

2.3.1 Offene Kurve – Ablauf & Blickführung

Alle Facetten der Kurventechnik lassen sich am besten in einer offenen Kurve trainieren, sprich in einer natürlichen Kurve ohne gebauten Anlieger. Es gibt zwei wichtige Aspekte, die man vor der Kurve berücksichtigen sollte und drei Bewegungsabläufe, die sich in der Kurve zu einer runden Kurvenrotation verbinden.



Im Detail sieht die Technik wie folgt aus:

- ① Fangen wir vor der Kurve an. Dank einer vorausschauenden Fahrweise sollte man die Kurve möglichst früh erblicken und somit eine optimale Linie wählen. Um den Kurvenradius nicht enger zu gestalten als er ist, versucht man die Kurve möglichst weit von außen anzufahren. Zusätzlich sollte die Geschwindigkeit vor der Kurve angepasst werden, so dass man in der Kurve die Bremsen lösen kann. Nur so kann das Bike problemlos arbeiten, die Räder rotieren und man selber kann sich auf die Technik konzentrieren.
- ② Sobald man zum Kurveneingang kommt, erfolgt das Eindrehen des Oberkörpers, da man mit dem Körper dorthin schauen sollte, wo man hinmöchte (anfangs in die Kurve schauen, dann während der Kurvenfahrt zum Kurvenausgang und dann zum weiteren Trail-Verlauf). Die Schultern, so wie auch das Becken drehen dabei in Kurvenrichtung, ebenso die Beine. Wichtig hierbei, nicht nur den Hintern oder die Schultern zu bewegen, sondern den gesamten Körper! Diese Eindrehung lässt das Bike zur inneren Seite kippen. Der Sattel kann dabei zur Stabilisierung, als fünfter Kontaktspunkt, am inneren Oberschenkel angelehnt werden.
- ③ Nur so kann man nun durch Streckung des kurveninneren Arms das Bike noch weiter in die Schräglage befördern. Der kurvenäußere Arm sichert durch Knickung den Gegendruck, sodass die Stollen des Vorderreifens in den Boden gepresst werden. Als zweites kommt der Wechsel der Fußstellung hinzu, das kurveninnere Pedal geht nach oben, während das kurvenäußere Pedal nach unten wandert. So stellt man sicher, dass man mit dem kurveninneren Pedal nicht so schnell an Hindernissen in der



Kurve hängen bleibt, aber noch viel wichtiger ist die folgende Gewichtsverlagerung, wodurch der Oberkörper zentral über dem Bike bleibt. So wird die Traktion gesteigert und das ganze System wird stabiler, dynamischer und somit auch agiler.

- ④ Die dritte Bewegung, welche die Kurvenrotation komplettiert, ist das Eindrehen des Oberkörpers. Die Schultern, wie auch das Becken drehen dabei in Kurvenrichtung. Die Bewegung erfolgt über ein Eindrehen aus den Beinen. Wichtig hierbei, nicht nur den Hintern oder die Schultern zu bewegen, sondern den gesamten Oberkörper! Diese Eindrehung erleichtert ebenso die vorausschauende Blickweise, da man dadurch den Kopf nicht mehr soweit drehen muss.
- ⑤ Sobald man das Ende der Kurve erblicken kann, wandert der Blick schon wieder auf den Trail, sodass man sich möglichst schnell auf weitere Hindernisse konzentrieren kann.
- ⑥ Zu guter Letzt wechselt man zurück in die Grund- oder Aktiv-Position, um auf weitere Manöver bestens vorbereitet zu sein.

2.3.2 Anlieger

Die grundlegende Kurventechnik für Anlieger ist dieselbe wie in offenen Kurven. Je nach Geschwindigkeit und Steilheit des Anliegers benötigt man hier aber nicht zwangsläufig alle Elemente.

Im Detail sieht die Technik wie folgt aus:

- ① Wenn der Anlieger sehr steil gebaut und die Geschwindigkeit eher gering ist, kann man sich basierend auf der Aktivposition samt Fahrrad komplett in die Kurve hineinlegen, ohne das Bike besonders in die Kurve zu drücken oder die Fußstellung zu wechseln.
- ② Lediglich der Oberkörper wird eingedreht, um eine vorausschauende Fahrweise zu gewährleisten. Die Blickführung bleibt natürlich dieselbe wie in einer offenen Kurve.
- ③ Wenn der Anlieger jetzt aber nicht steil genug gebaut oder die Geschwindigkeit zu hoch ist, kommt zuerst die Armarbeit und dann auch noch die Änderung der Fußstellung hinzu. Grundsätzlich gilt: Wenn Bike und Körper im 90° Winkel zum Boden des Anliegers stehen, benötigt man keine zusätzlichen Aspekte der Kurventechnik, da man denselben Winkel zum Boden wie in der Ebene hat.
- ④ Muss man sich jetzt aber weiter in die Kurve lehnen, kommen wieder die Faktoren der offenen Kurve zum Tragen. Nun muss man das Bike aktiv über die Arme in die Kurve drücken und die Fußstellung wechseln, um zentral über dem Bike zu stehen. Nur so wird der benötigte Grip erzeugt.



2.3.3 Driften

Das Driften des Bikes durch eine Kurve ist in der Regel kein gewolltes Manöver. Des Weiteren sollte man nicht mit unnötigen Drifts die Trails zerstören. Aber nur wenn die Reifen in der Kurve anfangen nach außen zu wandern, fährt man wirklich am Limit. Aus diesem Grunde sollte man das Driften für den Ernstfall auch mal trainieren. Dafür sucht man sich einen breiten Weg oder einen Platz, auf dem die Räder leicht über den Boden rutschen. Asphalt hat zum Beispiel viel zu viel Grip und eine nasse Wiese viel zu wenig Grip. Ein fester aber leicht sandiger Boden eignet sich für diese Übung bestens.

Im Detail sieht die Technik wie folgt aus:

- ① Man fährt mit etwas erhöhter Geschwindigkeit auf die gedachte Kurve zu, oder denkt sich die Kurve enger als man sie normal fahren würde.
- ② Kurz vor der Kurve beginnt man für die Sicherheit den kurveninneren Fuß vom Pedal zu nehmen, sodass der kurvenäußere Fuß automatisch in die richtige Position wandert.
- ③ Sobald man beginnt sein Bike in die Kurve zu drücken und der Oberkörper in die Kurve dreht, bringt man diesen nun auch etwas weiter nach vorne, um den Druck auf dem Vorderrad zu erhöhen und das Hinterrad somit zu entlasten.
- ④ So beginnt das Hinterrad vor dem Vorderrad den Grip zu verlieren, was zu einem kontrollierten Driften führt.
- ⑤ Der Blick geht jederzeit, genau wie bei der grundlegenden Kurventechnik, möglichst weit in der gedachten Kurve nach vorne. Man kann und sollte zur Übung den Oberkörper und den Blick noch weiter eindrehen, um die Traktion auf dem Hinterrad zu verringern.



2.3.4 Beschleunigen / Pushen in Anliegern

Wenn man nun die Geschwindigkeit durch den Anlieger halten kann, fragt man sich dennoch wie andere es schaffen im Anlieger die Geschwindigkeit zu steigern. Diese Technik spart definitiv Kraft und erhöht den Fahrfluss. Man nutzt möglichst viel Bewegung des Oberkörpers, um den daraus generierten Schwung in Vortrieb umzuwandeln. Die grundlegende Kurventechnik bleibt dabei dieselbe, aber es kommt ein kleiner aber feiner Bewegungsablauf hinzu.



Im Detail sieht die Technik wie folgt aus:

- ① Vor der Kurve streckt man sich über Beine und Arme bis zur Grundposition aus.
- ② Beim Eingang der Kurve beginnt man den Oberkörper abzusenken und der Blick zeigt schon über den Scheitelpunkt der Kurve hinaus.
- ③ Wenn man nun den Scheitelpunkt der Kurve erreicht hat, ist der Oberkörper über Beine und Arme möglichst weit abgesenkt. Dies trägt auch zur Stabilität in der Kurve bei.
- ④ Nun nutzt man die tiefe Position und drückt sich über Beine und Arme aus der Kurve heraus. Durch dieses abdrücken erzeugt man zusätzliche Energie, die automatisch in Vortrieb umgewandelt wird.
- ⑤ Beim Ende der Kurve nimmt man wieder die Grundposition ein.



2.3.5 Schneller Kurvenwechsel

Der Grundbaustein für einen schnellen Kurvenwechsel ist eine saubere Kurventechnik. Hier ist es wichtig, mit dem Rad unter sich spielen zu können. Nur wer sein Bike schnell unter sich bewegen kann, erfüllt die Voraussetzungen für einen schnellen Kurvenwechsel. Wer hingegen sich selbst zu weit mit in die Kurve legt, benötigt zu viel Zeit, um schnell von einer in die nächste Kurve zu gelangen.



Im Detail sieht die Technik wie folgt aus:

- ① Man fährt mit der grundlegenden Kurventechnik in die erste Kurve, sprich man beherzigt das Drücken des Rades über die Arme in die Schräglage, man wechselt passend die Fußstellung, und dreht seinen Oberkörper passend zum Kurvenverlauf.
- ② Kurz vor dem Ende der ersten Kurve wechselt der Blick schon möglichst weit in die zweite Kurve und der Oberkörper fängt an, sich wieder aufzustellen und die erste Kurve zu beenden.
- ③ Während nun das Bike noch die letzten Zentimeter der Kurve fährt, zeigt der Oberkörper schon in Richtung der zweiten Kurve. Eine impulsive Tief-Hoch-Bewegung des Oberkörpers erleichtert das Drehen des Bikes von der ersten in die zweite Kurve.
- ④ Wenn das Bike nun wieder geradestehnt, nutzt man wieder die Aspekte der Kurventechnik und beginnt so, das Bike in die zweite Kurve zu legen.
- ⑤ Nun kann man wieder durch Gewichtsverlagerung des Oberkörpers nach unten mit Druck den Scheitelpunkt der zweiten Kurve ansteuern, während der Blick schon Richtung Kurvenausgang wandert.
- ⑥ Durch Verlagerung des Oberkörpers zurück nach oben drückt man sich nun aus der zweiten Kurve und konzentriert sich auf weitere Hindernisse auf dem Trail.



2.4.1 Vorder- & Hinterradbremse



Die richtige Dosis zwischen Hinterrad- und Vorderradbremse entscheidet, wie schnell man zum Stehen kommt. Entscheidend ist aber in erster Linie, dass jeweils nur ein Finger an den Bremshebeln anliegt. Die Kraft der Vorderradbremse sollte nicht vernachlässigt, sondern zu Nutze gemacht werden, da diese deutlich mehr verzögert als die Hinterradbremse. Natürlich muss man dennoch mit der Vorderradbremse vorsichtig umgehen und sich langsam an sie gewöhnen. Um auch in steilen Hängen die vordere Bremse gut nutzen zu können, sollte man sich Schritt für Schritt an ihre Bremspower gewöhnen und dann bewusst an Bergab-Passagen deren Dosierung gefühlvoll tätigen, wobei man beide Bremsen feinfühlig aber entschlossen nutzt. Je weniger Gewicht auf einem der beiden Räder lastet, desto schneller blockiert die Bremse und desto schneller fängt das betroffene Rad an zu rutschen. Da aber die meiste Bremspower kurz vor dem Blockieren erzeugt wird, sollte man sich mit seinen Bremsen vertraut machen, um auch die Kraft der Vorderradbremse stets nutzen zu können. Durch Schieben des Bikes nach vorne stellt man sicher, nicht über den Lenker zu gehen. Wenn bei nicht voll durchgezogenen Hebeln das Vorderrad zu blockieren beginnt, schiebt man den Oberkörper etwas nach vorne, blockiert das Hinterrad, benötigt man mehr Druck über dem Hinterrad und schiebt deswegen den Oberkörper nach hinten.

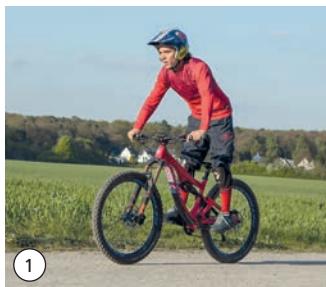
2.4.2 Die richtigen Bremspunkte



- ① Um Kräfte zu sparen und den Flow auf dem Trail zu erhöhen, sollte man sich stets Bremspunkte suchen. So macht es Sinn, vor einer Kurve zu bremsen, sodass die Räder in der Kurve frei rotieren und somit möglichst viel Traktion aufbauen können.
- ② Für Kanten, Stein- oder Wurzelfelder gilt dasselbe Prinzip, wenn man vorher die Geschwindigkeit anpasst und während der Durchfahrt die Finger von der Bremse lässt, bekommen die Räder mehr Grip und ein frühzeitiges Wegrutschen wird somit verhindert.
- ③ Wenn man in einem Steilhang, Wurzel- oder Steinfeld bremsen möchte, sucht man Stellen ohne große Steine und Wurzeln. So kann man problemlos verzögern und für verblockte Abschnitte die Bremse wieder lösen. Auch für Sprünge gilt diese Regel, man sollte niemals auf einem Absprung oder unmittelbar nach der Landung bremsen. Man sollte früh genug vor einem Sprung die Geschwindigkeit regulieren, sodass man genügend Zeit hat, sich auf das Abspringen zu konzentrieren. Die Landung sollte zuerst sauber abgefedert werden und man sollte in die zentrale Position zurück gewechselt haben, um auf weitere Bremsmanöver vorbereitet zu sein.

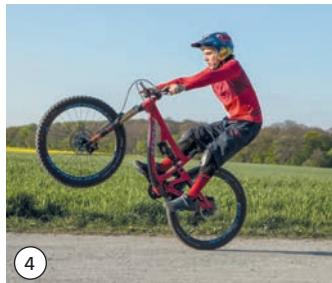
2.5.1 Vorderrad anheben

Das Anheben des Vorderrades hilft nicht nur kleine Hindernisse zu überwinden. Viel wichtiger ist der Impuls des Vorderrad-Anhebens als Vorübung für Manual und Bunny-Hop. Als Trainingsstätte eignet sich ein Parkplatz oder ein breiter Weg. Gerne kann der Boden auch etwas weicher als Asphalt sein.



Im Detail sieht die Technik wie folgt aus:

- ① Man rollt mit einer runden Geschwindigkeit in der Grundposition, sprich nicht so langsam, dass man bald umkippt, aber auch nicht so schnell, dass man sich unwohl fühlt. Prinzipiell gilt auch hier das Motto „Geschwindigkeit stabilisiert“, aber, wenn es einen doch mal hinten rüber schmeißt, wird es bei hohen Geschwindigkeiten schmerzhafter. Ebenso wird meistens die Technik durch Überforderung von hohen Geschwindigkeiten vernachlässigt.
- ② Ganz wichtig ist es bei dieser Übung, immer einen Finger an der Hinterradbremse zu belassen, dieser kann uns retten, falls das Vorderrad doch mal zu aggressiv in die Luft kommt. Wenn man nun mit dem Impuls starten möchte, bewegt man seinen Oberkörper über Beine und Arme von der Grundposition über die Aktivposition noch etwas weiter nach unten, um Schwung zu holen.
- ③ Sobald man unten angekommen ist und somit Gabel und Dämpfer etwas komprimiert wurden, beginnt man sofort mit der impulsiven Bewegung des Oberkörpers nach Hinten-Oben. Zusätzlich kann der Lenker dynamisch nach vorne geschoben werden, was das Anheben des Vorderrades vereinfacht. Dies kann zu Beginn aber auch Unruhe ins System bringen und sollte deswegen vorsichtig hinzugefügt werden.



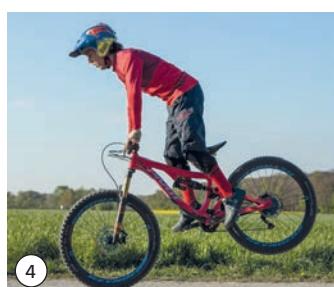
- ④ Dabei strecken sich Beine und Arme aus. Wichtig dabei ist, dass der Oberkörper den Impuls vorgibt und die Arme diesen nur an den Lenker weitergeben. Die Arme fungieren dabei wie Seile und übertragen das Zugsignal auf den Lenker, sie investieren aber keine zusätzliche Kraft. Je impulsiver man die Beine währenddessen durchstreckt, desto aktiver wird das Hinterrad nach vorne gedrückt, und das Vorderrad resultiert dank dem Zug am Lenker nach oben. Auf diese Weise kann man durch Anwinkeln oder Strecken der Beine die Höhe des Vorderrades regulieren, um es länger in der Luft zu halten.
- ⑤ Um mehr Vertrauen zu gewinnen, sollte man öfters mal mit der Hinterradbremse das Vorderrad wieder zu Boden holen. Ebenso kann zur Übung die Bewegung zunächst nur nach oben ausgeführt werden, im weiteren Verlauf konzentriert man sich darauf, die Bewegung erst leicht nach hinten, dann nach oben auszuführen.

2.5.2 Hinterrad anheben

Das Anheben des Hinterrades ist fahrtechnisch ein sehr simples Manöver, aber wieder einmal muss der Kopf überlistet werden, um die Bewegung sauber ausführen zu können. Wer besonders viel Kraft für die Bewegung benötigt, führt den Bewegungsablauf nicht korrekt aus.

Im Detail sieht die Technik wie folgt aus:

- ① Um mit der Übung zu starten, rollt man in der Grundposition über einen breiten Weg.
- ② Wenn man nun mit dem Anheben des Hinterrades starten möchte, senkt man den Oberkörper über Beine und Arme von der Grundposition über die Aktivposition noch weiter nach unten ab.
- ③ Im nächsten Schritt springt man aus den Beinen nach vorne-oben, dabei ist ein Einspannen der Füße in die Pedale mit viel Körperspannung fundamental, damit man das Hinterrad mitnehmen kann. Wichtig dabei ist auch, den Lenker mit dem Oberkörper nach vorne zu nehmen um den Pedal-Fuß-Kontakt nicht zu verlieren. Um die erzeugte Energie des vorherigen Ein-Federns des Dämpfers durch das Absenken des Schwerpunktes möglichst gut ausnutzen zu können, sollte die Bewegung nach vorne-oben unmittelbar auf die Absenk-Bewegung folgen.
- ④ Während der impulsiven Bewegung nach vorne-oben strecken sich die Arme fast und die Beine ganz aus. Die Arme müssen nun den Druck auf den Lenker halten und das Gleichgewicht auf dem Vorderrad ausbalancieren.
- ⑤ Wenn das Hinterrad sich nun zu sehr hebt und man nach vorne gedrückt wird, kann man die Beine anwinkeln, um den Oberkörper wieder nach hinten zu bewegen und das Hinterrad Richtung Boden zu drücken. Wenn das Hinterrad zu schnell wieder Richtung Boden fällt, kann man den Körperschwerpunkt weiter nach vorne über das Vorderrad bringen.



2.5.3 Die Brückentechnik

Wenn man nun das Anheben des Vorderrades und das Anheben des Hinterrades chronologisch hintereinander ablaufen lässt, erhält man die sogenannte Brückentechnik. Diese hilft uns, Hindernisse wie Äste oder kleine Bäume auf dem Trail ganz einfach zu überwinden. Diese Technik ist nur bei geringeren Geschwindigkeiten nutzbar, aber sie ist auch die Vorübung für den Bunnyhop, welcher dann später bei höheren Geschwindigkeiten genutzt wird.



Im Detail sieht die Technik wie folgt aus:

① Man rollt mit mittlerer oder eher geringer Geschwindigkeit auf das Hindernis zu. Je schneller man ist, desto schwieriger ist es, das Vorderrad sauber hinter dem Hindernis zu platzieren und mit der zweiten Bewegung fortzufahren.

② Vor dem Hindernis beginnt man früh genug mit dem Anheben des Vorderrades, in dem man den Körperschwerpunkt über Beine und Arme von der Grundposition über die Aktivposition noch weiter nach unten bringt. Sobald man unten angekommen ist und die Dämpfer komprimiert wurden, bringt man den Oberkörper impulsiv nach hinten oben, um das Vorderrad vom Boden zu lösen.

③ So kann man jetzt, kurz hinter dem Hindernis, sein Vorderrad wieder gezielt zu Boden bringen. Dabei sollte das Vorderrad unmittelbar hinter dem Hindernis abgesetzt werden, um genügend Zeit zu haben, nun das Hinterrad anzuheben.

④ Wenn nun das Vorderrad unmittelbar hinter dem Hindernis wieder Bodenkontakt bekommen hat, bringt man den Oberkörper nach vorne, indem sich die Beine beginnen auszustrecken und die Arme sich anwinkeln. Das Ziel ist es, nun das Gewicht des Oberkörpers über den Lenker zu bringen.

⑤ Nur so beginnt das Hinterrad sich kontrolliert vom Boden zu lösen. Da man hier keine Bremse als Rettungsanker nutzen kann, sollte man sich langsam an die Bewegung und die resultierende Höhe des Hinterrades gewöhnen, um das Hinterrad sauber über das Hindernis zu bringen, aber nicht nach vorne über den Lenker zu gehen.

⑥ Die Landung des Hinterrades kann nun über die Beine abgefedert werden. Danach geht es sofort wieder zurück in die Grundposition.