

Fahrrad fahren - Grundsätzliches *oder* Resümierende Gedanken nach über 20 Jahren aktiven Mountainbikens...

Das wichtigste beim Radeln ist natürlich zu allererst das Fahrrad selbst - es sollte zunächst dem **Einsatzzweck** entsprechend gewählt werden und muss von der Größe her passen. Unser Einsatzzweck ist in diesem Fall das „*Mountain biken*“, oder passender: das Gelände-Fahrradfahren. Der Einfachheit halber sprechen wir im Folgenden trotzdem vom Mountainbiken (MTB).

Beim Mountainbiken kann man im Prinzip grob zwischen folgenden Einsatzgebieten unterscheiden: Touren (*ich fahr alles selbst hinauf und auch wieder runter und hab im Idealfall auch einiges an Zeit mitgebracht*) und Downhill (*ich lass mich vom Lift oder von einem Shuttle-Fahrzeug rauffahren, runter fahr ich alleine, möglichst schnell*). Es existieren zudem noch eine Vielzahl an speziellen Richtungen wie z.B. Trial, Marathon, Street/Urban, Dirt, Slopestyle, Gravity, Freeride, Enduro etc., wobei es sich die Bike-Industrie/Lobby in Form der Fachzeitschriften (online wie offline) nicht nehmen lässt, diese Begrifflichkeiten alle paar Jahre umzubenennen, auszutauschen oder auszublenden.

So findet man zum Beispiel aktuell (2017) in der Fachjournalle „*Downhill*“ gar nicht, sondern es wird mit „*Gravity*“ umschrieben; was früher „*Freeride*“ war, ist heute „*Enduro*“; von solch aberwitzigen Wortschöpfungen wie „*All Mountain Plus*“, „*Aggressive Trail*“ etc. möchte man gar nicht erst anfangen. Weiter wird, quasi je nach Jahreszeit oder Wetter, unterschieden in „*Marathon*“, „*Trans Alp*“, „*Freeride light*“, „*Mini Downhill*“ und in weitere, teils sehr phantasievolle und fast vierteljährlich wechselnde Sparten, oft gepaart mit dem obligatorischen Selbstcheck: „*Welcher Bike-Typ bin ich?*“

Wichtig für uns wäre aber, als allererstes Spaß an der Bewegung in der freien Natur zu haben, ob alleine oder mit mehreren, kann jeder selbst entscheiden; zudem unabhängig davon wissen zu müssen, welcher Bike-Typ man ist.

Da nicht nur Bike-Typen, -Fahrstile und -Gattungen regelmäßigen Wandlungen unterworfen sind, werfen wir auch einen Blick auf die ebenso häufig auftretenden und oft marktschreierisch angepriesenen, technischen Innovationen. In immer kürzeren Abständen brechen noch nie dagewesene, eierlegendewollmilchsauähnliche Neuerungen über den Konsumenten herein. Beispielsweise die **Lauftradgröße**: 26“ war jahrzehntelang erprobt und bewährt, doch haben sich die Industrie sowie alle Hersteller dazu berufen gefühlt, eine neue Standard-Lauftradgröße 27,5“/650B zu kreieren, um den Absatzmarkt von Rahmen, Gabeln, Laufträgern, Mänteln, Schläuchen anzukurbeln.

Die Vor- und Nachteile von 650B gegenüber halten sich exakt die Waage, was auch bereits mehrfach, auch in den einschlägigen Fachzeitschriften, bestätigt wurde. Lediglich mit einem Achselzucken wird dann jedoch abschließend ergänzt, „...*eigentlich hätte es das nicht gebraucht, aber das ist halt jetzt nun mal so.*“

Dass man dem Kunden jedoch unter anderem auch wieder etwas als Neu auftischt, was es bereits vor fast 20 Jahren bereits gab, halte ich für die nächste Verblödungsaktion. Da werden extrabreite Felgen und Reifen (ab 2,6 Zoll Breite aufwärts) als „*650B plus*“ angepriesen, als das „*Nonplusultra an Grip und Überrollverhalten*“ - wobei es aber bereits noch vor dem Jahr 2000 die

damals unumstritten breitesten Felgen (SUN Double Wide) sowie dazu passende, 3,0 Zoll breite Reifen (NOKIAN Gazzaloddi) gab, damals schon zu Recht belächelt... 650B plus ist übrigens schon wieder grade am Sterben, weil viele Hersteller erkannt haben, dass im Lauf der Jahre die Nachteile (u.a. Gewicht!) dieses Systems nicht unbedingt besser geworden sind.

Die Beispielliste ließe sich noch um Einiges fortsetzen, versinnbildlicht aber ausreichend, was die Meinung des Autors zur aktuellen Entwicklung ist, geprägt durch die intensive Auseinandersetzung mit diesen Themen seit über 20 Jahren, und zusätzlich verfestigt durch jahrelange Abonnements diverser Fachidiotenzeitschriften.

Wir halten also fest: die derzeit gültigen Standardlaufradgrößen heißen 27,5" und 29", und beide glänzen mit bis dato unvergleichlich gutem Überrollverhalten; man fragt sich, wie Mountainbiken seit Anfang der 90iger, so wie wir es kennen, mit 26" überhaupt möglich war...

Zurück zur **Rahmengröße**: es existieren im Netz zahlreiche Anleitungen zum Finden der korrekten Rahmengröße, von daher sei zu diesem Thema hier nur erwähnt, dass man je nach Vorliebe und Fahrstil, durchaus zum nächstgrößeren respektive zum nächstkleineren Rahmen greifen kann. Kleiner Rahmen = wendig, mag verblocktes und steiles Terrain; großer Rahmen = laufruhig, eher gemäßigt Gelände, tourenorientiert.

Wenn wir nun also geklärt haben, welcher Bike-Typ wir sind und abhängig davon uns ein passendes Gefährt, passende Ausrüstung und Kleidung zugelegt haben, was wir am besten alles nach 2 Jahren wieder veräußern und uns mittels großem Bike-Test ein aktuelles, wieder fahrbares Modell zugelegt haben, kann es sogleich losgehen.

Wir beginnen als Querfeldeinbiker idealerweise auf einem Forst-, Feld- oder Wanderweg mit unserer Tour in die Natur. Gut ist es, wenn man sich von einem bereits erfahrenen Biker mitnehmen lässt, der einem auch gleich die guten Trials zeigt, die sich fast überall mehr oder weniger verstecken. Man merkt im Verlauf der Tour recht schnell, wie fit man ist, hinsichtlich folgender Belange:

1. **Kondition**: bekomme ich noch Luft zum Atmen?
2. Wie oft muss ich absteigen und schieben, sowohl bergauf als bergab: **Fahrtechnik**

Und da wären sie schon, die beiden wichtigsten, unterschwelligsten, aber dennoch existentiellen Dinge beim Biken: **Kondition und Fahrtechnik**.

Ratsam wäre es, sich zuerst eine gute und ausdauernde Grundkondition zuzulegen, damit man sich darüber keine Gedanken mehr zu machen braucht, denn diese sollten beim spielerischen Beherrschen des Materials, sprich des Bikes sein. Kondition trainiert man sich an, indem man sich eine Hausstrecke von ca. 1,5h Dauer sucht, mit ein paar Anstiegen und technisch nicht zu anspruchsvoll, und diese im Idealfall 2x wöchentlich immer wieder fährt, im Sommer genauso wie im Winter. Wer im Winter kneift ist ein Weichei! Allein bei Eisregen darf man eine Ausnahme machen. Gute Klamotten nach dem Zwiebelprinzip angelegt, dazu den Schweinehund in den Zwinger gesperrt, muss man so oder so **dranbleiben** - und das über Jahre hinweg...

Hat man diese erste Hürde überwunden und sich eine gute Grundkondition zugelegt, kann man sich endlich intensiver ans Eingemachte wagen: steile Passagen bergauf, wo man früher immer absteigen musste, können gemeistert werden ebenso wie Steilstufen bergab, verblockte Spitzkehren und knifflige Wurzel- oder Steinfelder. Vieles lernt man mit der Zeit von selbst, viel hilft auch die Auseinandersetzung mit dem Thema im Netz, über Bike-Filme und Austausch mit Gleichgesinnten.

In diesem Sinne: aufsteigen und losfahren!