



Fahrtechnik ist eine Kopfsache

Wer fahrtechnische Fortschritte erzielen will muss im Kopf dazu bereit sein! Die richtige mentale Einstellung ist eine Grundvoraussetzung und somit elementar wichtig. Ein Punkt übrigens, welcher den Mountain-Bike Sport auch so einzigartig und so vollkommen macht.

In meinen Fahrtechnik Know-How Kursen ist dies denn immer auch der erste Punkt woran wir arbeiten. Denn als Guide kann ich viel erzählen, vorführen und erklären, wenn aber der Wille nicht da ist, ist es sinnlos. Angst oder den Bikesport nur aufs Berghochfahren zu beschränken, sind denkbar ungünstige Voraussetzungen. Sätze wie: „Ich bike sehr gerne, wenn nur dieses Runterfahren nicht wäre“ sind keine guten Einstellungen.

Der Mountain-Bike Sport ist ein komplettes und komplexes Zusammenspiel von Kraft, Ausdauer, Technik, Koordination und Gleichgewicht. Und das ist doch genau dieses aussergewöhnliche Zusammenspiel welches unseren Sport auszeichnet.

Mein Slogan „im Prinzip fahrbar“ beziehe ich primär auf technische oder sehr steile Uphills – es ist ein wunderschönes Gefühl solche extremstellen Berghoch zu meistern und mit dem Bike sprichwörtlich zu „klettern“. Es ist aber genau so ein begnadetes Gefühl mit dem Bike technisch anspruchsvolle Abfahrten zu meistern. Wenn

Mensch und Bike miteinander verschmelzen. Wenn das Bike mit den richtigen Inputs und viel Raffinesse über die perfekte Linie gesteuert werden kann - und dies auch im schwierigen alpinen Gelände.

Ein kompletter Biker ist denn auch immer ein Biker welcher in jedem Gelände und bei jedem Untergrund zu Recht kommt. Aussagen wie: „Nasse Wurzeln mag ich nicht“ oder „im losen Geröll bin ich unsicher“ etc, etc, sind auch hier denkbar ungünstig.

Es sollte das Ziel sein, den so genannte „Flow“ im Uphill wie im Downhill sowie auf sämtlichen Untergründen zu erleben.

Damit ich bei meinen Know-How Kursen möglichst schnell diese Mentale Basis schaffen kann wende ich die Zielsetzungsstrategie an. Die Teilnehmer analysieren schon Tage vor dem Kurs ihr Fahrtechnikkönnen – sie schreiben auf in welchen Situationen sie anstehen und wo die grossen Herausforderungen liegen. Im nächsten Schritt erfassen sie ihre kurzfristigen Ziele (was will ich beim Fahrtechnik Know-How Kurs lernen) und ihre langfristigen Ziele (was will ich über diesen Kurs hinaus lernen - z.B. bis Ende der Saison).

Mit diesen Formulierungen werden die ersten Voraussetzungen und auch der Wille geschaffen, um sich fahrtechnisch nachhaltig zu verbessern.

Mit Lockerheit zum Fahrtechnik-Spiel

Federgabel und Dämpfer (vorausgesetzt man fährt ein Fully) schlucken viele Schläge und verzeihen oft den Einen oder Anderen Fahrfehler. Je anspruchsvoller das Gelände wird desto mehr muss der Körper – trotz Federgabel und Dämpfer – zum Einsatz kommen. Ich sage dann jeweils „man muss mit dem Gelände mitgehen“. Trotz des vielen Federwegs am Bike wird der Untergrund - je anspruchsvoller dieser wird – immer stärker über das Bike und an den Fahrer weitergeleitet. Eine statische Fahrweise kann mit der Feder- und Dämpfer-Technologie also nur bis zu einem

bestimmten Punkt ausgeglichen werden. Je mehr dabei das Bike in Richtung Down-Hill Maschine geht, desto weiter oben liegt dieser Punkt... aber auch das Gewicht des Bikes... Eine aktive und dynamische Fahrweise ist somit eine zwingende Voraussetzung für das Biken im anspruchsvollen Gelände. Fahrer welche mit einem Hardtail unterwegs sind werden zu genau dieser Fahrweise gezwungen – der fehlende Dämpfer verzeiht nämlich kein statischer Fahrstil. Viele starke Techniker waren jahrelang (und z.T. auch heute noch) mit einem Hardtail unterwegs.



Entscheidend ist die perfekte Körperbeherrschung. Jeder Zentimeter Federweg soll ausgenutzt werden – und dabei denke ich an den Federweg von Knie und Ellbogen. Knie und Ellbogen gleichen aber nicht nur Unebenheiten aus, sie kommen auch beim Schwung holen für Sprünge oder Steilstufen und vieles mehr zum Einsatz.

Entscheidend wichtig ist eine lockere Schulter- und Hüftpartie. Die Hüfte spielt in der Fahrtechnik die entscheidende Rolle – sie ist DAS zentrale Element. Von ihr aus werden verschiedenen Schwünge ausgelöst (Spitzkehren berghoch, Spitzkehren bergab, etc), durch sie wird das Bike ausbalanciert und verschiedene Kurventechniken laufen über die Hüfte. Das berghochfahren von schwierigen Trails oder Absätzen ist nur mit dem richtigen Einsatz der Hüfte möglich

Durch den korrekten, dynamischen und vor allem geschmeidigen Einsatz des Körpers (Knie, Ellbogen, Schulter und Hüfte) wird die Fahrtechnik zu einem Spiel. Ein Spiel mit dem Trail und den Gegebenheiten. Oft kommt es mir vor wie ein Ballett, wenn in elegantester Leichtigkeit die Hindernisse bergab und berghoch befahren werden. Dieses Spiel auf dem Trail erinnert mich aber auch an die wendigen, beweglichen und geschmeidigen Eigenschaften einer Katze.

Nachfolgend eine effektive Übung um die Beweglichkeit der Hüfte zu trainieren. Statt mit einem Holzpfehl kann diese auch mit einer Trinkflasche (Bidon) gemacht werden.



1. Holzpfehl (Trinkflasche oder ähnliches) im Schrittempo anfahren
2. Kurbelstellung senkrecht - das Pedal ist auf der „Aktionsseite“ unten
3. Dosierter Bremsseinsatz
4. Blick nicht nur zum Holzpfehl richten, sondern auch nach vorne
5. Oberkörper abkippen
6. Automatische Gegenbewegung der Hüfte

Tipp: Eine Trinkflasche kann aufgehoben werden und mit der anderen Hand wieder abgestellt werden. Zur Verschärfung der Übung kann die Flasche später auf den Boden gelegt werden. Wichtig ist, dass links und rechts gleichermassen geübt wird.

Feingefühl für Bike und Trail

Je schwieriger das Gelände wird, desto wichtiger und vor allem intensiver wird das Zusammenspiel von Mensch, Bike und Trail. Im Prinzip sind es nämlich „nur“ diese drei Elemente welche auf ideale Weise miteinander verbunden werden sollen. Logischerweise geht es dabei um die beiden Berührungspunkte oder Schnittstellen von Mensch/Bike und Bike/Trail welche hier verantwortlich sind. Je besser diese „Schnittstellen“ zusammen passen und harmonisieren desto spielerischer wird die Fahrweise. An erster Stelle steht das Zusammenspiel Mensch/Bike – wenn es

nämlich hier stimmt, stimmt es meistens auch mit dem Zusammenspiel Bike/Trail.

Um die richtigen Inputs an diesen Schnittstellen weiterzugeben, muss ein Feingefühl fürs Bike und den Untergrund aufgebaut werden. Es gilt zu spüren wie das Bike, die Federung, die Dämpfung und die Reifen reagieren. Es gilt aber auch – und dies vor allem bei technischen Schlüsselstellen - Zentimeter genau zu Wissen (und dies natürlich ohne zu schauen) wo sich gerade das Hinterrad befindet. Beim Trail ist es genau das Selbe.



Ich sage jeweils: „Ihr müsst spüren was unter euren Rädern passiert“. Ist der Untergrund nass, tief, weich, rutschig und vor allem wie ist der Grupp? Es gilt aber auch den Trail zu „lesen“ und seinen Rhythmus aufzunehmen. Es ist das Ziel, dass die drei Faktoren Mensch, Bike und Trail miteinander „verschmelzen“.

Wenn dieses Gefühl vorhanden ist, kann im Bruchteil einer Sekunde, die Fahrweise den schnell wechselnden Bedingungen eines Trails angepasst werden. Es ist aber auch die Voraussetzung um das

Meistern von schwierigen technischen Stellen erfolgreich und nachhaltig zu erlernen.

Dieses Gespür zu Bike und Untergrund erarbeitet man sich schlussendlich nur über die Fahrpraxis. Je mehr ich mit dem Bike im Gelände unterwegs bin und je mehr ich mich technisch auch bewusst an die Grenze führe desto schneller kommt der Lerneffekt. Diesbezüglich habe ich in meinen Camps schon BikerInnen erlebt welche in nur einer Woche einen Fortschritt von zwei Levels gemacht haben (Beachte das Kapitel „Fahrtechnik ist Kopfsache“).

Balance-Akt

Nebst der „Lockerheit“ und dem „Feingefühl für Bike und Trail“ (siehe Kapitel 2 und 3) ist das Gleichgewicht einer der drei Grundpfeiler der Fahrtechnik. Auch hier gilt „je schwieriger das alpine Gelände, desto wichtiger wird die sichere Balance auf dem Bike“.

Bei vielen spezifischen Techniken spielt das Gleichgewicht eine entscheidende Rolle. Mit gekonnter Balance kann das Bike aber auch vor einer Schlüsselstelle, punktgenau in die optimale Ausgangslage manövriert werden. Nicht zuletzt ist das Gleichgewicht - gerade auf schmalen oder abschüssigen Trails - schon wegen der Sicherheit ein elementar wichtiger Faktor. Grund genug, um mit Konsequenz am eigenen Gleichgewicht zu feilen.

Bahnstrassen, Ampeln, Strasseneinfahrten, usw bieten sich geradezu an, um „Stillstand-Übungen“ während einer Ausfahrt einzubauen. Es gibt aber auch viele spielerische und spezifische Übungen wo man sich locker ein bis zwei Stunden beschäftigen kann.

Stillstand-Übung

1. Blick ist nach vorne gerichtet (nicht aufs Vorderrad)
2. Die Kurbelstellung ist waagrecht
3. Vorderrad mit Bremse blockieren
4. Druck geben auf das vordere Pedal, Knie ans Oberrohr drücken und das Bike auf diese Weise „verkeilen“

Balance finden durch...

... leichte Gewichtsverlagerung aus der Hüfte

... kurzes Lösen der Bremse und ein paar Zentimeter vorwärts fahren

... lösen von Bremse und Kurbeldruck und gleichzeitigem dosiertem Rückwärtsruck aus der Hüfte damit das Bike ein paar Zentimeter zurückrollt



Tipp: Die Gleichgewichtsfindung auf dem Bike geht auf einem ansteigenden Weg etwas einfacher. Der Druckaufbau und dadurch die „Verkeilung“ geschieht hier automatisch da das Bike sonst rückwärts rollt. Das Vorderrad muss in diesem Fall nicht durch die Bremse blockiert werden.



An Ort hüpfen

Eine andere Art der Balance-Findung und schlussendlich eine Verschärfung der Übung ist das Hüpfen an Ort.



Durch leichtes seitliches Versetzen wird versucht im Gleichgewicht zu bleiben. Punkt 1 und 2 sind dieselben wie bei der Stillstandübung. Bei Punkt 3 werden BEIDE Räder blockiert und Punkt 4 fällt weg.

Eine Vielzahl von Varianten lassen diese Übung weiter verschärfen:

- Hüpfend um die eigene Achse drehen (360° Radius)
- Nur mit Hinterrad um eigene Achse hüpfen (versetzen), das Vorderrad bleibt in Kreismitte am Boden / dasselbe mit dem Vorderrad und Hinterrad bleibt in Kreismitte am Boden

- Vorwärts und Rückwärts hüpfen
- Einbauen von Elementen wie Baumstämme, etc



Geradeausfahren

Blick ist nach vorne gerichtet (nicht auf Vorderrad), Ziel erfassen und anvisiert. Bodenmarkierungen und Randsteine eignen sich hierfür ideal.



Absätze Bergab

Der erste Impuls welcher eine Technik einleitet (wie z.B. Rad versetzen, Rad anheben, Kurve einleiten, usw) kann in der Regel am besten ausgeführt werden wenn der Körperschwerpunkt zentral über dem Bike liegt. Oftmals wird aber in Abfahrten schon mal prophylaktisch der Körperschwerpunkt weit hinter den Sattel gebracht - und das ob wohl das Gelände gar noch nicht so steil ist. In dieser Ausgangslage ist es aber ziemlich schwierig, das Hinterrad in einer Kehre zu

versetzen oder das Bike in eine Kurve zu drücken. Der Körper und somit der Schwerpunkt müssen mit dem Gelände mitgehen (Beachte Winterrubrik # 3). Das heist im richtigen Moment muss der Schwerpunkt nicht nur nach links oder rechts vom Bike verlegt werden (z.B. Kurven) sondern auch gezielt nach vorne oder hinten gebracht werden. Eine gute Übung hierfür ist das Befahren eines hohen Absatzes oder einer hohen Stufe.



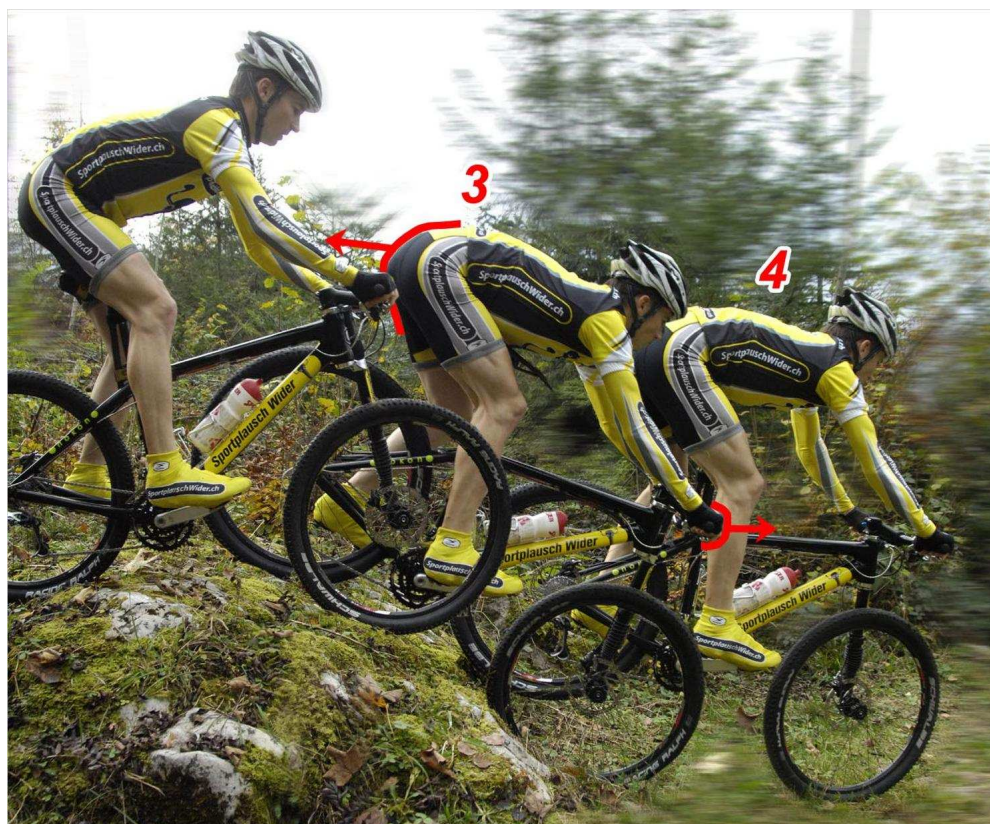
1. Linienwahl visuell erfassen. Der Blick darf nicht aufs Vorderrad fixiert sein. Dieser folgt der Linie und reicht über das Vorderrad hinaus.

2. Die Vorderbremse wird kaum bis gar nicht betätigt (Gefahr eines Abgangs über den Lenker oder das Wegrutschen des Vorderrades.) Der Absatz wird also mit der passenden Geschwindigkeit angefahren damit das Vorderrad möglichst frei von Bremseinflüssen die Steilstufe hinunter rollen kann. Die Kurbeln sind waagrecht während man auf den Pedalen steht und den Sattel komplett entlastet hat.

3. Erst in dem Augenblick wo nun das Vorderrad von der Hindernisskate runter kippt, wird der Körperschwerpunkt nach hinten geschoben, resp. das Gesäss hinter den Sattel gebracht. Ich drücke dann gleichzeitig den Lenker, respektive das Bike nach vorne, so befindet sich im Bruchteil einer Sekunde mein Schwerpunkt weit hinter dem Sattel. Je nach Steilheit berührt sogar mein Brustbein den Sattel (beachte den Sattel bei Ablauf 3).

4. Beine und Arme bleiben bei dieser Aktion möglichst locker damit Schläge und Löcher durch Ellbogen, Schultern und Knie abgefedert werden können. Mit einer lockeren Hüfte (Beachte Kapitel „Mit Lockerheit zum Fahrtechnik-Spiel“) kann zudem das Gleichgewicht ausbalanciert werden.

Ein persönlicher Gedanke: Bei vielen Bikern ist das Absenken des Sattels bei solchen Stellen oder bei langen steilen Abfahrten eine grosse Hilfe. Als aktiver Rennfahrer hatte ich natürlich während eines Rennens nie die Zeit den Sattel tiefer zu stellen. Und so gewöhnte ich mich an meine Sattelhöhe und verstelle diese auch heute nicht. In flüssigen Downhills mit geschwungenen Kurven steuere ich mein Bike nämlich zu einem grossen Teil über den Sattel. Auf den Pedalen stehend berühren nur meine Oberschenkel-Innenseiten den Sattel. Mit gezieltem seitlichem Druck an den Sattel kann ich mein Bike ideal in die Kurven hineindrücken. Mit derselben Technik kann ich aber auch mein Bike effizient ausbalancieren.





Steilstufen berghoch fahren



Je schwieriger und alpiner die Trails und das Gelände wird, desto aktiver muss der ganze Körper ins berghoch fahren mit einbezogen werden. Nebst der Kondition und der Kraft in den Beinen, ist auch die Koordination des Oberkörpers ein ganz entscheidender Punkt. Dieser muss nicht nur das Gleichgewicht ausbalancieren, sondern er muss auch aktiv in den Bewegungsablauf integriert werden. Beachte hierzu die Rubriken 2 (Mit Lockerheit zum Fahrtechnik-Spiel), 3 (Feingefühl für Bike und Trail) und 4 (Balance-Akt) denn sie sind die Grundvoraussetzungen für die Beschriebene Technik. Praktisch auf allen alpinen Trails gelangt man früher oder später an kleinere oder grössere Absätze, Stufen, Stein- und Felsplatten etc. Eine starke Kraft-Ausdauer welche in diesem Moment mit der richtigen „Absatz-Technik“ kombiniert wird, lässt die Grenze des fahrbaren deutlich nach oben verlagern. Diese Technik ist eines meiner Geheimnisse, damit unfahrbare Steilstufen „im Prinzip fahrbar“ werden.

1. Das Tempo muss so gewählt werden, dass das Hindernis nicht nur mit Kraft, sondern vor allem auch mit Schwung bewältigt werden kann. Denn meistens kann in der Steilstufe drin nicht mehr mit Druck pedaliert werden. Das Rad hat ungenügend Traktion und vor allem würden bei höheren Stufen die Kurbeln und Pedalen mit dem Hindernis kollidieren.

2. Bei der Anfahrt bleibt die Sitzposition zentral auf dem Bike. Ellbogen, Schultern und Hüfte sind

locker damit der aufgebaute Schwung „mitgenommen“ und in den folgenden Bewegungsablauf integriert werden kann.

3. Mit ruckartigem Druck aufs Pedal und gleichzeitigem Zug am Lenker wird der Lenker zur Brust hingezogen. Das Vorderrad wird entlastet und dem Hindernis entlang hochgezogen. Handelt es sich um eine senkrechte Stufe muss das Vorderrad angehoben und wenig hinter der Absatzkante abgesetzt werden.

4. Der Körperschwerpunkt muss jetzt möglichst schnell und möglichst weit nach vorne. Dies geschieht mit rund 25% des aufgebauten und „mitgenommenen“ Schwungs. Dabei schiebt sich das Gesäss weit vor den Sattel (beachte Sattelposition) und der Oberkörper ist tief und möglichst weit über das Vorderrad gebeugt (die Brust berührt fast den Lenker). Der Körperschwerpunkt hat an dieser Stelle das Bike quasi überholt und hat schon fast die Höhe des Hindernisses erreicht.

5. Das Bike wird jetzt mit einem explosiven „Ruck“ hoch gedrückt und gleichzeitig nach vorne geschoben. Dabei werden die verbleibenden, rund 75% des Schwungs, eingesetzt. Handelt es sich um eine senkrechte Stufe muss in diesem Augenblick mit dem Hinterrad auf den Absatz hoch gesprungen werden. Das Bike holt bei diesem letzten Bewegungsablauf den Körperschwerpunkt ein und liegt nun wieder zentral unter dem Fahrer.



Hinterrad versetzen

Enge Spitzkehren und verwinkelte Trails können mit der Technik des "Hinterrad versetzens" spielerisch gemeistert werden. Im schwierigen Gelände gibt sie Sicherheit und Kontrolle übers Bike. Das Bike kann, mit Hilfe des Hinterrad-Versetzens, vor einer Schlüsselstelle, punktgenau in die optimale Ausgangslage manövriert werden. Jede Menge Fahrspass und Flow bringt die Technik vor allem in engen Serpentinaen.

1. Die Kurve wird von aussen her angefahren (soweit der Trail dies überhaupt zulässt).
2. Kurbelstellung ist waagrecht – Rechtskurve =

rechter Fuss voren / Linkskurve = linker Fuss vorne.

3. Vorderrad zum Scheitelpunkt der Kurve hin einlenken. Der Oberkörper dreht mit – hierzu müssen Hüfte und Schultern locker sein und der Körperschwerpunkt zentral über dem Bike liegen (Gesäss nicht zu tief hinter dem Sattel). Der Oberkörper hat an dieser Stelle schon in die Kurve hinein abgedreht (Beachte Bild). Im Körper wird auf diese Weise eine Rotation aufgebaut welche bei Schritt 5 ausgelöst wird. Das Abdrehen des Vorderrades und des Oberkörpers ermöglichen somit ein einfaches „umschwenken“ des Hinterrades.



4. Das Vorderrad wird mit Feingefühl blockiert, gleichzeitig schiebt sich der Oberkörper (Beachte Bild) und somit der Schwerpunkt nach vorne, worauf praktisch automatisch das Hinterrad angehoben wird. Je flacher das Gelände ist desto ruckartiger muss dies geschehen damit das Hinterrad hochkommt – dieser Ruck wird dabei von

den Hüften her ausgelöst. Ist das Gelände Steil ist es einfacher da der Schwerpunkt bei blockiertem Vorderrad nur wenig nach vorne wandern muss und das Hinterrad bereits in die Höhe steigt. Oft reicht es, wenn das Hinterrad nur wenige Zentimeter ab Boden ist und um einige Zentimeter versetzt wird. Je höher das Hinterrad angehoben



wird desto weiter kann es schliesslich versetzt werden.

In meinen Technikkursen beobachte ich immer wieder, dass das Hinterrad anheben im steilen Gelände mit Angst verbunden ist. Es lohnt sich, dieses Vertrauen des Hinterrad Anhebens, auf einer flachen Wiese zu üben. Dabei ist es wichtig, dass der ganze Oberkörper nach vorne geht und nicht nur das Hinterrad mit den Beinen hochgehoben wird. Der Oberkörper wird also in den Bewegungsablauf integriert. Es ist das Ziel einen kurzen Moment der Balance zu finden wo das Hinterrad in der Luft bleibt (wie beim Weehly, einfach mit dem Hinterrad).

5. Sobald das Hinterrad in der Luft ist wird die bei Punkt 3 aufgebaute Rotation ausgelöst. Dabei wird über die Hüfte das Hinterrad seitlich versetzt. Dieser „Hüftschwung“ dreht das Rad in die Fahrtrichtung in welcher sich der Oberkörper und das Vorderrad bereits befinden. Dieses Versetzen muss nicht zwingend in einem Schritt gemacht werden. Fühlt man sich noch unsicher kann das Hinterrad in einer Kurve auch mit zwei oder drei

kleinen „Versetzern“ versetzt werden. Es muss auch nicht ein 180°-Versetzer sein, oftmals reichen ein paar Zentimeter und der neu geschaffene Kurvenwinkel ermöglicht ein sicheres Befahren des Kurvenausgangs.

6. Je nachdem wie steil die Kurve, resp. der Trail ist, wird die Vorder-Bremse in unterschiedlichen Momenten gelöst und wieder Fahrt aufgenommen. Ist es besonders steil und technisch wird die Bremse erst gelöst wenn das Rad abgesetzt ist. Sind die Kurven mittelsteil und das Tempo etwas höher, muss das Vorderrad nicht komplett blockiert werden – starkes Anbremsen reicht in diesem Moment. Die Bremse wird bereits gelöst bevor das Rad abgesetzt ist. Somit kann der Schwung um die Kurve herum mitgenommen werden. Wird das Hinterrad in einem verwinkelten Trail versetzt um einen Crash von Hinterrad oder Wechsler mit einem Stein zu verhindern, geschieht dies aus der Fahrt hinaus. Je nach Tempo wird dabei überhaupt nicht mit der Bremse gearbeitet.

Vorderrad versetzen

Analog zum „Hinterrad versetzen“ beim Bergabfahren, kann in engen Serpentinien das Vorderrad beim Berghochfahren versetzt werden. Die Technik ist wesentlich anspruchsvoller weil beim „Singletrail-Berghochfahren“ auch hohe Ansprüche an Kraft und Kondition gefordert sind. Kommt dazu, dass jede Kurve anders ist – richtiges Einschätzen und exaktes Timing sind Grundvoraussetzungen bei dieser Technik.





1. Kurve „flüssig“, resp. mit etwas Schwung anfahren. Der gewählte Gang sollte weder zu hart, noch zu klein sein – ca 60 bis 70 U/Min.



2. Die Kurve nach Möglichkeit von aussen her anfahren – sofern der Trail dies überhaupt zulässt (möglichst grosser Kurvenradius). Der Blick ist

bereits einige Meter weiter - mitten in der Kurve drin. Es gilt in Sekundenbruchteilen die Stelle des „Vorderrad abhebens“ und die Stelle wo das Vorderrad wieder aufgesetzt wird, zu erfassen.

3. Das Vorderrad wird in die Kurve eingelenkt. Der Oberkörper dreht dadurch in die Kurve hinein. Es ist der Beginn der Rotation und des seitlichen Versetzens.

Das Abdrehen des Vorderrades und des Oberkörpers ist eine Grundvoraussetzung für den flüssigen Bewegungsablauf.

4. Mit dem Einlenken (Punkt 3) wird gleichzeitig das Vorderrad hochgezogen (ruckartiger Druck auf Pedal mit gleichzeitigem Zug am Lenker). Der Druck ausübende Fuss befindet sich dabei auf der Kurvenaussenseite. Der Oberkörper richtet sich nach hinten auf, worauf der Schwerpunkt nach hinten wandert.

5. Die Drehbewegung welche mit dem Einlenken bei Punkt 3 eingeleitet wurde, lässt das Vorderrad (während der gesamten „Flugphase“) nun zur Seite Schweifen bis es wieder aufsetzt. Je besser man die Balance auf dem Hinterrad hat (Weehli) und der Oberkörper in den Bewegungsablauf integriert, desto kontrollierter wird die Ausführung dieser Technik

Es muss nicht ein 180°-Versetzer sein, oftmals reichen 20 bis 50 Zentimeter und der neu geschaffene Kurvenwinkel ermöglicht das Befahren der Spitzkehre.

Hohe Hindernisse Überqueren (Satz-Sprung)

Steine oder Baumstämme können ab einer gewissen Höhe nicht mehr mit der „normalen“ Technik des „Vorderrad-drüber-Hebens“ und dem anschliessenden "Hinterrad-Anheben" oder "drüber-rollen-lassen" überquert werden. Es käme zur Kollision zwischen Zahnkranz und Untergrund. Gerade bei kurvigem, technischen oder ansteigenden Singletrails wo das Grundtempo tief ist, reicht auch der Schwung für einen Sprung oder den klassischen Bunny-Hop oft nicht aus. Diese Stellen können also nicht mehr „überflogen“ werden.

Hierbei bediene ich mich jeweils einer Technikart welche quasi zwischen dem „Vorder-/Hinterrad drüber heben“ und dem Bunny-Hop liegt. Auf diese Weise bin ich in der Lage, relativ locker, einen 40 Zentimeter hohen Baumstamm oder Felsbrocken zu überqueren.



1. Das Hindernis wird mit gutem Schrittempo angefahren (Wird das Hindernis zu schnell angefahren bleibt zu wenig Zeit für den kompletten Bewegungsablauf und ein Sturz ist vorprogrammiert).

2. Die Kurbelstellung ist waagrecht und bleibt während der gesamten Durchführung der Technik waagrecht. Das Grundtempo muss also reichen um während des Überquerens nicht zu pedalieren. Ellbogen, Schultern und Hüfte bleiben locker. Die Bremsen werden zu keinem Zeitpunkt des Technikablaufs betätigt!

3. Mit einem ruckartigen Zug am Lenker, wird dieser zur Brust hingezogen. Das Vorderrad wird entlastet und hochgezogen. Der gleichzeitige Druck aufs Pedal (welcher normalerweise geschieht um das Vorderrad hochzuziehen) fällt bei dieser Technik weg. Da sich nach einem allfälligen Druck aufs Pedal, die Kurbel und somit der Fuss in senkrechter Position befindet, hätte dies eine Kollision mit dem Hindernis zur Folge.

4. Das Vorderrad wird auf dem höchsten Punkt,

respektive dem Stein oder dem Baumstamm aufgesetzt (Das Hinterrad befindet sich zu diesem Zeitpunkt noch auf dem Boden). Handelt es sich um eine senkrechte Stufe muss das Vorderrad wenig hinter der Absatzkante abgesetzt werden.

5. Mit dem Absetzen des Vorderrades wird der Körperschwerpunkt sofort nach vorne gebracht, was die Ausgangslage ist um das Hinterrad anzuheben. Der Körperschwerpunkt geht dabei aber nur wenig über dem zentralen Punkt!

6. Das Hinterrad wird mit einem ruckartigen Zug an den Pedalen hoch gehoben (Die Bremsen werden NICHT eingesetzt). Das Bike wird gleichzeitig mit einem explosiven „Ruck“ möglichst weit nach vorne gepresst. Je höher das Hindernis, desto entscheidender ist dieser Vorwärts-Schub. Ist dieser Vorwärts-Schub zu verhalten besteht die Gefahr, dass das Vorderrad nach dem Hindernis zu schnell abtaucht und einsteckt, respektive das Hinterrad am Hindernis hängen bleibt. Bei höheren Hindernissen ist es normal, dass das Hinterrad das Hindernis beim Überqueren touchiert.

