo, hinten o: Rob Trnka, M: Lopes, Brian, u: Pardoe, Lester @BoulderSportraits

Fotos: Bogusky, Alex: 228o, Briggs, Brian: 71, Cittati, Simon: 313, Dickerson, William: 273o, Di Lullo, Ale: 19, 22, 235, 257, 301, FOX: 62o, Ikeda, Yosei: 61o, 62u, 91, 196, 205, 207, 212o, 266, 286, 306, 327, Ikeda, Yosei. Bildfolge von Lee McCormack: 90, 99, 213, Kenda Tires: 55, Lewis, Zach: 153, 154o, Lopes, Brian: 29o, 46, 210o, 227, 244, Lopes, Brian. Fotograf Bill Freeman: 61u, 66, Lopes, Brian. Fotograf Sebastian Smith: 54o, 59, 117, 152, 193, 214, 219, 221o, 239, 246, 247o, Lopes, Brian. Fotograf Rob Trnka 9o, 24, 31, 52o, 58, 69, 73o, 87o, 94, 95, 107, 131, 135, 148, 164, 167, 172, 179, 182u, 188, 199, 203, 215u, 224, 231, 283, 305, 311, 321, 322, 330, 367, Lopes, Tom: 272, McCormack, Lee: 27, 30, 32, 36, 39u, 41, 51, 52u, 53, 60, 72, 74, 75, 82, 84–86, 87u, 88o, 93, 105, 114, 115, 123, 125, 129, 139o, 146, 159, 165, 173, 175, 176, 185, 186, 204, 205u, 208, 209, 210u, 211, 212u, 215o, 217, 218, 225, 228u, 232, 234, 236, 239r, 240, 241, 243, 245, 247u, 248, 249, 253, 261, 274–281, 295, 383–342, Myklak, Lisa: 136, Pardoe, Lester @BoulderSportraits: 11, 26, 29u, 33, 73r, 96, 100o, 121, 124, 138, 139, 141, 147r, 154u, 160, 169–171, 174, 181, 183, 187, 191, 192, 194, 198–200, 218, 222–224, 242, 251, 259, 284, 315, Sigurdsson, David: 117u, Specialized Bicycle Components: 37, 39o, 48, 54ur, 56, Stromberg, Manfred: 153, 154o, 296, Tabaian, Farid: 335, Thomsen, Lars: 353, Vast::vastaction.com: 155, 158, 258, 262, 265, 267, 268, 273, 291, 323, 325, 344, 346, 347, 351, White, Zach: 201, YannPhotoVideo.com: 9u, 16, 18, 26, 34, 67, 70, 77, 78, 80, 81, 88u, 92, 98, 100u, 102, 103, 134, 144, 147i, 156, 182o, 189, 195, 289, 293, 297, 302, 307, 350, Zimmerman, Judd: 254

Illustrationen: ©Lee McCormack, sofern nicht anders angegeben

Satz: ZeroSoft, Timisoara

Druck: Firmengruppe APPL, aprinta Druck, Wemding

Printed in Germany

ISBN Print 978-3-7423-0320-2

ISBN E-Book (PDF) 978-3-95971-813-4

ISBN E-Book (EPUB, Mobi) 978-3-95971-812-7

Weitere Informationen zum Verlag finden Sie unter

www.rivaverlag.de

Beachten Sie auch unsere weiteren Verlage unter www.m-vg.de

BRIAN LOPES | LEE MCCORMACK

MOUNTAINBIKE

ALLES, WAS DU WISSEN MUSST

- **CROSS COUNTRY**
- **PUMPTRACKS**
- **DUAL SLALOM**
- **DOWNHILL**
- **ENDURO**

riva

INHALT

Einführung

9

1 SO FINDEST DU DAS PASSENDE BIKE

19

Der Kauf des richtigen Bikes

20

Hardtail oder Fully?

21

Welches ist die passende Laufradgröße für dich?

24

So findest du das richtige Bike für deinen Fahrstil

32

Alles über die Geometrie des Bikes

39

Passe dein Bike an deinen Fahrstil an

42

Set-up des Bikes

45

Die Federung

61

2 SO WIRST DU EINS MIT DEINEM BIKE

69

Dilettantisch war gestern

70

So beherrschst du deinen Körper

71

Der Umgang mit deinem Bike

74

So gehst du in die Angriffsposition

76

Und jetzt raus aus der Angriffsposition

80

Den Gleichgewichtssinn verbessern

82

Sicher auf beiden Beinen stehen

84

Belasten und entlasten

89

Auf- und absteigen

91

3 SO KONTROLLIERST DU DEINE GESCHWINDIGKEIT

94

Tempo rausnehmen

95

Nicht allein den Gorilla in dir bremsen lassen

97

Den Bremsweg kennen

101

Maßvoll bremsen

103

Bremsrillen meistern

104





4 SO BRINGST DU KRAFT AUF DIE PEDALE **107**

| | |
|--------------------------|-----|
| Die richtige Haltung | 108 |
| Grundtechnik im Sitzen | 110 |
| Die wichtigsten Kniffe | 111 |
| Im Stehen pedalieren | 115 |
| Der Sprint | 117 |
| Tipps für krasse Kraft | 122 |
| Kurbeln, um zu siegen | 126 |
| Trainingstipps vom Profi | 128 |



5 SO MEISTERST DU JEDE KURVE **131**

| | |
|---|-----|
| Die Grundlagen verstehen | 132 |
| So gehen Bikes in die Kurve | 137 |
| Perfekte Richtungswechsel | 138 |
| Clevere Linienwahl | 141 |
| Im richtigen Winkel durch die Kurve | 145 |
| Ein Fuß unten oder beide Füße parallel? | 149 |
| Kurveninneren Fuß ausstellen? | 151 |
| Anlieger | 152 |
| Flache Kurven | 154 |
| Nach außen geneigte Kurven | 156 |
| Spitzkehren | 157 |
| Kurvendrift auf losem Boden | 159 |
| Anlieger pushen für mehr Tempo | 160 |
| Mit Drift umgehen | 161 |



6 SO KOMMST DU ÜBERALL RUNTER **164**

| | |
|---------------------------------|-----|
| Es ist einfacher, als du denkst | 165 |
| Steilabfahrten meistern | 167 |
| Über eine Geländestufe rollen | 168 |
| Einen Drop hinunterfliegen | 172 |
| Der Wheelie-Drop | 175 |



7 SO KOMMST DU ÜBERALL HOCH **179**

| | |
|------------------------------------|-----|
| Typische Fehler beim Bergauffahren | 180 |
| Leichter bergauf | 181 |
| Bergauf pedalieren | 181 |
| Der Übergang von flach zu steil | 183 |
| Hoch auf die Geländestufe | 184 |
| Senkrechte Geländestufen | 185 |



8 SO PUSHST DU DURCHS GELÄNDE **188**

| | |
|--|-----|
| Was ist pushen? | 189 |
| Pushen - Schritt 1: die Arme | 190 |
| Pushen - Schritt 2: Die Beine | 192 |
| Pushen - Schritt 3: Arme und Beine | 193 |
| Pushen im Gelände | 195 |
| Durch Anlieger pushen | 198 |
| Pumptracks: das Beste, seit es Singletrails gibt | 199 |



9 SO MEISTERST DU WHEELIE, MANUAL UND BUNNYHOP **203**

| | |
|--------------------------------|-----|
| Das Vorderrad anheben | 204 |
| Das Hinterrad anheben | 209 |
| Über kleine Hindernisse setzen | 211 |
| Einfacher Bunnyhop | 212 |
| Mit Schwung die Kante hoch | 214 |
| Ziehen und Schieben | 216 |
| Der Power-Wheelie | 218 |
| Der echte Bunnyhop | 219 |
| Gepushter Manual | 222 |
| Gepushter Manual mit Hop | 223 |
| Pedal-Hop | 224 |



10 SO SPRINGST DU SICHER **227**

| | |
|---------------------------------------|-----|
| Springen lernen | 228 |
| Springen mit Style | 238 |
| Mit verschiedenen Sprüngen klarkommen | 244 |



11 SO VERMEIDEST DU VERLETZUNGEN 257

| | |
|--|-----|
| Chronische Verletzungen | 258 |
| Akute Verletzungen | 259 |
| Erspare dir den Ärger | 260 |
| Gängige Fehler vermeiden | 264 |
| Jetzt hast du den Schlamassel | 272 |
| Übungen zur Verletzungsvorbeugung und Performance-Verbesserung | 275 |
| Spaß ein Leben lang | 282 |



12 SO BEKOMMST DU SÄMTLICHE BEDINGUNGEN IN DEN GRIFF 283

| | |
|------------------------|-----|
| Unnötig grob | 284 |
| Rutschgefahr bei Nässe | 288 |
| Weich, tief und locker | 291 |
| Spurrillen vermeiden | 292 |
| Skinnies fahren | 294 |
| Fatbiken im Winter | 297 |



13 SO BIST DU AUF JEDEM TRAIL IM FLOW 301

| | |
|--|-----|
| Richtig sehen und schneller fahren | 302 |
| Nur die besten Linien | 306 |
| Finde dein Tempo | 308 |
| Fahre mit Reserve | 309 |
| Hänge dich rein | 310 |
| Linie und Geschwindigkeit auf deine Skills abstimmen | 312 |
| Alles im Flow | 314 |
| Warum bikst du? | 318 |



14 SO FÄHRST DU RENNEN WIE EIN CHAMPION 321

| | |
|-------------------|-----|
| Mentale Stärke | 322 |
| Enduro | 330 |
| Pumptrack-Rennen | 335 |
| Dual Slalom | 338 |
| 4Cross | 340 |
| Downhill | 343 |
| Cross Country | 350 |
| 24-Stunden-Rennen | 352 |

| | | | |
|------------------|-----|----------------------|-----|
| Glossar | 356 | Stichwortverzeichnis | 361 |
| Über die Autoren | 367 | | |

EINFÜHRUNG

Willkommen zur neuen Ausgabe von *Mountainbike – Alles, was du wissen musst*. Zeit bringt Veränderungen. Die MTB-Welt ist in ständigem Wandel begriffen, also sollte man sein Können dem Fortschritt anpassen. In der ersten Ausgabe hast du sicher eine Menge dazugelernt und deinen Fahrstil durch einige gute Tipps verbessert. Diese Neuausgabe enthält jetzt noch mehr Tipps und Tricks, die du lernen, üben und verinnerlichen kannst. Wir helfen dir auf deinem Weg zum noch besseren Allround-Mountainbiker.

Mountainbiking ist großartig! Auch wenn man Fehler macht, ängstlich, verkrampft und völlig groggy ist wie die meisten Anfänger – es ist der beste Sport überhaupt. Und wenn man ihn richtig lernt und selbstsicher, flüssig und effizient fährt, bringt dieser Sport sogar noch mehr Spaß! Man kann mit Gleichgesinnten fantastische Orte erkunden, in Topform kommen – und vor allem auch in einen richtig guten Flow.

In seinen Fahrtechnikkursen hat Lee Tausende Fahrer jeden Levels erlebt – vom Anfänger bis zum Weltmeister – und dabei folgende Einsichten gewonnen:

- 1.** Niemand hat die Weisheit für sich gepachtet. Die besten Fahrer bleiben nur deshalb auch die besten, weil sie ständig an sich weiterarbeiten.
- 2.** Jeder kann sich steigern – Erstfahrer, ängstliche Anfänger, routinierte Enthusiasten und Spitzenprofis.
- 3.** Je besser man wird, desto mehr Spaß hat man.

Und mit seiner über 40-jährigen Erfahrung als Profiradsportler hat Brian das Know-how, um alle drei Punkte richtig zu vermitteln.



Für dieses Buch haben wir uns folgende Ziele gesetzt:

Du sollst mehr Spaß auf deinem Bike haben – mehr Selbstvertrauen, mehr Sicherheit, mehr Speed. Wie auch immer du Spaß für dich definierst: Wir wollen ihn dir vermitteln. Und immer daran denken: Spaß hat man, so lange man dazulernt.

Halte dich an das 80/20-Prinzip. 80 Prozent deiner Ergebnisse erzielst du aufgrund von 20 Prozent deines Grundstocks an erlernten



Fähigkeiten. Anstelle einer beliebigen Auswahl an Kunststücken stellt dieses Buch die Grundtechniken in den Fokus, die dem normal begabten Fahrer zu einem besseren Fahrstil verhelfen: die wesentlichen Bewegungsmuster, die du verbessern, kombinieren und in fast jedem Gelände anwenden kannst. Du wirst staunen, wie einfach es sein kann, gut zu fahren.

Hole alles aus diesem Medium heraus. Da es sich hier um ein Buch handelt, können wir nicht so aufeinander eingehen, wie dies persönlich oder online möglich ist; Hilfestellung bei ganz spezifischen, persönlichen Fragen ist also nicht unbedingt machbar. In diesem Buch werden die für dieses Format geeigneten Techniken und Lernmethoden beschrieben. Der große Vorteil eines Buchs besteht darin, dass der Kontext erläutert wird und der Inhalt abrufbar bleibt. Wir empfehlen, immer wieder einen Blick in das Buch zu werfen. Nimm dir einen kurzen Abschnitt vor

und steuere mit dieser neuen Erkenntnis den nächsten Trail an.

Erarbeite dir eine solide Grundlage an Fahrtechniken. Richtiges Fahrkönnen wird von Grund auf aufgebaut. Dieses Buch konzentriert sich auf die wesentlichen, allgemeinen Skills, die für Fahrer jeder Art und in jedem Gelände hilfreich sind. Wir gehen sämtliche Fähigkeiten von ihren Grundlagen bis in ihre Verfeinerungen hinein durch.

Arbeite immer daran, besser zu werden. Soweit wir wissen, gibt es keine Zaubertricks, mit deren Hilfe sich schlagartig echtes Können entfalten würde. Indem du deine Grundtechniken verbesserst, bringst du sie auch präziser und effizienter zum Einsatz und kannst sie vielfältig kombinieren. Um es mit der Malerei zu vergleichen: Sobald du die Primärfarben (in unserem Fall die Moves) beherrschst, kannst du auch jede andere Farbe erzeugen. Viel Spaß dabei!



Von Brian lernen

Diese Neuauflage enthält neben neuen Fahrtechniken auch eine neue Randleiste mit der Überschrift »Von Brian lernen«. Brian ist einer der besten (wenn nicht der beste) Mountainbiker aller Zeiten. Da er außerordentlich robust, geschult und selbstbewusst ist und noch dazu ungeheuer fix, was das Verarbeiten von Informationen angeht, hat er einen anderen Zugang zum Radsport als wir. Die Kästen mit Brians Fahrschule in der Randleiste vermitteln uns seine Auffassungen als Elitefahrer.

LERNEN LERNEN

So sehr du dem Mountainbiking auch bereits verfallen bist, solltest du hier kurz innehalten; es geht nämlich um spürbare Verbesserungen, indem du unter anderem diese Lerntipps befolgst:

Eins nach dem anderen. Konzentrier dich beim Fahren immer auf eine einzelne Fertigkeit oder einen Teilaspekt. Beginn immer beim eigenen Körper: Fersen runter, Becken lockern, Ellenbogen entspannen. Wenn dein Körper so weit ist, lege deinen Fokus auf den Trail: vorausschauend in die Kurven gehen, eine tiefe Körperhaltung einnehmen, mit Druck in die Senken eintauchen. Denke daran, dass du den Move so perfekt wie möglich ausführst. Das wirst du bald ganz automatisch machen und kannst dann zum nächsten Punkt übergehen.

Schlechte Angewohnheiten rechtzeitig abstellen. Als Normalsterblicher, der zum ersten Mal eine haarige Abfahrt vor sich hat, wird man unbewusst den Kopf anheben und nach hinten ziehen (weg von der Gefahr) – das Schlechteste, was man im Hinblick auf Bike-Kontrolle tun kann! Überleben wird man vermutlich trotzdem. Das Gehirn funktioniert schließlich ganz simpel: Es will erstens, dass wir nicht sterben, und zweitens, dass wir uns fortpflanzen. Entscheidend ist: Fährst du ein paarmal hintereinander unsauber, hast du dich schon daran gewöhnt. Immer daran denken:

- Was sich dem Gehirn als Gewohnheit eingeprägt hat, ist für die Ewigkeit. Das ist wie eine »Diskussion« mit der eigenen Frau. Irgendwann

fällt das Gehirn auf den Stand eines 11-Jährigen zurück, und man redet unwillkürlich dummes Zeug. Genau dasselbe passiert bei der nächsten haarigen Abfahrt: Du weißt, dass dein Körperschwerpunkt tief und mittig liegen sollte, aber du hebst den Kopf unwillkürlich an und legst ihn nach hinten. Wenn du das oft genug machst, ist eine Verletzung irgendwann unvermeidlich.

- Du kannst ein neues Verhalten erlernen, das besser funktioniert. An dem Punkt kommt dieses Buch ins Spiel. Konzentriere dich auf neuere und bessere Skills. Fahre sanftere Trails, um dir neue, bessere Gewohnheiten anzueignen.
- Immer wenn du deine Komfortzone verlässt, fällst du in die alte Gewohnheit zurück. Du musst daher unbedingt innerhalb deiner Komfortzone fahren.

Halte dir immer vor Augen, was du gerade tun willst – und nicht, was du vermeiden willst.

Du nimmst dir vor, nicht auf das Loch zu starren – und starrst wohin wohl? Viele Fahrtechniktrainer empfehlen ein positives Mantra: »Ich fliege einfach drüber weg ... Ich fliege einfach drüber weg ...« Statt auf die Dinge zu achten, die dir Angst machen, halte lieber Ausschau danach, wo du langfahren willst. Statt auf einen Felsbrocken zu starren, verschaffe dir eher einen Überblick über die Kurve, die du sauber fahren willst.

Nie über die Angst hinweggehen. Vor dir ist ein großer Drop, du stehst Todesängste aus und deine Kumpels sagen, du sollst kein Weichei sein und einfach runterfahren. Eine dumme Empfehlung, die gefährlich werden kann! Wer Angst hat, hat auch Gründe dafür. Der häufigste Grund ist, dass man nicht weiß, wie man diesen Drop nehmen soll. Über die Angst hinwegzugehen und sich in die Tiefe zu stürzen ist das reinste Würfelspiel. So gewinnen alte Angewohnheiten auch am ehesten wieder die Oberhand. Vielleicht kommst du so durch, vielleicht aber auch nicht.

Lee mit Kursteilnehmern auf dem Porcupine Rim Trail in Moab, Utah – nach der Einführung in die Grundtechniken, wohlgemerkt



Von Brian lernen

Vor jeder Fahrt, gleich welcher Art, steht die Vorbereitung. Denk darüber nach, wie viele Stunden du auf dem Sattel sitzt, zu welcher Tageszeit und bei voraussichtlich welchem Wetter, auf welches Gelände oder welche Hindernisse du triffst und in welcher Gesellschaft du unterwegs bist. Wenn du schlau bist, nimmst du entsprechend viel Wasser und Verpflegung, Kleidung und Ausrüstung mit, suchst das passende Bike aus, legst fest, wie viel Federweg und welches Set-up du brauchst, welche Reifen mit wie viel Druck usw.

Es nervt, wenn es gegen Ende des Trips kalt wird, weil die Sonne untergegangen ist oder es angefangen hat zu regnen und man nicht vorbereitet ist. Bei mangelndem Trinkwasser steht man schon mit einem Bein am Abgrund. Wenn du alle zehn Minuten stehen bleiben musst, um einen Platten zu flicken, weil du gedacht hast, die einlagige Karkasse wäre auch in den scharfkantigen Steinfeldern ausreichend, wirst du genauso entnervt sein wie deine Begleiter. Und wenn du dein Hardtail ohne absenkbare Sattelstütze fährst, während alle anderen auf ihren All-Mountain-Bikes mit 150-Millimeter-Federweg irgendwelche aggressiven Trails herunterbrettern, nimmst du in Kauf, dich entweder zu verletzen oder irgendwann allein weiterzufahren. Denn du kannst das Gelände, nach dem deinen Kumpels der Sinn steht, einfach nicht für dich erobern.

Unter dem Strich will man Spaß haben, die Tour ohne Probleme zu Ende fahren und nicht das Gefühl haben, dem Tod knapp entronnen zu sein. Die Chancen, sich gemeinsam mit Freunden an eine tolle Tour zu erinnern, stehen sehr viel besser, wenn alle gut vorbereitet sind.



Erst Präzision, dann Geschwindigkeit. Mach dich nicht zur menschlichen Rakete in der Hoffnung, du könntest noch dazulernen, bevor es dich zerreißt. Wenn du an einem neuen Skill arbeitest, mach es langsam und in einfachem Gelände. Wir wollen hier effiziente Gewohnheiten einüben. Wenn man zu schnell vorangeht, schleichen sich Fehler ein und das Risiko steigt beträchtlich. Hang dir einen Notizzettel an den

Kühlschrank: »Geschmeidigkeit vor Geschwindigkeit«.

In seiner Arbeit mit professionellen Enduro-Rennfahrern erlebt Lee oft, dass sie ihre schnellsten Trainingszeiten dann erreichen, wenn sie entspannt sind und sich auf eine flüssige Umsetzung konzentrieren. So schnell zu fahren, wie man vermeintlich kann, führt oft zu einem schlechteren Ergebnis.

COACHING ALS OPTION

Du wirst eine Menge aus diesem Buch lernen, aber es geht nichts über einen qualifizierten Fahrtechniklehrer. Mit einem Coach

- lernst du nach den eigenen Bedürfnissen. Ein guter Lehrer vermittelt sein Wissen anhand von Erklärungen, anschaulichen Beispielen und praktischen Übungen.
- bekommst du sofort ein Feedback. Ein guter Coach fokussiert sich auf das, was man schon gut beherrscht und noch verbessern könnte.

- kannst du dich viel schneller steigern. Verschwende keine Zeit mit schlechten Angewohnheiten, sondern entwickle neue Fähigkeiten fehlerfrei und stärke so dein Selbstvertrauen.

Was man an Zeit und Geld in neue Skills investiert, bringt mehr Leistung – und Spaß – als jedes Upgrade bei der Ausrüstung. Wir raten dazu, sich zumindest die Basics mit einem erfahrenen Coach anzueignen.

SECHS WEGE FÜR EINE BESSERE WAHRNEHMUNG UND FÜR BESSERE ERGEBNISSE AUF DEM RAD – UND IM LEBEN ALLGEMEIN

Von Dr. Jason Richardson

1. Worauf kommt es dir an?

Sei individuell (zum Beispiel Look, Farbe, Gespür, Timing, Zeitpunkt). Mach dir immer wieder klar, warum du so hart an dir arbeitest und überhaupt tust, was du tust. Wenn es dir sehr schwerfällt, Gründe dafür zu finden, ist die Frage, warum du auf der Stelle trittst, vielleicht schon beantwortet. Schneller bergauf? Besser in die Kurve? Besser sprinten oder whippen? Sich vorzustellen, wie man das alles selbst angeht, ist viel wichtiger, als es vermeintlich so zu machen, wie man es bei jemand anderem zu sehen glaubt. Sei nicht der nächste Aaron Gwin. Komm selbst aus der Kurve!

2. Weitblick statt Tunnelblick

Oft fhrt in unseren Augen nur ein einziger Weg zum Sieg – ein einziger Weg den Berg rauf oder runter. Gewinnchancen sagen allerdings nichts über das Ergebnis aus. Auf deinem Plan zum Erfolg brauchst du Raum für das Nichterklarte, das Unerwartete, den reinen Glücksfall. Wenn man offen für solche Abweichungen ist, kann man sie auch für sich nutzen. Ein Track, ein Trail oder ein Rennen kann sich während der Fahrt manchmal ganz anders entwickeln. Wenn man auf dem Weg zum

Ziel Möglichkeiten ausschließt, kommt man vielleicht von Punkt A nach Punkt B. Bezieht man auch andere Wege mit ein, erreicht man aber unter Umständen sogar Punkt Z. Und manchmal braucht man nicht mal mehr eine Fahrradkette, um es unter die ersten fünf zu schaffen (Aaron Gwin entschied bekanntlich ohne Kette einen Downhill-Weltcup für sich)!

3. Die Sprache überdenken

Apples »Think different«-Kampagne in den späten 1990er-Jahren kam nicht nur deshalb so gut an, weil sie das Bild von Apple in der Öffentlichkeit veränderte. Entscheidend war, dass sie Apples Bild von Apple veränderte, was in der Firma damals auch dringend nötig war. Hinter der beiläufigen Botschaft stand in Wirklichkeit der systematische Glaubenssatz »Think perfect«.

- Wörter haben Gewicht. Sätze mit »ich müsste« oder »ich sollte« sind wie Gewichte, die man im Fitnessstudio oder bei der Arbeit zusätzlich stemmt. Die Vergangenheit mit Begriffen wie »ich hätte sollen/wollen/gemusst« aufzurufen, kettet uns an unser Scheitern von gestern. Bei Formulierungen wie »ich will« und »ich werde« stellt sich dagegen nur noch die Frage nach dem Wann.
- Für jedes Spiel, das wir spielen, und für jede Facette des Lebens gibt es bereits Regeln. Du spielst mit, weil du mitspielen willst und kannst und nicht »könntest« oder »solltest«. Es ist ein großer Unterschied, ob dein Kind die Frage »Wann bringst du den Müll herunter?« mit »gleich« oder »jetzt« beantwortet. Statt also zu sagen »Irgendwann werde ich schneller sein«, ist es für das Gehirn zielführender zu sagen: »Ich bin dabei, schneller zu werden.«

4. Tempo rausnehmen, um schneller zu werden und weiterzukommen

Was machen Athleten vor dem Wettkampf? Was machen Theaterschauspieler, bevor sich der Vorhang hebt? Sie halten inne, manchmal mit geschlossenen Augen, und atmen tief durch. Sie drosseln das Tempo. Das dauert nur wenige Sekunden. Warum tun wir das nicht auch, bevor wir uns die nächste Aufgabe vornehmen oder in die Einfahrt einbiegen, im Büro ankommen oder ein Wörtchen mit unseren Kindern reden? Die Millisekunden, die wir durch Hetzerei und sofortiges Reagieren sparen, sind wie »leere« Kalorien. Die wenigen Sekunden, die man braucht, um durchzuatmen und zu sich zu kommen, sind gewonnene Zeit. Die Selbstmedikation heißt also: Meditation. Sich einmal von außen betrachten. Rennfahrer tun das nicht nur vor, sondern auch während eines Rennens.

5. Spielerisch durch den Alltag

Gehe zu Hause andere Wege. Putze dir die Zähne mit der anderen Hand. Bitte deine schlimmsten Kritiker um ein Feedback. Schreibe drei Dinge auf, die du heute erledigen willst – und erledige sie! Schließe dich einer Gruppe an. Mach bei einer 30-, 60- oder 90-tägigen Challenge mit Leuten mit, die dich in die Pflicht nehmen. Probiere einmal vegetarische oder vegane oder Paleo-Ernährung aus, kohlenhydratreiche, -arme oder -freie Kost. Hauptsache, du probierst etwas aus!

6. Suche dir einen Boss

Die Besten haben in ihrer Ecke des Rings immer jemanden stehen, der ihre Interessen im Blick hat. Es mag einige Zeit dauern, bis man eine solche Person für sich gefunden hat. Vielleicht ist es sinnvoll, bei der Arbeit, beim Spiel und im Leben mehrere »Bosse« zu haben. Um das Ego geht es dabei nicht, denn für die Einstellung bist du selbst zuständig! Einen (einfühlsamen) Menschen zu haben, der dafür sorgt, dass man selbst wachsam bleibt, wirkt sich positiv auf die eigenen Vorsätze aus. Mit einem Coach oder Trainer zu arbeiten, der sich auskennt mit dem, woran man selbst arbeitet, ist eine großartige Investition in den eigenen Erfolg – auf allen Ebenen.

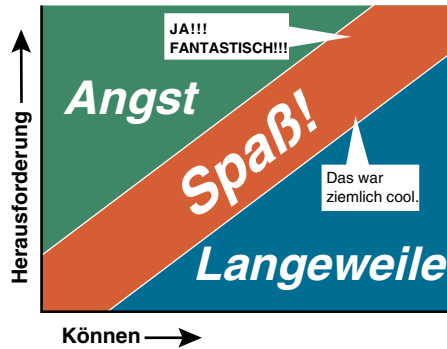
Fazit

Dem Gehirn fällt es leichter, auf etwas hinzuarbeiten, was es tatsächlich sieht oder weiß. In vielen Fällen verlieren wir uns in unseren Gewohnheiten. Die Stärke liegt darin, Gewohnheiten bewusst zu gestalten. Wie wäre es mit der Angewohnheit, sich starke Gewohnheiten anzueignen? Die Herausforderung steht!

Dr. Jason Richardson (www.drjasonrichardson.com) ist Referent, Autor und Psychologe und mit Stresssituationen bestens vertraut. Er ist Weltmeister und BMX-Goldmedaillengewinner der Panamerikanischen Spiele. Er überträgt die extremen Lektionen, die er auf Profirennstrecken gelernt hat, in psychologische Prinzipien, die wir alle anwenden können, um in der Arbeitswelt, beim Sport und im Privatleben erfolgreich zu sein. In seinen Gesprächen vermittelt er Inspiration, Motivation und das Rüstzeug für sofortiges Handeln.

AUF DEM WEG ZUM NÄCHSTEN LEVEL

Spaß entsteht, wenn Herausforderung auf Können trifft.



Wer mit dem Mountainbiking beginnt, begibt sich auf eine nie endende Reise der Selbstvervollkommnung. Am meisten Spaß wird man dann haben, wenn das eigene Können mit der jeweiligen Herausforderung in Einklang steht.

Wenn du dich steigerst, suchst du die nächstgroße Herausforderung und umgekehrt. In Anfängern und Könnern lodert das gleiche Feuer. Wenn du deinen ersten kleinen Double stehst, bist du genauso aufgeregt wie Brian beim Gewinn seiner x-ten Weltmeisterschaft.

In dem Maße, wie sich deine Skills weiterentwickeln, entwickelst du auch dein Verhältnis zum Gelände weiter. Du bekommst mehr Selbstvertrauen und lernst, einen Trail zu bearbeiten, so wie ein Surfer seine Welle bearbeitet. Die Herausforderung wird je nach Situation eine andere sein (du bist vielleicht ein selbstbewusster Trailfahrer, aber ein Angsthase beim Springen); vermutlich aber wirst du dich die meiste Zeit auf einem der folgenden drei Level bewegen.

Level 1: Der Trail hat dich im Griff

Dein Rad fühlt sich neu und ungewohnt an, und du traust dir kaum zu, einen Trail zu überstehen. Alle Muskeln sind die ganze Zeit über in Anspannung. Du ziehst die Bremsen an, sobald es abwärts geht.

Du schleppst dich über Hindernisse und legst oft eine Vollbremsung hin oder fliegst über den Lenker. Du gehst nicht genug in Schräglage und durch dein Dauerbremsen kommt dein Bike nie geschmeidig durch die Kurve.

Das Fahren auf Level 1 ist eine stockende Angelegenheit und bringt ehrlich gesagt nicht ganz so viel Spaß. Du hörst erfahrene Fahrer etwas über

den Flow und den Groove und das Durch-die-Luft-Fliegen sagen, aber du hast keine Ahnung, wovon sie reden. Du hältst sie vielleicht sogar für verrückt.

Leider kommen die meisten Leute, die im Besitz eines Mountainbikes sind, nie über dieses Stadium hinaus. Entweder verharren sie in ewigem Anfängertum oder sie geben einfach auf und fahren nur noch auf der Straße. Gib nicht auf, wenn du auf Level 1 bist. Mountainbiking geht anders. Der eigentliche Spaß kommt erst noch.

Der Sprung von Level 1 zu Level 2

1. Entspanne dich. Das ist so wichtig, dass wir es dir immer wieder eintrichtern werden. Wenn du merkst, dass du angespannt bist, mach einfach Pause und fang mit ausgeruhtem Kopf noch einmal von vorne an. Konzentriere dich darauf, was genau dir gut gelingen soll. Wenn die Anspannung nicht nachlässt, mach irgendetwas, das angstfrei geht. Angst und Anspannung machen das Fahren unproduktiv und nicht gerade zum Vergnügen.
2. Bremse richtig: Kräftig abbremsten und wieder rollen lassen. Mit gezogenen Bremsen zu fahren macht keinen Spaß und ist gefährlich.
3. Versuche, in raue Abschnitte (etwas) mehr Geschwindigkeit mitzunehmen. Mach dich leichter auf dem Rad, damit du geschmeidiger durchkommst.
4. Vertraue ruhig darauf, dass dein Rad rollt. Das tun Räder nämlich: Sie rollen!
5. Gehe in die Angriffsposition. Das ist das A und O!

Level 2: Du überstehst den Trail

Allmählich fängt die Sache an, Spaß zu machen. Du hast gelernt, etwas lockerer zu werden. Du gleitest durch die Kurven und rollst, ratterst und fliegst über Hindernisse. In engen Kurven lässt du die Bremsen los und fährst sauber durch.

Du bist jetzt ein ganz passabler Fahrer. Auf einem lockeren, kurvigen Trail genießt du Geschwindigkeit und Flow. Wenn es rauer wird, neigst du noch zur Anspannung. Auf heftigem

Gelände gerätst du ins Stocken, und wenn du Hindernisse mit hohem Tempo erwischst, kannst du dein Bike nur mit Mühe kontrollieren. Bei wenig Grip kommst du schlecht durch die Kurven.

Die meisten Mountainbiker bewegen sich durchaus zufrieden irgendwo auf Level 2 und ahnen nichts von Level 3. Wenn sie Profis in vollem Tempo und doch kontrolliert an sich vorbeiflitzen sehen, schütteln sie bloß den Kopf und führen deren Fahrstil auf »hundertprozentig« besseres Material zurück.

Der Sprung von Level 2 zu Level 3

1. Entspanne dich – jawohl: noch mehr als bisher. Entspannung gelingt nicht unbedingt, indem man versucht, nichts zu tun. Vielmehr konzentriert man sich auf die dringendste Aufgabe, die man gerade vor sich hat. Sich schwer machen. Sich leicht machen. In die Schräglage gehen. Den Blick möglichst weit nach vorn richten. Entscheidend ist, aktiv zu sein!
2. Häng dich rein. Im ewigen Auf und Ab ambitionierten Mountainbikings muss man hartnäckig und dynamisch fahren.
3. Nimm den Trail genau unter die Lupe. Nicht jede erstbeste Linie funktioniert auch. Halte Ausschau nach Böschungen, die du in Angriff nehmen kannst, und nach Senken zum Pushen.
4. Fahre nirgendwo rein. Jetzt reicht es nicht mehr, beim Runterfahren über alles drüberzurumpeln, was im Weg steht. Versuche stattdessen, das Bike zu entlasten und im Wheelie, Bunnyhop oder Sprung über das Hindernis zu kommen. Wenn du nicht mehr gegen alle Hindernisse stößt, kriegst du sofort mehr Tempo und Kontrolle.
5. Pushe den Buckel runter. Immer wenn der Trail bergab führt, drückst du das Bike in den Trail, um Geschwindigkeit aufzunehmen, und zwar auf jedem Untergrund: Felsen, Baum-

stümpfe, Erdwälle, Waschmaschinen – was auch immer. Pushen ist der Schlüssel zum Flow, von dem man dir immer erzählt.

6. Entwickle deinen eigenen Stil. Finde heraus, was am besten zu deinen Skills, deinem Körpertyp und Equipment passt. Wenn du dich beispielsweise in rauen Abschnitten sehr schwertust, dafür aber enge Kurven wie auf Schienen durchpflügst, neigst du vielleicht dazu, krasse Felsen zu umfahren; solange ist auch alles im grünen Bereich. Schwierig wird es, wenn du meinst, du wärst super in den Felsen, obwohl dem nicht so ist, und du dann gegen einen dicken Brocken knallst. Lerne, dich einzuschätzen.
7. Übe deine Angriffsposition richtig ein. Immer wieder und wieder und noch routinierter und flüssiger.

Level 3: Du hast den Trail im Griff

Der ultimative Zustand. Du fährst locker und angriffslustig. Dein Vorderrad stößt an keinen Felsen mehr, du triffst auf keine Senke, ohne zu pushen. Der Trail ist ein Klumpen Lehm, den du nach Belieben formst. Deine selbst gewählte Linie funktioniert vertikal genauso wie horizontal. Du verlagerst dein Gewicht oder fliegst über Hindernisse hinweg und presst durch die Kurve. Du pushst souverän durch haarige Passagen, nimmst Tempo auf und verlierst nie die Kontrolle.

Wenn du Level 3 erreicht hast, kannst du stolz sein – nur wenige schaffen es bis hierher. Aber nur weil du erfolgreich einen Felsen hochspringst und auf der Rückseite runterpushst, heißt das nicht, dass du nichts mehr dazulernen könntest. Je besser du das Gelände einordnen kannst, desto besser lernst du auch, die Trails zu handhaben.

GUTE GEWOHNHEITEN SIND ENTSCHEIDEND

Wann immer man unter Stress steht – ob bei einem Rennen, auf einem neuen Trail, mit jemandem, dem man imponieren möchte –, fällt man in alte Gewohnheiten zurück. Fährst du normalerweise hüftsteif und brav? Wenn ja, fährst du unter Druck genauso. Trainiere dir also rechtzeitig gute Gewohnheiten an!

FAHRTECHNIKEN MITEINANDER KOMBINIEREN UND KOORDINIEREN

Man kann die eigenen Fortschritte auf dem Bike auch überprüfen, indem man sich Folgendes bewusst macht:

Jede Fahrtechnik besteht aus Einzeltechniken.

Die Einzeltechnik zum Bremsen etwa ist eine niedrige, ausbalancierte Angriffsposition: dosierter und wirksamer Druck auf die Bremshebel, eine graduelle Verlagerung des Körpers nach hinten, damit der Winkel für die resultierende Kraft stimmt, und zuletzt die Übertragung der resultierenden Kraft auf die Füße. Und dann muss man natürlich noch mit der Abschüssigkeit des Trails und den Stößen zurechtkommen. Der einfache Bremsvorgang ist ziemlich komplex. Je besser du jede Einzeltechnik beherrschst, desto besser gelingt dir auch die Grundtechnik.

Je besser du jede Grundtechnik beherrschst

(z.B. Bunnyhops, Richtungswechsel), desto schneller gelingt dir auch der Übergang von der einen zur anderen und letztlich die Kombination untereinander. Am Anfang ist man begeistert, wenn man den Bunnyhop kann und dann auch noch den Richtungswechsel hinbekommt. Später sind Bunnyhop und Richtungswechsel eins.

Für jeden Trail und jede Geschwindigkeit muss man eine Reihe von Techniken ausführen, um sich abzusichern und Spaß zu haben. Je technisch

anspruchsvoller ein Trail ist, desto dichter folgen die Moves aufeinander und desto weniger Zeit bleibt zum Nichtstun (weshalb wir schwierige Trails auch so lieben!). Wenn du das Tempo erhöhst, bleibt dir zwischen den Moves noch weniger Zeit. Bei sehr hohen Geschwindigkeiten gehen die Moves ineinander über.

Bei niedriger Geschwindigkeit nimmst du den Rhythmus unter Umständen so wahr: »Ich fahre gerade über den Fels... Jetzt brems ich... Jetzt nehme ich den Richtungswechsel vor.« Jeder Move ist wohlüberlegt, jeweils mit einer Pause, in der du dich sammelst. Wenn man jeden Move sauber ausführt, hat man Spaß an der Sache. Dazu muss man allerdings auf einem mittelschweren Trail unterwegs sein und langsam genug fahren, um schrittweise vorgehen zu können.

Bei höherer Geschwindigkeit kommt dir der Rhythmus dagegen vielleicht eher so vor: »Fels! Abbremsen! Richtungswechsel!« Bei diesem Tempo gehen die Moves allmählich ineinander über. Du agierst die ganze Zeit ohne Pause zwischen den Moves. Das fühlt sich schon viel besser an. Auf mittelschweren Trails erlebst du bei moderater Geschwindigkeit vielleicht schon den Flow. Um auf diesem Level zu fahren,



FINDE DEINEN EIGENEN STIL

Die wesentlichen Fahrtechniken, die in diesem Buch vorgestellt werden, bleiben zwar recht konstant, wie du sie umsetzt, liegt jedoch bei dir. Die wichtigsten Moves solltest du unbedingt einüben. Sobald du sie beherrschst, mach dich locker und passe sie an deinen Fahrstil an. Fährst du so kompakt wie ein Roadracer oder aufrecht wie ein Motocrosser? Duckst du dich möglichst niedrig oder kommst du ganz groß raus? Machst du einen Schlenker um Felsen oder pushst du über sie hinweg? Alles wunderbar. Finde nur heraus, welcher Stil dir am meisten liegt.

müssen die Skills ineinandergreifen – zum Beispiel Abwärtsrollen auf der Felsrückseite mit gezogenen Bremsen.

Bei noch höheren Geschwindigkeiten hüpfst du über den Felsen und nutzt den Aufprall bei der Landung dazu, dich in die Kurve zu drücken. Der ganze Abschnitt wird zu einer einzigen Energiewelle. Kein Bremsen mehr. Und kein sorgenvolles Nachdenken.

An diesem Punkt gehen alle Skills ineinander über. Bei einem technisch anspruchsvollen Anstieg kannst du pedalieren, während du über Felsvorsprünge fährst. Bei einer schwierigen Abfahrt kannst du Kehren fahren und pushst dabei über Felsen. Jetzt wird das Fahren wirklich fantastisch.

Wenn Lee einzelne Fertigkeiten unterrichtet, beginnt er mit den Einzeltechniken, die zusammen die Grundtechnik ergeben. Sobald diese verinnerlicht sind, lässt er sie ineinander übergehen. Zuletzt kombiniert er sie miteinander.

Jede Technik für sich allein

Anfangs, wenn man noch mit den Einzeltechniken hadert, konzentriert man sich am besten auf jeden einzelnen dieser Skills:

- Bremsen
- Richtungswechsel
- Pedalieren
- Einen Steilhang bergauf fahren
- Eine Geländestufe bergab fahren
- Über einen Felsen pushen

Auf diesem Level ist es schlau, sich sanfte Trails vorzunehmen und ein Tempo einzuschlagen, bei dem man eins nach dem anderen machen kann. Den Felsen sehen. Abbremsen. Über den Felsen fahren. Die Kurve sehen. Abbremsen. Durch die Kurve fahren und so weiter.

Dass du Level 2 erreichst, merkst du daran, dass die Skills allmählich ineinandergreifen. Wenn du lernst, wie man eine Geländestufe im Fels herunterfährt, und die nächste Kurve im Blick

hast, noch während du auf dem Felsen bist, dann hast du es gemeistert.

Zwei Techniken auf einmal

Während deine Grundtechniken in dein Kleinhirn einsickern, merkst du, wie sie ineinandergreifen und irgendwann alle gleichzeitig ablaufen. Nachfolgend ein paar Beispiele für Zweifachtechniken:

- Beim Runterfahren in steilem Fels bremsen
- Bei einem Satz über eine Baumwurzel pedalieren
- Durch eine flache Kurve zirkeln und durch eine Furche pushen
- Richtungswechsel in der Luft von einer Sprunglinie in die nächste

Auf diesem Level bist du bereit für technisch anspruchsvollere Trails und mehr Tempo. Zwischen den Moves hast du das Gefühl, in sanftem Fluss zu sein. Du bist schneller unterwegs, und es fühlt sich einfacher an.

Während du sämtliche Skills noch weiter vertieft (Meisterschaft ist ein nicht endender Prozess), lernst du, noch mehr Fertigkeiten miteinander zu kombinieren.

Drei oder mehr Techniken auf einmal

Es sieht so aus, als würden die besten Fahrer immer nur Kurven fahren und pushen, was daran liegt, dass auf dem höchsten Level alles zu einem schönen, flüssigen Bewegungsablauf wird, der Körper und Geist voll beansprucht. Für hochtechnische Trails und für die coolsten Momente muss man mit drei und mehr Skills zugleich aufwarten können – und sie perfekt beherrschen. Hier einige Dreifachtechniken und Moves:

- In einer steilen Bergab-Spitzkehre die Richtung wechseln und über eine Geländestufe dropfen
- Einen vertikalen Felshang mit Kurven und im Sprint hinaufhüpfen



Drei Skills auf einmal: Bergab fahren, in die Kurve gehen und über eine Kante rollen. Jetzt kann der Spaß losgehen.

Es ist interessant, dass so viele Cross-Country-Fahrer Angst vor dem Droppen und Springen haben. Verglichen mit dieser Disziplin sind Drops simpel! Eine steile, felsige Serpentine, die viele Cross-Country-Biker problemlos bewältigen, ohne einen Gedanken daran zu verschwenden, ist technisch eine viel größere Herausforderung.

Wenn du dieses Buch durcharbeitest, nimm

dir Zeit, die Einzeltechniken zu erlernen, bevor du dich den Grundtechniken zuwendest. Wenn du die Grundtechniken beherrschst, probiere sie miteinander zu kombinieren, bis du sie irgendwann gleichzeitig ausführst. Du wirst mit mehr Tempo und Leichtigkeit fahren und sogar noch mehr Spaß haben.

Als Lee vor über zehn Jahren als Co-Autor an der Originalausgabe dieses Buches schrieb, hat er viel Mühe darauf verwendet, die Einzeltechniken herauszufiltern und auf sinnvolle Weise zu vermitteln. Während dieser Zeit fuhr er ganz auf die eigene Wahrnehmung konzentriert, äußerst systematisch und weniger flüssig. Rund ein Jahr lang hat Lee das neue Wissen körperlich und geistig verinnerlicht und ist so schnell und geschmeidig gefahren wie nie zuvor. Seitdem hat er die Grundlagen noch weiter vertieft und gleichzeitig daran gearbeitet, alles auf höchstem Niveau miteinander zu verbinden.

Als Ergebnis eines konstanten Lernprozesses fährt Lee heute besser denn je. In dieses Buch sind über 25 Jahre Erfahrung im Mountainbiking und über zehn Jahre professionelles Fahren und Unterrichten eingeflossen. Solange er dazulernt, hat er auch Spaß an der Sache. Wir wollen dich ermuntern, dich auch auf eine solche Reise zu begeben.

WARNUNG

Mountainbiking ist gefährlich. Man kann seine Ausrüstung demolieren und sich selbst verletzen. Das macht es auch so spannend. Fahre im Rahmen deiner Fähigkeiten und trage immer adäquate Schutzkleidung. Fahre nie ohne Helm oder Handschuhe. Sobald du dich in ein Gelände begibst, in dem du einen Sturz nicht ausschließen kannst, denke an Ellenbogen- und Knieschoner, Oberkörperprotektoren und einen Fullface-Helm. Wir empfehlen auch Schutzbrillen.

Auch die beste Technik und der beste Schutz können nicht jeden Sturz und jede Verletzung

verhindern. Wenn du dich auf den Weg machst und dir eine Verletzung zuziehst, trägst du selbst die Verantwortung dafür. Fahre hart und riskiere etwas, aber sei kein Idiot.

Willkommen in der aufregenden und freudebereitenden Welt des Mountainbiking auf hohem Niveau. Halte dir vor Augen, dass es ein längerer Prozess ist, ein guter Fahrer zu werden. Sei geduldig, gehe schrittweise vor und habe Spaß an der Sache! Bevor du jetzt loslegst, wollen wir allerdings sichergehen, dass dein Bike den Anforderungen genügt.



SO FINDEST DU DAS PASSENDE BIKE

Das Bike sollte die Verlängerung deines Körpers sein. Die Grenzen zwischen dir, deinem Bike und dem Trail verschwimmen allmählich: So entsteht Flow. Um beim Fahren richtig Spaß zu haben, suchst du dir ein Bike aus, das zu deiner Körpergröße und deinem Fahrstil passt, und stellst es dann exakt auf dich ein. Die Ausrüstung ist ein enormer Faktor für Leistungssteigerung. Mit einer besseren Ausrüstung ist man schneller, hat bessere Bodenhaftung und fährt durch Gelände und über Hindernisse, die einem früher sehr schwierig vorkamen oder das eigene Fahrkönnen überstiegen. Verschaffe dir einen Überblick über die vielfältigen Equipment-Optionen, damit du die richtigen Entscheidungen für das Set-up triffst – und deine neu erworbenen Fähigkeiten auch zum Einsatz bringst: So kannst du jedes Terrain, das nach deinem Geschmack ist, auch richtig auskosten.



Von Brian lernen

Die Auswahl ist so groß, dass es für Anfänger und selbst für routinierte Veteranen verwirrend sein kann, sich das beste Bike für die jeweiligen Bedürfnisse auszusuchen.

Der Austausch mit Bikern, die unzählige Stunden damit verbringen, auf dem Rad zu sitzen, Fachartikel zu lesen, zu Demoday zu gehen und Testfahrten zu absolvieren, ist eine sehr gute Möglichkeit, sich Rat für seine Entscheidung zu holen. Da es so viele Firmen mit einem jeweils sehr breit gefächerten Angebot gibt, wird man diese Entscheidung kaum über Nacht fällen.

Und sollte in Sachen Stil, Bauart und Preis die Entscheidung einmal gefallen sein, ist die Sache noch nicht ausgestanden. Kaufst du das Rad, weil der Kundendienst gut ist oder der Laden, der die Marke führt, ganz in der Nähe ist? Oder weil du mehr fürs gleiche Geld bekommst oder ein bestimmtes Stoßdämpfersystem oder eine bestimmte Rahmengeometrie im Auge hast? Wo auch immer du dein Bike kaufst, suche dir einen Laden vor Ort für die Wartung, denn irgendwann wirst du an deinem Rad etwas machen lassen müssen.

DER KAUF DES RICHTIGEN BIKES

Mountainbikes werden immer besser: leichter, effizienter, robuster; sie bieten mehr Spaß und vor allem auch mehr Feintuning für jede Fahrkategorie.

Wenn du das Mountainbiking ernsthaft betreiben willst, wirst du feststellen, dass die Wahl deines Bikes viel über dich aussagt (ist für dich ein Specialized Racerhead, ein Ellsworth Classic, ein Yeti Soul Rider das Passende oder bist du doch eher der gemütliche Typ?) und darüber, wie du die Welt – oder zumindest die Singletrail-Strecken – erleben willst.

Nimm nur das Beste. Spitzenrahmen und -komponenten funktionieren nicht nur besser, sie verschaffen auch ein besseres Fahrgefühl und halten länger als Billigvarianten. Lee ist jahrelang mit denselben Shimano-XTR-Komponenten gefahren, die dementsprechend mehrere Räder erlebt haben. Einige seiner Shimano-Pedale halten seit Jahrzehnten. Dasselbe gilt für seine FOX-Gabeln und -Stoßdämpfer. Bei richtiger Pflege hält eine Topausstattung ewig. Wenn man keine Kosten scheut und ein Spitzenbike wie das Ellsworth Rogue 60 XTR oder das S-Works von Specialized fährt, gibt es bezüglich des Materials jedenfalls keine Entschuldigung mehr. Da heißt es: Klappe halten und lernen, wie man das Teil fährt!

Und wenn man sich das Beste nicht leisten kann? Wenn man (Gott sei Dank!) gesponsert wird oder Geld keine Rolle spielt, ist ein Geländerad für rund 10000 Euro wie ein Ford Raptor fantastisch! Allerdings bietet es dir vermutlich mehr, als du brauchst.

Solange du eine angesehene Marke wählst und bei einem seriösen Einzelhändler kaufst (nicht beim Discounter!), kannst du sicher sein, für dein Geld

auch ein tolles Bike zu bekommen. Wenn du Spitzenleistung willst, ohne eine Wahnsinnssumme hinzublättern, teste die zweitbeste Option. In der Specialized-Palette ist das normalerweise das Expert-Modell. Bei Ellsworth wäre es das Ellsworth Epiphany Alloy Shimano SXL. Für etwas Hochwertiges schau dich im Mittelfeld um, bei Specialized ist das normalerweise das Comp-Modell.

Kaufe bei deinem Fahrradhändler vor Ort. Du kannst tolle Onlineangebote finden, besonders für das Zubehör, aber ein lokaler Fahrradhändler ist dir bei der Wahl des richtigen Bikes behilflich, stellt es richtig ein und sorgt für die passende Ausstattung. Wenn du einen Laden mit fachkundigem Personal und den gewünschten Teilen findest, baue Kontakt zu den Mitarbeitern auf. Vielleicht zahlst du etwas mehr als beim Onlinekauf, aber die Erfahrung und der Service machen den Unterschied mehr als wett. Du kannst ja mal versuchen, dein per Mail geordnetes Bike am Abend vor einer Ausfahrt repariert zu kriegen – viel Spaß dabei.

Und wenn man lieber online bestellt? Wir haben jahrzehntelang dieselben Fahrradläden vor Ort unterstützt. Und so sehr wir unsere lokalen Händler schätzen: Es ist an der Zeit, dass der Onlinekauf eines Bikes praktikabler wird.

Tatsache ist, dass der Fahrradhandel ein hartes Geschäft ist, das viel Know-how erfordert, aber geringe Gewinnmargen hat. Nur wenige Fahrradläden können erfahrene Profis beschäftigen. Aus diesem Grund wird es immer schwieriger, Läden zu finden, die beim Fahrradkauf einen echten Mehrwert bieten, vor allem, wenn man in einem kleineren Bike-Segment unterwegs ist.

Seit ein paar Jahren beweisen Direktvermarkter wie Canyon, Commencal und YT Industries, dass sie in der Lage sind, tolle Produkte mit tollem Service zu tollen Preisen anzubieten. Kleinere Firmen wie Guerrilla Gravity können sich den Markt ohne Fixkosten für den Verkauf erschließen und Bikes genau so bauen und ausliefern, wie sie die Fahrer haben wollen.

Sogar Supermarken wie Trek und Giant kommen mit Kombiangeboten heraus, bei denen Fahrer ihre Bikes online bestellen und bei Händlern vor Ort abholen. Das Internet dürfte in der Bike-Welt eine große Zukunft haben.

Wenn der Onlinehandel für dich hilfreich ist, um ein tolles Rad zu einem für dich erschwinglichen Preis zu ergattern, ist daran nichts auszusetzen. Wenn du schlau bist, baust du allerdings auch zu deinem Händler vor Ort Kontakt auf, und zwar aus zwei Gründen: Erstens unterstützt du jemanden in deiner Nachbarschaft, der seine Familie genauso ernähren muss wie du, und zweitens ist dein Laden vor Ort für dich da, wenn du Hilfe brauchst. Was machst du sonst, wenn am Tag vor deiner Tour eine Bremsentlüftung nötig ist?

Nachrüsten, wenn es sein muss. Fange nicht damit an, dir deine Bike-Teile zurechtzu-

schweißen. Fahre das Ding einfach. Nachstehend die wichtigsten Upgrades:

- **Ein kürzerer Vorbau.** Bei den meisten Rädern bewirkt ein kürzerer Vorbau ein wesentlich besseres Fahrverhalten und deutlich mehr Verlässlichkeit und Sicherheit. Sollte dein Mountainbike werkseitig mit einem Vorbau ausgestattet sein, der länger als 90 Millimeter ist, wechsele ihn aus, bevor du den Laden verlässt (oder besorge dir einen längeren Rahmen). Mehr dazu im Abschnitt über Vorbauten weiter unten in diesem Kapitel.
- **Lenker in passender Breite.** Dein Lenker sollte zu deinem Körper passen. Mehr dazu im Abschnitt über Lenker.
- **Sattelstütze.** Wenn du keine absenkbare Sattelstütze hast, besorge dir eine. Ernsthaft.
- **Sattel.** Auf einem Plastikamboss wird man kaum Spaß haben.
- **Reifen.** Suche die passenden Reifen für deine Fahrbedingungen aus.

Eventuell kannst du Vorbau und Lenker vor dem Kauf austauschen. Erkundige dich bei deinem Händler. Alles andere fährst du so lange, bis es kaputtgeht oder verschlissen ist.

HARDTAIL ODER FULLY?

Früher hatte man gar keine Wahl, weil alles starr war. Als die Federgabeln aufkamen, haben sich die Downhill-Fahrer auf sie gestürzt, aber die Gewichtsfetischisten zogen weiter auf ihren Hardtails ihres Weges. Inzwischen ist fast jedes Mountainbike mit einer Federgabel ausgestattet. Als dann die Hinterbaufederung aufkam, waren es wieder ausschließlich Downhill-Fahrer, die darauf einstiegen. Mit verbessertem und leichterem Design tauchte die Hinterbaufederung dann vom Spitzen- bis zum Billigprodukt an allen Rädern auf – für Hardcore-Downhill wie für ausgedehntes Cross Country.

Hardtails sind nach wie vor leichter und günstiger als gefederte Bikes mit der gleichen Ausstattung und sie sind für zwei Bedingungen auch tatsächlich besser geeignet: für Cross Country auf glatten Trails und für Dirtjumps und Pumptracks auf ebenen Strecken. Die leichteren, steiferen Bikes übertragen mehr Kraft auf den Boden, weswegen manche Rennfahrer so gut wie immer auf einem Hardtail unterwegs sind.

In fast allen sonstigen Offroad-Situationen fährt man mit Full-Suspension-Bikes (»Fullys«) schneller und auf rauherem Untergrund komfortabler und mit mehr Kontrolle. Das Fahren



Das Ellsworth Rogue 60, das Brian derzeit fährt, dürfte den meisten Fahrern in fast jedem Gelände gute Dienste leisten.

macht einfach mehr Spaß – trotz des leichten Mehrgewichts und vielleicht eines Hauchs an Krafteinbuße. Für die meisten Mountainbiker sind Fullys das Richtige.

Obwohl gefederte Räder für ernsthaftes Trailriding mittlerweile die Norm sind, schwören viele hartgesottene Fahrer sogar mehr denn je auf die Starrgabel – und verzichten auf die Federung an Heck und Front. Rigid-Mountainbikes sind (auf glattem Untergrund) besonders leicht und effizient und vermitteln einen Fahrfluss, wie man ihn mit Federung nicht erreicht. Alles ist bestens, solange man mit dem Gelände im Einklang ist

Auch Reifen zählen als Federung. Durch die neuen Plus-Bikes mit Reifen in 2,7 bis 3,2 Zoll Breite (7–8 cm) und die Fatbikes mit Reifen in 4,0 bis 4,8 Zoll Breite (10–12 cm) bieten Hardtails und Rigid-Mountainbikes mehr Komfort (und Spaß) denn je! Die meisten Fatbiker sind glücklich mit Starrrahmen und -gabeln und Plus Hardtails sind ein ungeheurer Spaß.

FEDERUNGEN: PRO UND KONTRA

Wodurch eine Federung besticht

Aus einem einfachen Grund ist die Mountainbike-Federung inzwischen die Norm: Sie funktioniert. Was aber bewirkt sie genau? (Tipp: Immerhin mehr, als dass man nur einigermaßen vorwärtskommen würde, ohne regelrecht gestraft zu sein.)

- Die Federung macht das Fahren geschmeidiger.
- Sie vermittelt mehr Kontrolle.
- Sie verbessert das Bremsen.
- Sie ermöglicht es, einen stärkeren Aufprall abzufangen.
- Sie unterstützt den Rhythmus einer sanften Sinuswelle.
- Und natürlich macht sie auf dem Dachgepäckträger etwas her!

Mögliche Nachteile einer Federung

Auf dem Rad ist es wie im Leben: Man bekommt nichts geschenkt. Federungen sind auf jeden Fall großartig – aber um welchen Preis?

- Mehr Gewicht
- Mehr Komplexität
- Kraftverlust
- Verminderte Leistung (in bestimmten Situationen)
- Höherer Kaufpreis und höhere Wartungskosten

Welche Konstruktionen gibt es bei der Federung?

Heutige langhubige Trailbikes übertreffen frühere Downhill-Bikes bei Abfahrten und ältere Cross-Country-Bikes beim Klettern. Obwohl Bike-Konstrukteure ständig für Neuerungen sorgen, lassen sich Federungen auf einige wenige Grundprinzipien reduzieren, die alle ihre Vor- und ihre potenziellen Nachteile haben.

Viergelenker Horst-Link (auch FSR-Link)

Funktionsweise: Diese Viergelenk-Konstruktion besitzt ein Gelenk am Ende der Kettenstrebe. Die Hinterradachse dreht sich mit dem Sattelrohr. Dadurch bleibt die Kettenlänge beim Einfedern ziemlich konstant.

Pro: Verringert die Anzahl der Ketten- und Bremsrückschläge. Seit das Patent von Specialized abgelaufen ist, bieten auch andere Firmen dieses System an.

Kontra: Durch diese Neutralität kann die Heckfederung beim Pedalieren ins Wippen geraten. Spezialdämpfer sind nötig, um ein wippfreies Fahren zu gewährleisten.

Bestes Gelände: Mix aus bergauf und bergab, wenn die Federung beim Treten und Bremsen auf ruppigem Untergrund perfekt funktionieren muss.

Beispiele: Ellsworth, Transition, YT Industries, Specialized

Eingelenker

Funktionsweise: Dies ist die einfachste Konstruktion. Eine große Schwinge dreht sich an nur einem Punkt, der typischerweise auf der Höhe des mittleren oder großen Kettenblatts liegt.

Pro: Schlicht. Geringes Gewicht. Strategische Platzierung des Gelenks verleiht

dem Bike jede vom Konstrukteur gewünschte Eigenschaft.

Kontra: Beträchtliche Antriebs- und Bremsenflüsse, vor allem, wenn die Kette nicht auf einer Höhe mit dem Gelenk liegt.

Bestes Gelände: Glatte Trails oder spezielles Downhill-Riding

Beispiele: Orange, Mountain Cycles. Eingelenker sind derzeit nur an sehr wenigen Bikes verbaut.

Mehrgelenker

Funktionsweise: Eine Rahmenkonstruktion mit vielen Umlenkhebeln und Lagern, wobei das Hauptlager allerdings an der Kettenstrebe angebracht ist. Das Hauptgelenk liegt in der Regel niedrig, etwa in Höhe des kleinen Kettenblatts.

Pro: Kann leicht und steif ausgeführt werden. Viele Einstellmöglichkeiten und Stoßdämpferarten.

Kontra: Trotz der zusätzlichen Gelenke ein ähnliches Reaktionsverhalten wie ein Eingelenker. Wenn sich die Kette nicht auf Höhe des Gelenks befindet, kommt es zu Antriebs- und Bremsrückschlägen.

Bestes Gelände: Mix aus bergauf und bergab, sanft und ruppig

Beispiele: Trek, Kona, Guerrilla Gravity

VPP (Virtual Pivot Point – Virtueller Schwingendrehpunkt)

Funktionsweise: Die Konstruktion verwendet viele Gelenke, um das Hinterradlager in eine s-förmige Kurve zu bringen. Die S-Wölbung liegt in der natürlichen SAG-Position (SAG meint den Negativfederweg) und genau dahin zieht die Kette die Federung.

Pro: Da die Kette die Federung in die neutrale SAG-Position zieht und dort hält, neigen VPP-Bikes – selbst langhubige Modelle – beim Pedalieren nicht zum Wippen.



Von Brian lernen

Durch die Weiterentwicklung bei vollgefederten Bikes gibt es nur noch wenige Gründe, ein Hardtail einem Fully vorzuziehen.

Wenn du Pumptracks oder rhythmische Dirtjumps fährst, ist ein Hardtail zweifellos die ideale Wahl.

Wenn du vor allem auf glatten Trails und Feuer-schneisen unterwegs bist oder dein Budget nicht für ein vollgefedertes Bike ausreicht, könnte ein Hardtail die richtige Wahl für dich sein.

Im Rahmen von Wettbewerben tauchen Hardtails nur bei einigen Cross-Country-, Dual Slalom- oder 4Cross-Rennen auf; inzwischen aber kommen in diesen Disziplinen oft Fullys zum Einsatz, weil sie schlicht so gut sind.

In der Vergangenheit waren das erhöhte Gewicht und der Verlust an Pedalkraft ein Ausschlusskriterium für vollgefederte Bikes. Durch das mittlerweile sehr geringe zusätzliche Gewicht und durch Pedale, die dein Treten in Vortrieb umsetzen, sprechen heute nicht mehr allzu viele Gründe für ein Hardtail.



Brians Ellsworth Rogue 40

Kontra: Starker Kettenczug und starker Pedalrückschlag, was die Federung beeinträchtigt. Die Federungskurve flacht gegen Ende des Aufpralls ab, sodass es zu dem Zeitpunkt leicht zum Durchschlag kommen kann.

Bestes Gelände: Mix aus bergauf und bergab, sanft und ruppig, wenn in erster Linie Tritteffizienz gefragt ist.

Beispiele: Santa Cruz, Intense

DW-Link (Delta-Link)

Funktionsweise: Diese Konstruktion verhindert ein Stauchen der Federung, wenn der Fahrer mit jedem Pedaltritt nach hinten schwingt.

Pro: Reduziertes Pedalwippen bei gleichzeitig samtweichem Verhalten.

Kontra: Leichter Pedalrückschlag

Bestes Gelände: Mix aus bergauf und bergab, sanft und ruppig, wenn in erster Linie Tritteffizienz gefragt ist.

Beispiele: Ibis, Turner, Pivot

Welches Bike ist das beste?

Obwohl wir alle unsere Favoriten haben (Brian: Ellsworth AEES, Active Energy Suspension; Lee: Specialized FSR) – Tatsache ist, dass alle heutigen Bikes ziemlich gut funktionieren. Mache Probefahrten bei deinem Händler vor Ort. Wähle eine Bauart, die zu deinem Terrain und deinem Fahrstil passt. Nimm das beste Modell, das du dir leisten kannst. Lass die Federung auf dich einstellen. Und lerne, sie richtig zu fahren.

WELCHES IST DIE PASSENDE LAUFRADGRÖSSE FÜR DICH?

Noch vor einigen Jahren fuhr man als Mountainbiker ein 26-Zoll-Rad (66 cm). Die einzigen Ausnahmen waren Cross-Country-Rennfahrer auf schwer zu handelnden 29-Zollern (74 cm).

Heute sind 26-Zoller so gut wie ausgestorben. 29er sind üblich, und die neue Größe 27,5 Zoll (70 cm) hat viele Marktanteile gewonnen. Für Erwachsenenräder gibt es derzeit drei Felgenreifen:

| Felgenreife | Felgenreifenbreite | Durchmesser insgesamt (2,3 Zoll bzw. 5,8 cm, Reifen) |
|-------------|--------------------|---|
| 26 Zoll | 559 mm | 26,8 Zoll |
| 27,5 Zoll | 584 mm | 27,8 Zoll |
| 29 Zoll | 622 mm | 29,3 Zoll |

Angaben laut Joe Buckley, Specialized Bicycle Components

Mit dem Felgendurchmesser hat auch die Breite zugenommen. Aktuell gibt es bei der Felgenbreite folgende Basisgrößen:

Normal: 2,5 Zoll (6,4 cm) oder weniger, die meisten davon in der Bandbreite 2,0 bis 2,3 Zoll (5–5,8 cm)

Plus: 2,8 bis rund 3,2 Zoll (7–8 cm). Das ist die neueste Nische, die für viele Fahrer eine tolle Option zu sein verspricht.

Fat: 3,5 Zoll (8,9 cm) oder mehr. 4 Zoll (10 cm) sind gängig für Dirt und festgefahrenen Schnee; hartgesottene Winter- und Sandfahrer benutzen Reifen mit bis zu 4,8 Zoll (12 cm).

Die verschiedenen Felgendurchmesser und Reifenbreiten bieten eine Menge Möglichkeiten. Die Technologie ändert sich ständig, aber hier sind die derzeit beliebten Optionen für Räder und Reifen bei Mountainbikes für Erwachsene:

- 26 Normal
- 26 Plus
- 26 Fat

- 27,5 Regular
- 27,5 Plus
- 29 Normal
- 29 Plus

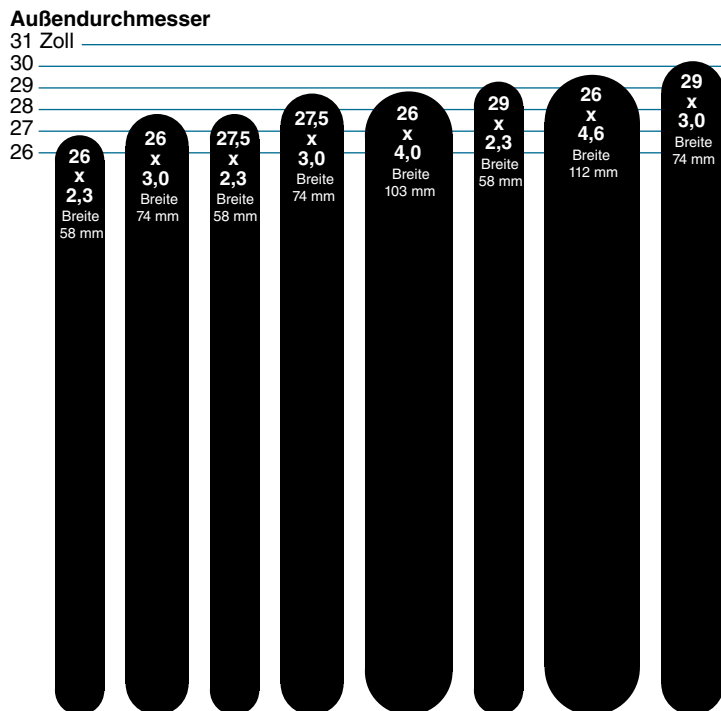
Angaben laut Joe Buckley, Specialized Bicycle Components

Sowohl die Reifenbreite als auch der Durchmesser variieren stark je nach Hersteller und leicht innerhalb der Modelle ein und desselben Herstellers. Die folgende Grafik bildet die Durchmesservarianten mit den entsprechenden Reifenbreiten ab. Wo ist das Optimum für dich?

Wie wirkt sich der Außendurchmesser aus?

Ein größeres Laufrad rollt leichter über Unebenheiten hinweg als ein kleineres. Unter Konstruktionsaspekten ist ein größeres Rad im Vergleich zu einer komplizierten Federung die einfachere Lösung. Wenn du bei gleichem

Vergleich Reifen- und Laufradgröße



Angaben laut Joe Buckley, Specialized Bicycle Components



Als ein Mann, dessen Können seine Körpergröße bei Weitem überragt, wird es für LLB-Coach Kevin Stiffeler häufig eng zwischen seinem Schritt und seinem 27,5-Plus-Hinterreifen, was ihn allerdings nicht sonderlich zu kümmern scheint.

Federweg von 26 auf 29 Zoll umsteigst, fühlt es sich an, als hätte jemand deine Hausstrecken ausgebügelt. Bei kleinen, schnell aufeinanderfolgenden Unebenheiten sind die größeren Laufräder vom Empfinden her gleichbedeutend mit mindestens 2,5 Zentimeter zusätzlichem Federweg.

Ein größeres Laufrad ist tendenziell schwerer.

Es beschleunigt langsamer, hält dafür aber die Geschwindigkeit besser. Der Güterzugeffekt, könnte man sagen.

Ein kleineres Laufrad ist tendenziell leichter.

Es beschleunigt schneller, hat aber den geringeren Güterzugeffekt.

Ein leichtes, stabiles Laufrad kostet weniger, wenn es kleiner ist. 29er-Räder aus Carbon können stabil und leicht sein, sind aber in der Regel teuer.

Ein größeres Hinterrad reduziert die Größe des Cockpits. In sehr steilem Gelände ist die Wahrscheinlichkeit größer, dass dein Hintern die Hinterradstollen zu spüren bekommt! Lee schwört daher auf ein 29er-Hinterrad mit kleinen Stollen!

Ein größeres Laufrad hat eine größere Aufstandsfläche und kann bei gleichem Reifen und Fahrstil in Kurven ein kleineres Rad ausstechen.

Große Laufräder für große Menschen. Wenn du eher groß bist, halte dich an ein Bike mit 29-Zoll-Laufrädern (74 cm). Rahmen und Laufräder stehen im richtigen Größenverhältnis und dürften passender sein als ein Rahmen, der für kleinere Laufräder gemacht ist. Bei sehr großer Körpergröße teste ein 36er (91 Zentimeter – eine echte Option!).

Kleine Laufräder für kleine Menschen. Falls du eher klein bist, ist es unter Umständen schwierig, ein passendes Bike mit größeren Laufrädern auszustatten. Das ist ein echter Knackpunkt bei langhubigen 29ern und 27,5ern: Bei sehr kleiner Körpergröße teste ältere 26-Zoll-Räder (66 cm) und sogar 24-Zoll-Kinder-Mountainbikes (61 cm). Einige sind richtig krass.

Kleinere Laufräder für schwerere Menschen.

Bei gleichem Aufbau und gleichen Kosten ist ein kleineres Laufrad stabiler als ein größeres. Bei schwerem Körperbau sollte man im niedrigen bis mittleren Preissegment ein kleineres Laufrad in Erwägung ziehen. Natürlich kann man bei mehr Körpergewicht auch ein 29er fahren, sollte dann aber lieber in Premium-Laufräder investieren.

Wie wirkt sich die Reifenbreite aus?

Breitere Reifen ermöglichen einen geringeren Reifendruck, was bei Stößen mehr natürliche Dämpfung und auf den meisten Oberflächen mehr Traktion bedeutet.

Ein breiterer, nachgiebigerer Reifen absorbiert Stöße leichter als eine Federung. Dein Reifen ist das Erste, was den Stoß abbekommt, und er gibt unmittelbar nach – bevor sich deine Federung überhaupt in Gang setzen kann. Das macht Hardtails und kurzhubige Bikes einigermmaßen komfortabel und langhubige Bikes wie Lees Stumpjumper 6Fattie zu fliegenden Teppichen.

Breitere Reifen sind schwerer und damit auch träger als schmalere. Ein dicker Reifen kann dein Laufrad erheblich schwerer machen. Da Lauf-

räder rotierendes Gewicht sind und Reifen die Außenseite der rotierenden Masse, bekommst du die zusätzliche Trägheit schwerer Reifen richtig zu spüren.

Um das Reifengewicht gering zu halten, haben die meisten Plus- und Fatbike-Reifen dünne Karkassen. Das ist gut für Schnee, Sand und moderates Trailriding, aber aggressivere Fahrer in felsigem Gelände brauchen solidere Substanz. Da es strapazierfähige Plus-Reifen derzeit nicht gibt, bleiben Enduro- und Downhill-Fahrer bei der regulären Breite. Das wird sich allerdings ändern, sobald jemand einen Reifen im Angebot hat, der breit, leicht und strapazierfähig ist (aber wahrscheinlich nicht ganz billig!).

In Morast und Schneematsch kommt ein breiter Reifen mitunter unkontrolliert ins Schwimmen und Schlittern. In Europa bevorzugen Fahrer womöglich einen schmaleren Reifen, der sich durch die Oberfläche bohrt.

Auf einem absolut glatten Trail hat ein breiter Reifen mehr Rollwiderstand und eine bessere Haftung, die man als verlässlich – oder auch langweilig – bezeichnen kann. Ein schmaler Reifen rollt besser bei weniger Haftung, was ein Heidenspaß – oder gruselig – sein kann. Was am besten ist, musst du für dich entscheiden. Damit für Spaß und Sicherheit gesorgt ist, möchte Lee, dass seine Frau und seine Töchter Plus-Reifen fahren.

Finde den richtigen Kompromiss. Entscheidest du dich für eine Reifenkategorie, machst du automatisch einen Kompromiss: leichter über Bodenunebenheiten bei mehr Umfang und Gewicht, mehr Traktion bei mehr Gewicht (und vermutlich geringerer Haltbarkeit).



34C, 2,3 Zoll und 3 Zoll – jede Reifengröße hat ihre eigenen Vorzüge.

Wozu sind verschiedene Laufräder gut?

Alle modernen, hochklassigen Mountainbikes sind fantastisch und alle bieten das Fahrerlebnis, für das sie konzipiert sind. Leicht und effizient, robust und verspielt – für jeden Geschmack ist etwas dabei. Solltest du dir über die geeignete Felgenreöße und den passenden Reifen Gedanken machen, darfst du dich in diesem Leben durchaus glücklich schätzen.

Allerdings hat jede Laufradkategorie ihre spezifischen Vorteile und die Bike-Branche stimmt in der Ansicht überein, dass sich bestimmte Laufräder am besten für bestimmte Bikes eignen. Die nachstehende Tabelle vergleicht gängige Laufradgrößen miteinander.

29 MINUS

Im Winter fährt Lee ein Hardtail mit den 29er-Standard-Carbonfelgen und einem Satz 34C-Cyclocross-Reifen. Dieses Bike ist enorm schnell auf der Straße, auf glatten Trails und auf Pumptracks und fährt absolut sauber durch die Kurven. Ob man damit auf Felsen wohl auch seinen Spaß hätte? Lee möchte das lieber nicht ausprobieren.

DURCHMESSERWERTE FÜR VERSCHIEDENE LAUFRADGRÖSSEN

| Lauftradgröße (Zoll) | Durchmesser (mm) | Durchmesser (Zoll) |
|----------------------|------------------|--------------------|
| 26 × 2,3 | 681 | 26,8 |
| 26 × 3,0 | 705 | 27,8 |
| 26 × 4,0 | 734 | 28,9 |
| 26 × 4,6 | 752 | 29,6 |
| 27,5 × 2,3 | 706 | 27,8 |
| 27,5 × 3,0 | 730 | 28,7 |
| 29 × 2,3 | 744 | 29,3 |
| 29 × 3,0 | 768 | 30,2 |

Angaben laut Joe Buckley, Specialized Bicycle Components

26 Zoll Normal

Innerhalb weniger Jahre ist die ursprüngliche, früher dominante Reifengröße für Mountainbikes fast völlig von der Bildfläche verschwunden. Für die meisten Fahrer erleichtert ein größeres Lauftrad das Fahren und bringt mehr Spaß.

Anders als gedacht ist das 27,5er verglichen mit dem 26er jedoch nicht 1,5 Zoll, sondern lediglich einen Zoll größer. Viel Umstand für einen Zoll!

Die Stichworte, die sich für 26 Zoll ins Feld führen lassen, sind Dirtjump, Pumptrack, Slopestyle und Slalom: Diese Fahrstile erfordern die Schnelligkeit, Festigkeit und den größeren Druck des kleineren Lauftrads.

26 Zoll Plus

Wenn du einen 3-Zoll-Reifen auf eine 26-Zoll-Felge aufziehst, erhältst du fast den gleichen Durchmesser wie mit 27,5 und 2,3 Zoll, allerdings mit viel mehr Dämpfung und Traktion. Mit diesem kleineren Durchmesser (verglichen mit 27,5 Plus) kannst du eine stärkere Karkasse fahren, die langlebiger ist, ohne das Bike superschwer zu machen. Unter den Bikern, die den Sport am härtesten betreiben, sagen einige, dass dies für Enduro- und Downhill-Fahrer der ganz heiße Tipp wird. Man stelle sich ein Bike mit über 15 cm Federweg und 3-Zoll-Reifen vor – irre!

26 Zoll Fatbike

Ein 26er-Lauftrad mit einem Reifen über 4 Zoll ist die bewährte Lösung für Schnee, Sand und andere lockere Oberflächen. Immer mehr Fahrer sind die ganze Saison über auf Fatbikes unterwegs. Im Sommer fahren sie einen 4-Zoll-Reifen und gehen dann bei Schnee auf bis zu 4,8 Zoll über. Je nach Reifengröße hat ein Fatbike einen Laufraddurchmesser, der leicht über beziehungsweise unter 29 × 2,3 Zoll liegt.

Warnung: Die meisten Bikes, die zu diesen superbreiten Reifen passen, haben auch extrabreite Kurbelsätze, bei denen die Pedale weiter auseinanderstehen. Dadurch kann man sich Knieverletzungen zuziehen (wie Lee zu berichten weiß). Mach eine Probefahrt auf einem Fatbike, bevor du eins kaufst.

27,5 Zoll Normal

Dies ist üblicherweise die Standardgröße für sogenannte »Funbikes«, also Trail-, Enduro- und Downhill-Räder sowie Cross-Country-Rennbikes für kleinere Fahrer. Wenn es nach dem Hype geht, der die Branche blitzartig umgekrempelt hat, dann bringen 27,5-Zoll-Laufräder sämtliche Vorteile, die 29er und 26er bieten.

Brian sieht die Vorteile von 27,5-Zoll-Laufrädern im Vergleich zum 29er Normal darin, dass sie

- schneller beschleunigen,
- sich leichter manövrieren lassen,

Welches ist die passende Laufradgröße für dich?



Brians Ellsworth Rogue 60 – der 27,5 Normal ist derzeit der Reifen der Wahl für aggressive Trails und Enduro-Fahrten.

- den Herstellern eine Bauweise ermöglichen, die mit größeren Laufrädern nicht möglich wäre (zum Beispiel kürzere Kettenstreben, längerer Federweg, niedrigere Front).
- Und im Vergleich mit einem 26er Normal behalten sie den Schwung und bieten mehr Traktion.

Die Branche hat gesprochen. Die meisten Fahrradgeschäfte haben 27,5er (und keine 26er) bei sich stehen.

27,5 Zoll Plus

Diese Reifengröße ist vielversprechend! Man erreicht fast den gleichen Außendurchmesser wie mit dem 29er Normal bei Extradämpfung durch einen 3-Zoll-Reifen. Das Ergebnis ist ein Rad, das leicht rollt, beharrlich durch die Kurve zirkelt, magisch gleitet und dabei nicht tonnenschwer ist.

Hardtails mit 27,5-Plus-Rädern sind geschmeidig, für erfahrene Fahrer auch zum Shredden geeignet, und können ideale Anfängerräder sein. Bikes mit Doppelfederung und 27,5-Plus-Rädern fahren, als hätten sie viel mehr Federung, und sind doch leicht und schnell. Lee fährt derzeit ein Specialized Fuse 6Fattie Hardtail und ein Stumpjumper 6Fattie Suspension-Bike. Was diese Bikes

alles können und wie leicht das Fahren einiger irrsinniger Trails damit ist, haut ihn regelrecht um.

Derzeit sind Plus-Reifen die breitesten, die man mit normalem Pedalabstand fahren kann. Für Lee ist das optimal. Sein 27,5-Plus-Bike ist ziemlich gut für festen Belag, irrsinnig gut für Dirt und ganz passabel auf festem Schnee.

29 Zoll Normal

Der normale 29er, der aktuelle Standard für Cross-Country-Bikes und Short-Travel-Trailbikes, bietet den leichten Lauf eines großen Durchmessers mit der lebendigen Schnelligkeit eines schmalen Reifens. Verglichen mit einem 27,5er und einem 29er mit gleicher Reifenbreite und gleichem Federweg fährt das 29er wegen des größeren Laufrads ruhiger. Ein 29er mit etwas weniger Federung (100–130mm) kann in den Händen eines erfahrenen Fahrers eine agile Maschine sein, die richtig Laune macht. Warum?



Auf einem Hardtail fühlen sich 27,5-Plus-Räder und -Reifen schnell an, verschaffen aber eine leichte Zusatzdämpfung auf Fels. Die Traktion ist fantastisch.