

Foto: Manfred Stromberg

Bergradfahren - best practice #2

Im ersten Teil dieser Mountainbike-Serie (in bergundsteigen #94) ging es um Geschichte, Ausrüstung und Material. Nun widmen sich die beiden Autoren Paul Mair und Rene Sendlhofer-Schag den Themen Tourenplanung sowie Gruppenführung und schließen mit einem Einblick in das aktuelle Geschehen auf den zwei grobstolligen Rädern.





Tourenplanung

Die Basis jeder gelungenen Bike-Tour ist neben der Wahl der Route und Ausrüstung eine gute Vorbereitung. Tourenplanung sollte nicht erst dann einsetzen, wenn der Allerwerteste voll freudiger Erwartung in den Sattel geschwungen wird. Auch macht sie nicht erst bei einer mehrtägigen Alpenüberquerung Sinn – die abendliche Hausrunde hat ebenfalls eine Vorbereitung verdient. Kurz die Freunde angerufen, Treffpunkt ausgemacht, Ziel und Dauer angerissen und den Wirt für das After-Ride-Bier festgelegt. Tourenplanung im Kleinformat.

Schritt für Schritt

Eine strukturierte Vorgehensweise und die Verwendung gewisser Standardmaßnahmen erleichtern die Planung und ebnen den Weg zu einem tollen Bike-Erlebnis. Zur Gliederung unterteilen wir diese in vier Phasen:

- Phase 1 Tourenplanung zuhause
- Phase 2 − Verifikation der Planung vor Ort/Tour (Mensch, Umwelt, Technik)
- Phase 3 Rollende Planung: Wahrnehmen, Beurteilen, Entscheiden
- Phase 4 Feedback/Reflexion

Der größte Teil der Arbeit passiert in Phase 1. Hier wird der Grundstein zum Erfolg gelegt und alle Basisdaten bzgl. Mensch, Umwelt und Ausrüstung gelegt. Die Phasen 2 und 3 sind Elemente der Tourendurchführung und ständigen Kontrolle. Ganz nach dem Motto "Wahrnehmen - Beurteilen - Entscheiden".

Da es daheim vom Schreibtisch aus nicht immer möglich ist, alle Einzelheiten einer Gegend bzw. Tour zu erfassen, können in Phase 2 vor Ort die letzten offenen Informationen eingeholt werden. Gibt es lokale Sperren, bleibt das Wetter stabil oder liegt auf der Nordseite des Berges noch Schnee am Weg? Dies wissen meistens die Wirte der Region, der Tourismusverein, der lokale Shopbetreiber oder einheimische Biker, die ständig in der Gegend unterwegs sind. Bei der rollenden Planung geht es vor allem um Wachsamkeit. Das Aufziehen von schlechtem Wetter, überraschende Pannen und damit einhergehende Verzögerungen oder Erschöpfungszustände können Gründe für den vorzeitigen Abbruch oder die Wahl von Alternativen sein. Diese müssen allerdings zuvor in Phase 1 bedacht und ausgearbeitet worden sein. So kann auch bei unvorhersehbaren Ereignissen die geplante Tour mit einem Lächeln im Gesicht beendet werden. Am Ende eines erfolgreichen Tourentages wirken eine Fülle an Erlebnissen auf einen selbst und die Begleiter. In einer Phase der Reflexion kann man sich sehr gut überlegen, was heute gut war und was noch runder laufen könnte. Es müssen keine tiefenpsychologischen Ergüsse sein, dennoch kann man in einem kurzen Gespräch mit anderen oder in Gedanken mit sich selbst sehr gut ein Mehr an Oualität herausarbeiten.

Tourenauswahl

Der erste Schritt bei der Planung ist die Auswahl des Gebietes, der Höhenlage sowie der Tour selbst. Als Basis hierfür gibt es zahlreiche Gebietsführer und Literatur im Internet. Bitte beachte, dass selbst die detailliertesten Angaben nochmal geprüft werden sollten. Während der Gesamtanspruch einer Tour bzgl. Technik und Kondition in Büchern meist sorgfältig vom Autor geprüft ist, sind Touren aus den





zahlreichen Online-Portalen immer mit Vorsicht zu genießen. Die Beschreibungen beruhen meist auf subjektiven Empfindungen des Autors und was so mancher als leicht und fahrbar einstuft, kann für andere zur Herausforderung werden. Auch die Zeit- und Längenangaben sollten näher unter die Lupe genommen werden, um unterwegs keine bösen Überraschungen zu erleben. Selbst die beste Führerliteratur sollte dich nicht davon abhalten, dich bei der Planung mit der Karte und der Region auseinanderzusetzen. Die Wanderkarte und ein gekonnter Umgang damit sind Grundvoraussetzung für jede Aktivität in unseren Bergen und Hauptbestandteil einer guten Planung.

Gesamtanspruch

Unter dem Gesamtanspruch einer Tour versteht man die Angabe von Höhenmetern, Kilometern sowie die konditionellen und technischen Voraussetzungen, die man als Biker mitbringen sollte. Viele Tourenbücher bieten eine grobe Kategorisierung über Farben oder die Angabe von Sternchen für Schwierigkeit, Kondition und meist auch den Erlebniswert einer Tour.

Singletrail-Skala

Eine seit vielen Jahren etablierte Einteilung liegt zumindest bei der Angabe von Schwierigkeiten auf Singletrails vor. Die Singletrail-Skala (STS) unterteilt sich in die drei Schwierigkeitsklassen Leicht, Mittel und Schwer, welche durch die bei Schipisten üblichen Farbkennzeichnungen blau, rot, schwarz kenntlich gemacht werden. Diese Schwierigkeitsklassen orientieren sich dabei an dem Fahrkönnen eines durchschnittlichen Bikers mit einem technisch aktuellen Mountainbike. Zur konkreten Klassifizierung und genaueren Differenzierung der Trails (und Schwierigkeitsklassen) werden sechs relativ gut voneinander abgrenzbare Schwierigkeitsgrade (S-Grade) von So bis S5 herangezogen. Dabei ist für einen durchschnittlichen Biker das untere Skalenende mit "locker fahrbar" und das obere mit "unfahrbar" gleichzusetzen. Die Schwierigkeitsklasse Leicht umfasst die Grade So und S1. Mittel wird durch S2 definiert und Schwer beinhaltet alle darüber hinausgehenden S-Grade. Die STS ist nach oben hin offen und beschränkt sich auf die technische Schwierigkeit eines flachen oder abfallenden Weges. Die gesamte Bandbreite der S-Grade wird hauptsächlich nur von Singletrails geboten, weshalb primär von diesen die Rede ist. Die Einstufung des Singletrails erfolgt ausschließlich auf Grundlage möglichst objektiver Wegcharakteristika unter idealen Randbedingungen wie ausreichendem Tageslicht und trockenem Untergrund. Die Einstufung ist damit unabhängig von fahrtechnisch nicht beeinflussbaren bzw. subjektiven und variablen Faktoren wie z.B.

- dem Gefahrengrad (Absturzgefahr),
- dem Wetter (Nässe, Wind, Nebel und Schnee),
- den Lichtverhältnissen oder
- der Fahrgeschwindigkeit.

Bei der Orientierung nach S-Graden ist daher zu beachten, dass sich der fahrtechnische Anspruch beispielsweise durch schlechte Witterungsverhältnisse oder schnelleres Tempo deutlich nach oben verschieben kann. Die grundlegenden Eigenschaften des Weges ändern sich dadurch allerdings nicht - Wurzel bleibt Wurzel, und eine hohe Stufe wird bei Regen meist nicht niedriger.

- **So.** So beschreibt einen Singletrail, der keine besonderen Schwierigkeiten aufweist. Dies sind meistens flüssige Wald- und Wiesenwege auf griffigen Naturböden oder verfestigtem Schotter. Stufen, Felsen oder Wurzelpassagen sind nicht zu erwarten. Das Gefälle des Weges ist leicht bis mäßig, die Kurven sind weitläufig.
- **S1.** Auf einem mit S1 beschriebenen Weg muss man bereits kleinere Hindernisse wie flache Wurzeln und kleine Steine erwarten. Sehr häufig sind vereinzelte Wasserrinnen und Erosionsschäden Grund für den erhöhten Schwierigkeitsgrad, der Untergrund kann teilweise auch nicht verfestigt sein. Das Gefälle beträgt maximal 40 %. Spitzkehren sind nicht zu erwarten.
- **52.** Im S-Grad S2 muss man mit größeren Wurzeln und Steinen rechnen. Der Boden ist häufig nicht verfestigt. Stufen und flache Treppen sind zu erwarten. Oftmals kommen enge Kurven vor, die Steilheit beträgt passagenweise bis zu 70 %.
- **53.** Verblockte Singletrails mit vielen größeren Felsbrocken und/ oder Wurzelpassagen gehören zum Grad S3. Hohe Stufen, Spitzkehren und kniffelige Schrägfahrten kommen oft vor, entspannte Rollabschnitte sind selten. Häufig ist auch mit rutschigem Untergrund und losem Geröll zu rechnen, Steilheiten über 70 % sind keine Seltenheit.
- **54.** Beschreibt sehr steile und stark verblockte Singletrails mit großen Felsbrocken und/oder anspruchsvollen Wurzelpassagen, dazwischen häufig loses Geröll. Extreme Steilrampen, enge Spitzkehren und Stufen, bei denen das Kettenblatt unweigerlich aufsetzt, kommen im 4. Grad häufig vor.
- **S5.** Der S-Grad 5 wird charakterisiert durch blockartiges Gelände mit Gegenanstiegen, Geröllfeldern und Erdrutschen, ösenartigen Spitz-





kehren, mehreren hohen, direkt aufeinander folgenden Absätzen und Hindernissen wie umgefallenen Bäumen – alles oft in extremer Steilheit. Wenn überhaupt, ist wenig Auslauf bzw. Bremsweg vorhanden. Hindernisse müssen z.T. in Kombination bewältigt werden.

Nicht alle Faktoren müssen erfüllt werden, um eine Passage einem gewissen S-Grad zuzuordnen. Ein Singletrail kann passagen- oder abschnittsweise durchaus auch unterschiedliche Schwierigkeiten aufweisen. Der Weg wird also z.B. als S2 mit zwei S3—Passagen beschrieben. (Quelle: www.singletrail-skala.de) Versuche bei deinen Touren ständig die Schwierigkeit des Weges anhand der STS-Charakteristika einzuschätzen und abzugleichen. So bekommst du ein Gefühl für diese Einteilung. Wenn wir uns alle daran halten, haben wir in naher Zukunft ein gut verbreitetes System, um unsere heißgeliebten Singletrails verlässlich beurteilen zu können.

Zeitmanagement

Der Zeitbedarf einer Tour ist maßgebend, um die Durchführbarkeit zu ermitteln. Wenn du nicht gerade nördlich des Polarkreises wohnst und aufgrund der Mitternachtssonne volle 24 Stunden zur Verfügung hast, begrenzt im einfachsten Fall das Tageslicht die endlose Ausdehnung einer Tour. Auch hier gibt es Standardmaßnahmen zur Berechnung des zeitlichen Aufwandes. Wie auch beim Wandern oder Schitourengehen unterscheiden wir zwischen Strecke und Höhenmeter. Die Aufstiegsmeter werden beim Biken zusätzlich noch in fahrend und schiebend unterteilt. Die Tour wird in Teilabschnitte mit annähernd gleichen Eigenschaften eingeteilt (Wegbeschaffenheit, Steilheit, Schiebepassage etc.). Der zeitliche Aufwand wird mit unten angeführter Faustformel für alle Teilabschnitte berechnet und am Ende zusammengezählt. In Einzelfällen ist es auch möglich, die Tour als Ganzes abzuschätzen.

Zeitbedarf. Folgende Durchschnittswerte zur Berechnung haben sich etabliert:

Höhenunterschied fahrend ... 1200 Hm ... = 2 h... = 1 h

Höhenunterschied schiebend . . 100 Hm = 20 min = 10 min Summe. = 4 h 10 min

Fährt man hauptsächlich in sehr flachem Gelände, so kann die Komponente des Höhenunterschiedes zur Gänze ignoriert werden. Die benötigte Zeit für die Abfahrt variiert je nach Schwierigkeit der Wege. Ein guter Startwert sind ein Drittel der Aufstiegszeit. Versuche selbst, die tatsächlich benötigten Zeiten mitzuschreiben, um ein Gefühl dafür zu bekommen. Zusätzlich zu diesen berechneten Werten kommen noch der zeitliche Aufwand für Orientierung, kleine Pausen, An- und Ausziehen sowie einer längeren Rast hinzu. Plane ausreichend Puffer für Pannen, Erlebnis- und Foto-Stopps ein. Bei größeren Gruppen oder Inhomogenität der Teilnehmer ist es rat-

sam, die Zeiten etwas großzügiger zu kalkulieren. Besser zu früh am

Zielort angelangen, als erst bei Dunkelheit dort eintreffen.

Schlüsselfragen bei der Tourenplanung

Mensch

- Risikoverhalten?
- Gruppengröße?
- Leistungsvermögen (konditionell/technisch)?
- Erwartungen?
- Gruppendynamische Prozesse?
- Risikospirale?
- Höhenangst?

Umwelt

- Alpine Gefahren (Wetter, Schnee, Sicht, Steinschlag etc.)?
- Technische Schwierigkeit der Strecke?
- An-/Abreise?
- Route und Alternativen?
- Einkehrmöglichkeiten, Unterkünfte?
- Sperrungen?
- Aufstiegshilfen?
- Öffentliche Verkehrsmittel?
- Bike-Shops vor Ort?

Ausrüstung

- Bike, Werkzeug, Ersatzteile?
- Bekleidung, Wetterschutz?
- Rucksack? Handy?
- Erste-Hilfe-Ausrüstung?
- Verpflegung, Getränke?
- Karten, Führer?



Jetzt geht's los - unterwegs mit dem Bergrad

Vorweg

Radfahren kann (fast) jeder. Diesem Umstand ist es vermutlich auch geschuldet, dass Mountainbike- oder Radtouren in vielen Vereinsangeboten zu finden sind. Das Schöne ist – die objektiven Gefahren sind im Verhältnis zum Schitourengehen, Klettern oder zu Hochtouren relativ überschaubar. Dennoch ist es alles andere als leicht, eine anspruchsvolle Tour durchzuführen oder gar zu leiten. Im Folgenden Absatz wollen wir einen Blick auf den Führungsaspekt beziehungsweise die notwendige Guidingkompetenz legen.

Es gibt drei wesentliche Bereiche, die zwar auch in anderen Bergsportdisziplinen wichtig sind, die aber beim Bergradfahren besondere Beachtung verdienen: Material, Fortbewegungsgeschwindigkeit und der Mensch. Der technische Zustand der Räder ist zum einen sicherheitsrelevant und zum anderen hängt davon auch ab, ob wir die geplante Tour bewältigen können oder ob wir zu Fuß umkehren müssen. Es ist also ein gewisses Maß an technischem Verständnis notwendig, um Probleme am Rad erkennen und gegebenenfalls auch beheben zu können. Wer im Absatz "Werkzeuge" mit Begriffen wie Torx, Kettennieter oder Reifenheber nichts anfangen konnte, der ist sicher gut beraten, sich im Rahmen einer geführten Tour oder eines Kurses etwas Know-how anzueignen bevor er mit seiner Familie selbst einen Alpencross fährt.

Die Geschwindigkeit, in der wir uns am Rad fortbewegen, stellt uns in zwei Dingen vor eine größere Herausforderung als bei anderen Bergsportdisziplinen. Bei Orientierungsfragen muss weit vorausgeschaut werden, sonst passiert es schnell, dass man ein paar Kilometer umsonst radelt. Dieser Umstand stellt insbesondere einen hohen Anspruch an die Planung. Natürlich ist GPS-Unterstützung bei der Navigation auch am Rad möglich, aber wie auch im Bergsport finden wir die Abhängigkeit von einem elektronischen Gerät nicht besonders lässig.

Das weit größere Problem in punkto Geschwindigkeit sind Stürze mit dem Bike. Selbst bei langsamem Tempo schmerzen diese deutlich mehr als z.B. beim Schifahren. Ein Sturz, der beim Skifahren mit einmal Schneeabschütteln wieder vergessen ist, hat beim Radfahren sehr schnell böse Folgen. Großflächige Abschürfungen, Kopf- und Schulterverletzungen treten häufig auf.

Der Faktor Mensch spielt natürlich die größte Rolle. Eigenverantwortung der Teilnehmer (Tempowahl) und Selbstdisziplin beim Guiding (Temporeduktion) sind eine Grundvoraussetzung, um eine Tour erfolgreich und sicher durchführen zu können. Radfahren ist einfach und wir bewegen uns oft in größeren Gruppen als sonst. Alles geht schneller und augenscheinlich einfacher. Man verliert dadurch aber leicht den Überblick über die Gruppe, deshalb ist Disziplin gefordert. Große Gruppen bedeuten auch Inhomogenität – bei Mensch und Material. Auch darauf muss man vorbereitet sein.

Beim Biken kann man gemeinsam weite Strecken zurücklegen, an einem Tag erlebt man die unterschiedlichsten Naturräume und kann von der Gletscherwelt bis in mediterrane Stufen gelangen. Mit ein bisschen Geschick, Wissen und Gefühl geht das mit Genuss.

Ausrüstungscheck

Vor jeder Tour solltet ihr das Rad und das eurer Teilnehmer bei einer geführten Veranstaltung unter die Lupe nehmen. Viele Defekte oder solche, die es noch werden, können somit bereits vor der Tour entdeckt und beseitigt werden. Eine nervige Mechanikerstunde bei Wind oder Regen mitten im Gelände oder gar der Abbruch einer Traumtour kann damit verhindert werden. Liegt der gewählte Startpunkt eures Ausfluges in der Nähe oder direkt bei einem Bike-Shop, können vielleicht auch größere Reparaturen noch vor der Tour erledigt werden. Dies freut den Besitzer des defekten Bikes und somit auch euch als Guide. Mit wenigen Handgriffen könnt ihr häufige Defekte am Rad schnell finden.

Bei geführten Touren ist es ratsam, die Bikes selbst kurz durchzutesten. Ist genügend Zeit vorhanden, sollte den Teilnehmern auch die Möglichkeit gegeben werden, Defekte selbst zu erspüren. Einen lokkeren Steuersatz oder nicht ganz festgezogene Steckachsen sind somit beim nächsten Mal eindeutig zu identifizieren. Arbeitet euch beim Check systematisch durch. Am besten vom Hinterrad zum Vorderrad und stets nach einem bestimmten Thema (Rahmen, Reifen, Antrieb, Bremsen ...).

Rahmen

Sind Risse erkennbar (vor allem an den Nahtstellen?) Ist der Rahmen verzogen/verbogen? Sitzt die Gabel gerade?

Hebt das Rad leicht an: Ist etwas locker oder ein Ruckeln zu spüren? Spiel in den Dämpferbuchsen bzw. lockere Schrauben? Foto: Manfred Stromberg

Funktionieren Federgabel und Dämpfer? Ist die ausfahrbare Sattelstütze funktionstüchtig?

Schnellspanner/Steckachse

Festigkeit und Sitz überprüfen: Ist der Verschluss auf der der Bremsscheibe abgewandten Seite? Dies verhindert ein "Branding", wenn man beim Öffnen nicht aufpasst.

Lenker

Vorderrad zwischen den Beinen einklemmen und Festigkeit überprüfen: Ist ein Lenkerspiel spürbar?

Bremsen

Vorder- und Hinterradbremse getrennt voneinander prüfen: Bremshebel anziehen und Druckpunkte checken – im Stand und fahrend. Achtet auf Geräusche wie Quietschen und Schleifen. Hat die Bremsscheibe starke Verfärbungen, weil sie mal zu heiß geworden ist? Schleifen die Bremsbeläge und müssen sie gegebenenfalls ausgetauscht werden? Verschmutzte Bremsscheiben mit Spülmittel oder Bremsenreiniger abwischen.

Kette und Ritzel

Kette und Ritzel können meist nur optisch bewertet werden. Eventuell ist ein starker Verschleiß der einzelnen Zahnräder oder sind abgebrochene Zähne zu erkennen. Für die Überprüfung der Kette gibt es entsprechende Messgeräte. Ersatzteile wie Kettenglieder, Nietstifte und Werkzeuge zur Reparatur an der Kette mitführen. Tipp: SRAM PowerLink für schnelle Reparaturen.

Reifen

Sind Risse im Mantel erkennbar? Ist der richtige Reifendruck vorhanden und ist das Profil noch ausreichend?

■ Ventile

Sind die richtige Pumpe und passende Ersatzschläuche dabei? Wir empfehlen Schläuche mit Rennradventil, denn diese passen auch durch die breiteren Felgenöffnungen für Autoventile.

Speichen

Kurzer optischer Check, ob alle Speichen dran sind. Mit einem schnellen Abgreifen überprüft man die Spannung der Speichen. Ist ein Achter im Rad?



... auf einem "offiziellen" Trail im Vinschgau. Foto: Manfred Stromberg





Steuersatz

Finger am oberen Ende des Steuersatzes (Übergang Rahmen/Steuerrohr) platzieren und bei gezogener Vorderbremse ruckeln. Ist eine Bewegung spürbar? Gegebenenfalls Steuersatz nachziehen. Hierfür die Vorbauschrauben lösen, Steuersatz nachziehen, Schrauben schließen, Steuersatzschraube (Krallen) leicht entlasten. Überprüfen, ob eine mögliche Bewegung vom Bremssattel oder der Gabel (Gabelbuchsen) kommt.

Mensch

Haben alle einen Helm, lange Handschuhe und eine Brille dabei? Sitzt der Helm korrekt? Ist je nach Tour ausreichend Wasser und Jause im Rucksack oder am Bike? Sind die passenden Ersatzteile eingepackt? Ist allen der Umfang der bevorstehenden Tour klar (Höhenmeter, Strecke, Schwierigkeit)?



Wie sieht Mountainbiken im Moment eigentlich aus?

Radfahren beziehungsweise Mountainbiken ist so vielfältig, dass es in alpinen Regionen durchaus als eine der prädestiniertesten Breitensportarten zu nennen ist. Bergradfahren findet in verschiedenen Ausprägungen in fast allen Altersstufen statt. Auf klassischen Biketouren treten Ausdauerpensionisten neben Familienvätern mit Kinderanhänger neben dem Profisportler, der auf sein nächstes Cross-Country Rennen trainiert. Anhand von Beobachtung lässt sich klassifizieren, auf welchen Rädern oder auch zu welchem Zweck die Leute heutzutage in den Bergen unterwegs sind.

Die größte Gruppe - Genuss auf Tour

Naturerlebnis, frische Luft und gesundheitssportliche Betätigung - und wenn möglich mit Einkehr auf der Hütte bei einem zünftigen Weißbier und dem vermeintlich besten Kaiserschmarren der Welt. Das Gros der Biker befindet sich vermutlich im klassischen Touren-Modus. Spaß an der Bewegung, gemütliches Bergauf-Kurbeln und den Tag mit einem runden Gesamterlebnis abschließen. Die Beschaffenheit der Wege spielt hier eine untergeordnete Rolle. Ob Forstweg oder einfacher Wanderweg, Hauptsache unterwegs. Der Tourenbiker macht den größten Anteil an Bikern aus. Absolute Zahlen sind schwer zu erheben, das Kuratorium für Verkehrssicherheit nennt über 140.000 aktive Mountainbiker in Österreich, in Deutschland geben 2014 11 Millionen Personen an, dass sie ein Mountain-

bike zuhause haben, rund 4 Millionen nützen es regelmäßig zur Ausübung von Sport.

Die Trainingsfreaks - schneller, höher, weiter

Die nächstkleinere Gruppe wird von jenen Personen gebildet, welche das Rad als Trainingsgerät nutzen. Hier zählen vor allem die sportliche Komponente, mehr Kilometer, mehr Höhenmeter und das in möglichst geringer Zeit. Gewicht spielt eine große Rolle und so landet man schnell bei 1,- EUR pro Gramm Gewichtsersparnis. Wenn man als gemütlicher Tourenbiker mal wie von einer Rakete überholt wird, muss es nicht immer ein E-Bike sein.

Hauptsache Singletrails

Noch überschaubar, aber anhand von Verkaufszahlen doch jene Gruppe, welche momentan einen Trend einleitet. Sportlich hochtreten und auch Spaß bei der Abfahrt. Das Forststraßen-Labyrinth und die hauptsächlich darauf freigegebenen Bike-Strecken werden vorwiegend für die Auffahrt genutzt. Eine technische Abfahrt auf einem Wanderweg (illegal) oder einer legalen Bikestrecke sind das Ziel. Um ein paar Höhenmeter mehr herauszuholen, bedient man sich auch mal einer Aufstiegshilfe (Lift oder Taxi). Dieses "BikePlus" gewinnt immer mehr an Beliebtheit und auch Bedeutung.

Die zahlreichen Trail-Center und Parks sind allerdings nicht nur für den Singletrail-Junkie interessant. Immer mehr locken sie Familien in das Resort und bieten für Jung und Alt ein attraktives Gesamtpaket. Gemeinsam mit den Kids auf den Trails und hier und da eine schnelle Runde alleine. In dieser Gruppe finden sich auch durchaus die Gegner des Hochtretens, von ihnen werden ausschließlich Lifte in Bikeparks genutzt und möglichst viele, schwere Abfahrten absolviert – was nicht weniger anstrengend ist.

Bike-Bergsteigen

Wenn du schon mal schmunzelnd und verwundert zugesehen hast, wie Biker ihr oft mehr als 14 kg schweres Bike auf den Schultern die letzten Meter zum Gipfelkreuz trugen, dann hattest du das einzigartige Erlebnis, der seltenen Gattung "Bike-Bergsteiger in freier Wildbahn" zu begegnen. Hier geht es vor allem um das Meistern technisch kniffliger Passagen und ein erfüllendes Gesamterlebnis, wie es auch Bergsteiger am Gipfel erfahren. Die Herangehensweise an die Disziplin Bike-Bergsteigen erfordert schon einiges an Know-how und Können, dementsprechend klein ist die Gruppe der Akteure. Eine ausgefeilte Tourenplanung in punkto Wetter und alpiner Gesamtanspruch ist notwendig. Bekannte Klassifizierungen nach Sing-

letrailskala von Gipfeltouren sind selten, dementsprechend groß muss die Fähigkeit der Selbsteinschätzung des Eigenkönnens sein.

Obgleich es mit dem Bike hier eher langsam bergab geht, gibt es genügend Gefahrenpotential. Potential für Konflikte? Ja, sehr. Doch meistens erst unterhalb der Waldgrenze. Oben am Berg begegnet man sich erstaunlicherweise als gleichgesinnter Bergsportler. Lob und Anerkennung wird häufiger geerntet als Tadel und Missgunst.

E-Bike

Seit einem Jahrzehnt in aller Munde, doch erst seit wenigen Jahren auch auf allen Bergen. Das E-Bike, oder eigentlich Pedelec (Pedal-Electric-Vehicle), hält fleißig Einzug im gesamten Alpenraum. Der Begriff E-Bike wird umgangssprachlich meist falsch verwendet. Die Bikes fahren nicht von selbst. Der elektrische Antrieb wird nur beim Treten mit der gewünschten Unterstützungsstufe hinzugeschaltet. Die Akkus liefern bis zu 600 Watt und laut Gesetz gilt ein E-Bike, welches mehr als diese Leistung aufbringt oder bei 25 km/h nicht abregelt, als Moped.

Wenn man wie oben erwähnt überholt und im Staub zurückgelassen wird, dann kann es auch mal ein motorisiertes Rad sein. Und in nächster Zeit wird dies immer wahrscheinlicher. Die Motoren haben in allen Genres des Sports Einzug gefunden - vom Touren-Hardtail bis hin zum Downhill-Bike mit dem man auch kurze Distanzen wieder selbst bergauf fahren kann.

Die Räder haben entgegen ihrem Ruf, nur für faule und "unechte" Sportler entwickelt worden zu sein, einen ungemein breiten Einsatzbereich. Sie können aufgrund der verschiedenen Unterstützungsstufen (je nach Hersteller verschieden) Homogenität in eine konditionell stark unterschiedliche Gruppe bringen. Schwächere Fahrer können nun wieder mit stärkeren mithalten, ohne dass ein Teil auf seinen ganz persönlichen Genuss verzichten muss.

Wenn es der gesundheitliche Zustand aufgrund des Alters, einer Erkrankung oder einer Verletzung nicht mehr ermöglicht, so bietet das E-Bike eine zweite Chance. Langfristig gesehen sind hier die positiven Aspekte auf die Gesellschaft nicht zu vernachlässigen. Auch andere Sportarten können vom E-Bike profitieren. Kletterer, die meist lange Zustiege zu bewältigen haben, oder Schitourengeher, welche im Frühjahr meist mehrere Kilometer die apere Forststraße entlanglaufen müssen, können nun auf den elektrischen Drahtesel zurückgreifen. Das E-Bike als klassisches Nutzfahrzeug.

Und nicht zuletzt ist es eine Spaßbombe. Jedem Kritiker sei ans Herz gelegt, sich ein motorisiertes Fully zu schnappen, die Unterstützung auf "Turbo" stellen und ab geht die Post. Oben angekommen stellt man schnell fest, dass man mehr schnauft als mit einem normalen Bike. Man kann es sich im Sattel eines E-Bikes gutgehen lassen, man muss aber nicht. Forststraßen-Auffahrten machen mit 20 km/h wieder mehr Spaß.

Die Reichweite pro Tour wird erhöht oder man fährt die Hausrunde einfach in halber Zeit. Kurzum: Flexibilität. Wanderwege, auf denen man aufgrund der Steilheit mit einem normalen Bike schon längst schieben würde, kann man mit dem Mehr an Schub plötzlich noch fahren. Doch Vorsicht, an diese zusätzliche Power sollte man sich langsam herantasten. Die Grundtechniken des Bikens sollten auch E-Biker wie im Schlaf beherrschen.

Sport ist, bis auf eine kleine Berufsgruppe, die davon lebt, der Spaßgesellschaft zugeschrieben. Und warum sollte man nicht einfach Spaß haben - ob mit oder ohne Motor.



Mit Menschen unterwegs – Führungsstile beim Biken

Egal, ob wir in einer geführten Gruppe unterwegs sind oder ob wir mit unseren Kindern oder Freunden am Wochenende einen Ausflug machen – es gibt immer Aufgaben, die jemand zu übernehmen hat. Anhand von verschiedenen Strecken, auf denen man sich auf Touren bewegt, wollen wir vier Führungsmodelle vorstellen.

■ Öffentliche Straßen

Wir sind hier nicht alleine unterwegs und besonders gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern weniger gut geschützt und nicht immer gut sichtbar. Diese Situation erfordert von allen Teilnehmern höchste Disziplin und es sollte eine Person geben, welche die gesamte Gruppe dirigiert. Je nachdem, wie groß die Gruppe ist, macht es Sinn, sich Hilfskräfte einzuteilen. Anordnungen sind klar und deutlich, der Gruppenchef fährt voraus und bestimmt das Tempo.

Forststraßen

Sofern die Orientierung klar und einfach (keine Abzweigungen, Beschilderung), jeder der Gruppe über das Ziel informiert ist und die Teilnehmer auch entsprechend vertrauenswürdig (Vertrauensgrundsatz) sind, kann man die Gruppe durchaus sich selbst mit den jeweiligen individuellen Ansprüchen überlassen.











Bike-Park

Trails

solchen Situationen auch dazu.

Conclusio

volle Sportart in unseren Bergen.

rain für den Versuch, es jedem recht zu machen. Die Gruppe ent-

auf die Kosten eines Einzelnen. Aber man beachte: Muss sich ein starker Fahrer unterordnen, ist dies längst nicht so dramatisch, als wenn ein Schwächerer überfordert wird. In der Überforderung verstecken sich beim Mountainbiken die meisten Unfallursachen. Für einen stärkeren Fahrer gilt im Bike-Park – if it's too easy, go faster!

Auf Trails unterwegs braucht es häufig eine Mischform aller Führungsstile. Je flowiger die Trails, je weniger objektive Gefahren vorhanden sind und je kompetenter die Gruppe agiert, desto weniger

ordnungen (z.B. "Hier bitte absteigen – Tragestrecke!"). Der Gruppenleiter wird demnach auf Trails auch immer vorne fahren. Ist die Strecke gut bekannt, spricht nichts dagegen, dies aufzuweichen. Teilnehmer freuen sich häufig über dieses Vertrauen und lernen in

Am Berg sollte Freiheit im Vordergrund stehen, jeder sei angehalten ein rücksichtsvolles Tun in den Vordergrund zu stellen. Gegenseitiger Respekt und die Akzeptanz wird von den Akteuren gefordert sein und dann wird Mountainbiken bleiben, was es ist – eine wunder-

CLICK UP

Innovatives Sicherungsgerät, das eigens für das Sportklettern entworfen entworfen wurde. Mit dem Click Up kann man schnell und einfach Seil ausgeben. Das Click Up garantiert eine wirksame Sicherung, auch wenn es falsch verwendet wird. Für Gebrauch mit Einfachseilen Ø 8,6÷10,5 mm. 115 g







Klettergurt, Vielseitiger entwickelt für Alpinismus und Eisklettern. Stabile ergonomische Struktur, die

ASCENT

einen optimalen Lendenhalt garantiert. Vier Einstellschnallen für ein besseres Anpassen an den Körper. Neue Struktur der T-Beinschlaufen für einen höheren Tragekomfort. Gewicht Größe M-L: 430 g



NIMBLE EVO

Robuste Expressschlinge mit erhöhter Belastbarkeit, ideal für das Sportklettern, für einen intensiven Gebrauch und zum Ausbouldern von Routen. Ausgestattet mit zwei heiß geschmiedeten nern, eine Schlinge in verschiedenen Längen und der neuen Schlingenhalterung FIXIT. 107 g (12 cm).





