



---

DELIUS KLASING

**FLORIAN HAYMANN**

# **FREERIDE**

**MOVES, BIKES UND PARKS**

**Tricks und Fahrtechnik  
der Profis mit:**

**Rob J.**

**Amir Kabbani**

**Guido Tschugg**

**Stefan Herrmann**

**DELIUS KLASING VERLAG**



# Inhalt

**6 VORWORT**

**8 HISTORY:** Wie alles begann

**14 MATERIAL:** Welches Bike für welchen Trail?

**30 TECHNIK:** Die richtigen Komponenten

## **FAHRTECHNIK**

**52 BASICS:** Die Grundlagen für mehr Sicherheit

**56 KURVENFAHREN:** Schneller um die Ecke zirkeln

**70 SPRINGEN:** Basics und Tricks

**90 DROPPEN:** Sich(er) fallen lassen

**98 PLAYRIDING:** Wallrides, Wheelies & Co.

**116 BIKEPARKS:** Hier kann man sich austoben



## » DIE AUTOREN



### FLORIAN HAYMANN

Absolvierte 2000-2002 sein Volontariat bei BIKE, danach Redakteur im Test- & Technikressort und langjähriger freier Mitarbeiter bei BIKE und FREERIDE, die er 2005 mitkonzipierte. Gemeinsam mit Ulrich Stanciu verfasste er das Standardwerk „Alles übers Mountainbike“, bei dem ihm bereits sein Wirken an Stefan Herrmanns mtb-academy zugute kam. Akademisch: Staatsexamen für die Unterrichtsfächer Deutsch und Geschichte am Gymnasium, momentan Doktorand in Alter Geschichte an der Ludwig Maximilian Universität München.



### WOLFGANG WATZKE

Bekam 1988 sein erstes Mountainbike. Seither ist der Geländesport in all seinen Facetten eine feste Größe in seinem Leben. Nachdem er jahrelang als Test- und Fotografier für das BIKE Magazin vor der Kamera gearbeitet hat, tauschte er 2004 die Rollen. Seither ist das Fotografieren vom Hobby zum Beruf geworden. Auch Wolfgang Watzke lernte bei Stefan Herrmann, wie man Fahrtechnik vermittelt.

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

Bildnachweis: Alle Bilder wurden von Wolfgang Watzke auf Teneriffa, im Bikepark Leogang und auf dem Dirt-Track in Dachau aufgenommen. Ausnahmen: 4: Alessandra di Lullo; 8: Dan Milner; 10: F. Haymann; 11: John Gibson; 12: Scott Markewitz; 13: Damiano Levati (o.), Alessandro di Lullo (u.); 14, 15: M. Toniolo, A. di Lullo, V. Strasser; 16: Marco Toniolo; 18, 22, 26: Alessio di Lullo; 20, 24, 28: Victor Strasser; 30: Specialized, Cosmic Sports; 31: Ronny Kiaulehn; 34: Specialized, Bohle; 35, 36, 38: Cosmic Sports; 37: Rohloff, SRAM, M. Greber; 39: Dimitri Lehner; 40: Cosmic Sports, Raceface; 44: Daniel Roos; 59: Daniel Geiger; 116: F. Haymann; 118, 119: Hahnenkleer Seilbahngesellschaft mbH; 120: Martin Donat; 121: Ralph Stiller / Radsportakademie Wildbad; 122: Annette Wazian; 123: Tommy Senfing; 124: Bikepark Leogang; 125: Markus Greber; 126: Alessandro di Lullo

Danke: Die Fotoproduktion auf Teneriffa ermöglichte Ralf Petrovskis ([www.mtb-activ.com](http://www.mtb-activ.com)) gemeinsam mit Zeno Zrenner ([bikeparktenerife.com](http://bikeparktenerife.com)) mit Unterstützung der lokalen Tourismusbehörde. Der Autor bedankt sich für freundliche Unterstützung bei Jens Haug, Dimitri Lehner (FREERIDE-Magazin), Julian Mothes, Josh Welz (BIKE-Magazin) und natürlich Stefan Herrmann, Robert Jauch, Amir Kabbani und Guido Tschugg.

1. Auflage  
ISBN 978-3-7688-3159-8  
© by Delius, Klasing & Co. KG, Bielefeld

Umschlaggestaltung:  
Buchholz/Hinsch/Hensinger, Hamburg  
Innenlayout: Vera Waldmann  
Reproduktionen: scanlitho.teams, Bielefeld  
Druck: Druckerei zu Altenburg  
Printed in Germany 2010

Alle Rechte vorbehalten! Ohne ausdrückliche Erlaubnis des Verlages darf das Werk, auch nicht Teile daraus, weder reproduziert, übertragen und kopiert werden, wie z.B. manuell oder mithilfe elektronischer oder mechanischer Systeme inklusive Fotokopieren, Bandaufzeichnung und Datenspeicherung.

Delius Klasing Verlag,  
Siekerwall 21, D-33602 Bielefeld,  
Tel.: 0521/559-0, Fax: 0521/559-115  
e-mail: [info@delius-klasing.de](mailto:info@delius-klasing.de)  
[www.delius-klasing.de](http://www.delius-klasing.de)



**KENNZEICHEN**

- Hardtail
- Federweg 8–10 cm
- Gewicht 11–13 kg
- Preis 600–2000 €

# Dirtbike

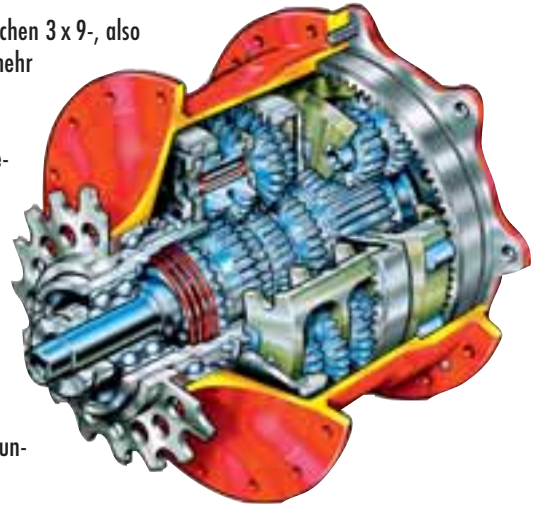
**W**er sein Dirtbike beherrscht, wird kaum ein besseres Verhältnis aus Preis und Fahrspaß finden, denn diese Bikes sind echte Minimalisten und deshalb nicht besonders teuer. An Federung genügen kurzhubige Gabeln, die vor allem stabil sein müssen, denn sie sollen den einen oder anderen Patzer bei der Landung wegstecken. Eine Hinterradfederung ist überflüssig, sie würde das Absprungverhalten auf den harten Rampen negativ beeinflussen. Auf eine Gangschaltung verzichten die meisten Dirtbiker gerne, ebenso wie auf die Vorderradbremse, was allerdings für Anfänger nicht empfehlenswert ist. Selten sind Dirtbikes wegen dieser Minimalausstattung schwerer als 13 kg, was gemeinsam mit der agilen Geometrie ein quirliges Fahrverhalten ergibt: fast wie ein BMX-Rad auf großen Rädern – aber vielseitiger und komfortabler.



*Klein und knackig:  
Dirtbikes.*

# ANTRIEB: Neue Systeme

All-Mountain-Bikes fahren in der Regel mit einer ganz gewöhnlichen 3 x 9-, also 27-Gang-Schaltung. Für Freeride-Bikes dagegen stehen selten mehr als 18 Gänge zur Verfügung. Auf's große Kettenblatt verzichten Freerider gerne, denn einerseits wird es kaum benötigt, da es ohnehin nur zum Speedmachen in der Ebene genutzt wird. Andererseits findet sich an der Stelle des großen Kettenblatts meist ein Chainring, der die übrigen Zahnräder vor Zahnverlust an Baumstämmen und Steinen schützt. Zu dieser Kombination bieten sich neuerdings Alternativen. Sie heißen Truvative „Hammerschmidt“ und Rohloff „Speedhub“. Beim Truvative-System befindet sich ein Übersetzungsmechanismus innerhalb der Tretkurbeleinheit. Es bietet zwar nur zwei Gänge und ersetzt damit den Umwerfer, dafür jedoch lässt sich damit selbst unter Volllast schalten – ein Vorgang, den normale Kettenschaltungen meist mit Kettenriss quittieren.



**A**uch die Rohloff Speedhub mit 14 Gängen ist eine Alternative zur Kettenschaltung. Die Schaltnabe ist seit 1998 unverändert in Bau und kann gerade an Freeride-Bikes ihre Vorteile ausspielen, denn ihre einzigen (kleinen) Nachteile sind ein Preis von 900 Euro und ein etwa 200 Gramm höheres Gewicht im Vergleich zu einer Kettenschaltung. Mit einer Rohloff-Nabe braucht

man weder Zahnausfall an den Kettenblättern noch abgerissene Schaltwerke und Ritzelverschleiß zu fürchten. Zudem bleiben einem die Probleme einer Kettenschaltung erspart: kein Kettenhüpfen im tiefen Schlamm, äußerst geringer Ketten-, kein Ritzelverschleiß. Und runterspringen kann die Kette auch nicht mehr. Auf Dauer lohnt sich also diese Investition, zumal eine hochwertige Schaltgruppe kaum weniger kostet. Einige Hersteller von Downhillbikes haben bereits Rahmen konstruiert, die eine Rohloff Speedhub aufnehmen können.



*Schalten auch im Berg ist mit Hammerschmidt kein Problem.*



# SCHUTZKLEIDUNG: Lebensversicherung

Auch wenn wir es nicht immer hören wollen: Freeriding ist ein Risikosport. Für viele liegt der Reiz des Sports darin, gelegentlich Grenzen auszuloten. Damit das nicht schief geht, werfen wir einen Blick auf die Panzerung.

## Helm – Fullface oder Halbschale?

Bei der Helmwahl sollte man sich nicht unbedingt an Profi-Fahrern in Videos orientieren, denn die segeln häufig mit Skater-Helmen und T-Shirts über enorme Klüfte – schließlich soll der Sport nach Leichtigkeit und Spaß aussehen, das Verletzungsrisiko wird ausgeblendet.

Ein sinnvolles Maß für die passende Helmwahl ist der gesunde Menschenverstand. Natürlich muss es kein Vollvisierhelm sein, wenn man zur Hausrunde ausrückt. In Bikeparks dagegen sollte dieser Rundumschutz selbstverständlich sein, schließlich stört er hier auch kaum noch den Fahrgenuss. Aus gutem Grund sind in vielen Bikeparks Vollvisierhelme vorgeschrieben.

Eine clevere Alternative stellen variable Helme dar, Halbschalenhelme also, an denen sich bei Bedarf ein

Kinnbügel befestigen lässt. Falls man unterwegs auf einer „normalen“ Tour also eine Mutprobe findet oder sich für eine Downhilleinlage entscheidet, kann man sich fix das Sicherheitsplus an den Helm klemmen. Zwar sind diese Helme nicht so stabil wie ein echter Vollvisierhelm, doch vor Zahnausfall schützen sie allemal.

Bei der Wahl eines Vollvisierhelms kommt es neben der optimalen Passform vor allem auf eine ordentliche Durchlüftung an. In diesem Punkt gibt es enorme Unterschiede zwischen den verschiedenen Modellen. Ist der Helm nicht optimal durchlüftet, kommt es im Hochsommer schnell zum Hitzestau, denn auch eine Freeride-Abfahrt kann enorm schweißtreibend sein. Bereits bei der Anprobe im Shop lässt sich im Vergleich gut erahnen, unter welchem Helm man einen kühlen Kopf behält.

*Im Bikepark und für Downhiller  
obligatorisch: ein Vollvisierhelm.*



*Von den Skatern abgeschaut:  
Halbschalenhelm.*



## » FAHRTECHNIK



Die Anfahrt unterscheidet sich nicht vom normalen Sprung.



Auch der Absprung ist ganz gewöhnlich.



Löse die Füße von den Pedalen. Bringe die Arme auf Spannung.



Nun streckst du die Beine komplett durch.



## Springen

### TÄNZERISCH:

# No-Foot Cancan

Voraussetzung für diesen Sprung ist die Beherrschung des No-Footers. Von dort tastest du dich langsam heran, ein Bein in Richtung des Oberrohrs zu bewegen. Am wichtigsten ist, dass du dir genügend Zeit lässt beim Üben.



*Die Arme bleiben weiterhin auf Spannung, sodass das Rad nicht zur Seite kippt.*



*Ziehe die Beine zurück und peile die Pedale an.*



*Mach dich bereit für eine sanfte Landung.*

### LEICHT:

# Toboggan

Ein Sprung, an den du dich super herantasten kannst. Zunächst übst du den Seatgrab, greifst also beim normalen Sprung an den Sattel. Wenn das sitzt, bringst du das Gewicht immer weiter nach hinten, während du dich am Sattel festhältst. Vergiss dabei jedoch nicht, die Front des Bikes tief nach unten zu drücken.



Die besten

# Bikeparks

VON NORD NACH SÜD: IN DEUTSCHLAND GIBT ES KEINE AUSREDEN MEHR FÜR FREERIDE-MUFFEL, DER NÄCHSTE PARK IST GLEICH UM DIE ECKE. HIER EINE AUSWAHL DER BESTEN.

**M**ittlerweile gibt es in und um Deutschland herum etwa 20 kommerzielle Bikeparks. Wir führen hier nur solche Parks auf, die über einen brauchbaren Lift sowie über eine genügend große Streckenauswahl verfügen. Dazu gehören Downhill- und Freeridestrecken und mindestens eine Piste mit präparierten Sprüngen, die sowohl für Anfänger als auch für Fortgeschrittene geeignet sind (Ausnahme: Saalbach-Hinterglemm).

Natürlich gibt es enorme Unterschiede im Streckenangebot zwischen den Parks, was einerseits mit den Möglichkeiten, die das Gelände bietet, zusammenhängt, andererseits mit dem Alter und damit mit dem Ausbaustatus des Parks. Denn wo es in den vergangenen Jahren gute Besucherzahlen gab, ist die Bereitschaft hoch, neue Streckenteile anzulegen. Die Bewertung orientiert sich an den Ergebnissen des Bikepark-Tests des FREERIDE-Magazins, dessen Redakteure Jahr für Jahr die Neuerungen in den Bikeparks vor Ort erfahren.

Der mit Abstand gelungenste Park befindet sich in Winterberg, etwa 60 Kilometer von Siegen entfernt gelegen. Hier kommen Fahrer aller Könnensstufen auf ihre Kosten – und gegebenenfalls auch an ihre Grenzen. Winterberg bietet eine ideale Auswahl an Freeride-, Downhill- und Dirtstrecken. Andere Bikeparks haben besondere Schwerpunkte. Was genau der anvisierte Bikepark zu bieten hat, steht in den jeweiligen Infokästen. Da sich gelegentlich Änderungen an den Strecken ergeben, aber auch Strecken hinzukommen, ist vor dem Ausflug in einen Park der Besuch des Internetauftritts empfehlenswert. Hier finden sich auch die meist saisonabhängigen Öffnungstermine.

Die meisten Bikeparks bieten ein umfangreiches Zusatzangebot, beginnend mit Schutzausrüstung (die ist obligatorisch in allen Parks!) über Leihbikes bis hin zu (nicht immer empfehlenswerten) Fahrtechnik-Kursen.



## BIKEPARK

### Goslar-Hahnenklee

Dieser Bikepark ist ein wahrer Senkrechtstarter. Schon im zweiten Jahr seines Bestehens zählt er zu den zehn besten Parks Deutschlands – und das hat seinen Grund: Der 726 Meter hohe Bocksberg sorgt für ordentliches Gefälle auf sieben gut ausgebauten Strecken, die Biker aller Könnensstufen zufriedenstellen. Von Anfang an investierten die Betreiber des Parks in ordentliche Brechsandpisten, stabile Northshores und spezielle Gondeln für Biker. Mit einem derart konsequenten Konzept könnten auch zahlreiche andere Skigebiete ihr Kundenspektrum auf Biker ausweiten.

**Eröffnungsjahr:** 2007  
**Gesamtlänge der präparierten Strecken:** 6,4 km  
**Gesamtlänge der naturbelassenen und per Lift erschlossenen Strecken:** 5,7 km  
**DOWNHILL:** 1 Strecke, 1 km  
**FREERIDE:** 1 Strecke, 1,25 km  
**BIKERCROSS:** 150 m  
**DIRTJUMPS:** nicht vorhanden  
**Liftanlage:** Biketransport mit Transportgondeln der Bocksberg-Seilbahn, Personentransport in Seilbahngondeln  
**Tagesticket:** Erwachsene 20 Euro  
**Besonderes:** In Kooperation mit den Harzer Bikeparks in Braunlage (Eröffnung in 2009) und in Schulenberg wird ab Sommer dieses Jahres ein Harzer Bikepark-Kombiticket angeboten.  
**Info:** [www.bike-park-hahnenklee.de](http://www.bike-park-hahnenklee.de);  
[info@bike-park-hahnenklee.de](mailto:info@bike-park-hahnenklee.de); 05325/2576

