

FASZINATION *Mountainbike*

Foto: Marco Tommaso, Fahrer Hans Rey

Kaum eine andere Sportart kennt so viele Spielarten wie das Radfahren: Ob gemütlich mit dem Holland- oder schnittig mit dem Rennrad, ob abgedreht mit dem BMX oder hoch hinaus mit dem MTB. Aber auch diese Spielarten haben ihre Varianten, von denen wir hier einige vorstellen – ein kleiner Ausschnitt aus der Vielfalt.



Biken VOR DER Haustür

Spotlight 1

Kann man in München Mountainbike fahren? Natürlich, aber mal abgesehen von geteerten Straßen und Fahrradwegen? Auch das: Der Isarraum ist eine wahre Spielwiese, bietet zahlreiche Forstwege und Singletrails, die unschwer zu erreichen sind. Vom Tierpark Hellabrunn südlich bis nach Schäftlarn gibt es eine Vielzahl schöner Möglichkeiten, in 2- bis 3-stündigen Ausfahrten rund 30, 40 Kilometer und bis zu 350 Höhenmeter zurückzulegen. Ideal also für ein Afterworkbiking, wie es die Mountainbike-Gruppe M97 regelmäßig betreibt.

Ob im Winter bei Schnee oder im Sommer bei Sonnenschein, die jeweiligen Herausforderungen werden klaglos angenommen – auch wenn die Zahl der Teilnehmer bei schönem Wetter natürlich sprunghaft ansteigt. Dann werden eben Gruppen von sechs bis zehn Leuten gebildet, die sich an Leistungsvermögen und technischem Können orientieren. Zügiges Fahren auf anspruchsvollen Trails, Training für Marathon-Rennen auf den Forstwegen oder gemütliches Biken auf Trails und Forstwegen – für jeden Anspruch ist etwas dabei. Und am Stammtisch oder dem wohlverdienten Ausklang der Tour im Biergarten kann selbstverständlich jeder teilnehmen! Für Hartgesottene bietet das Fahren auf Schnee im Winter das besondere Etwas – ausgerüstet mit Spikereifen und warmer Kleidung trotzen sie dem Wetter und genießen das Gefühl, unter anderen gleich gesinnten „Verrückten“ zu sein. Doch Umweltbewusstsein und Naturschutz gehen vor Spaß: Sind



die Wege etwa durch Hochwasser durchweicht, so fährt man, um Trail- und Umweltschäden zu vermeiden, halt lieber auf den Forstwegen. Außerdem gehört eine saubere technische Fahrweise zum Ehrenkodex, so dass beispielsweise ineffizientes und erosionsförderndes Blockieren der Räder beim Bremsen vermieden wird. Doch damit nicht genug: Auch die Pflege der Trails liegt allen am Herzen, so dass M97 letzten Herbst gemeinsam mit dem zuständigen Forstamt und den Kollegen von der DIMB einen großen Reparaturtag durchführte – sicher nicht der letzte!

Nathan Kappel, Hartmut Schittko

Fotos: Nathan Kappel, Neumayr

Bike & Hike IN DEN HAUSBERGEN

Spotlight 2

MTB oder Wandergipfel? Manchmal fällt die Wahl schwer. Bike & Hike ist da eine geschickte Verbindung: Der eigene Rhythmus wird während der Auffahrt zur Meditation, egal um welches Ritzel die Kette gerade surrt. Und nach einer Pause am MTB-Depot genießt man den Wechsel der Muskelgruppe beim Gipfelsturm. Der Abstieg wird mit Bike & Hike kniefreundlich verkürzt, denn neben der Alm oder am MTB-Depot wartet der gute Drahtesel schon auf seinen Einsatz: Anstatt auf langweiligen Forststraßen ins Tal zu marschieren, rollt man unbeschwert wieder hinunter. Nicht zu vergessen, dass diese pfiffige Kombination eine friedliche Koexistenz von Bikern und Wanderern fördert ...

Roßstein

Morgenfrische und Vogelgezwitscher... Wir radeln durch herrliche Blumenwiesen. Gleich dahinter verleitet die bläuliche Silhouette der Berggipfel zum Tagträumen. Dann verschwinden wir im Wald und strampeln tapfer bergan. Auf einem freien Sattel bei einer kleinen Kapelle erblicken wir hoch oben auf dem sonnenhellen Bergrücken die Roßstein-Almen. Unweit davon protzt unser Tagesziel, der Roßstein-Gipfel, mit seinem markanten Westgrat.

Nach der Röhrmoos-Alm dürfen wir dann ordentlich in die Pedale treten. Kehre um Kehre schrauben wir uns höher. Zur Belohnung öffnet sich der Bergwald mehr und mehr und verwöhnt uns mit grandiosen Ausblicken ins wildzackige Karwendel. An den Roßstein-Almen werden unsere Mountainbikes deponiert. Dort tönt aus einem offenen Almfensterchen leise Zithermusik an unser Ohr. Wir lauschen eine Weile gebannt und genießen den wunderbaren Gleichklang von Gebirgswelt und Musik.

Am Westgrat wird dann auch mal Hand angelegt, bis uns die Dohlen am Gipfel als fröhliches Empfangskomitee erwarten. Nur das ärgerliche Knurren aus unserer Magengegend passt so gar nicht zum tollen Weitblick auf die riesigen Tiroler Schneebergen. Also verputzen wir auf der grandios gelegenen Tegernseer Hütte einen leckeren Brotzeiteller.

Dann naht auch schon der Abstieg: Wir peilen den kleinen Eisenweg an und gleich hinter der Kurve geht's los. Fast zu schnell endet die muntere Kraxelei und wir befinden uns wieder auf ebenem Boden. Ein aussichtsreicher Höhenweg bringt uns zurück zum MTB-Depot und wenig später schweben wir talwärts: „Nur Fliegen ist schöner“!

Doris & Thomas Neumayr



AFTERWORKBIKEN

Vom Anfänger bis zum Crack – hier kommen alle auf ihre Kosten



AWB

- Jeden Mittwoch um 18:30 Uhr treffen wir uns an der Südostseite der Thalkirchner Brücke, direkt am Tierpark. Dauer: Ca. 2 bis 3 Stunden
- Voraussetzung sind ein funktionstüchtiges MTB, Helm und Handschuhe
- In 4 verschiedenen Gruppen findet sich für jeden Leistungsstand etwas. Auch Nichtmitglieder des DAV können unverbindlich in das AWB „reinschnuppern“

M97

Die Mountainbike-Gruppe der Sektion München bietet vom Anfänger bis zum „Profi“ Touren, Tipps, Infos und Know-how rund ums „Bergradeln“. Es gibt sogar eine Marathon-Gruppe und ein Rennteam

Bikechat

Hier kann man die aktuellen Infos einsehen und sich zu Ausfahrten verabreden – www.m97.de/forum

Get-together

Jeden letzten Dienstag im Monat um 20:30 Uhr im Haus des Alpinismus auf der Praterinsel (Nähe Muffathalle) immer mit interessanten Vorträgen und Infos

BIKE & HIKE



Abwechslungsreich und knieschonend: Die clevere Kombination von Drahtesel und Schusters Rappen

Roßstein 1698 m (Mangfallgebirge)

Anfahrt	Mit der Bahn: München – Lenggries, bis Fleck 4 km Radwege PKW: A8 – Ausfahrt Holzkirchen – Bad Tölz (B13) – Fleck
Ausgangspunkt	Fleck, 720 m (Hohenreuth)
Weg (Bike)	Von Fleck auf asphaltierter Strecke zur Röhrmoos-Alm (1095 m) und weiter zu den Roßstein-Almen (1481 m) (leicht/mittelschwer)
Weg (Hike)	Von den Roßstein-Almen über den Lenggrieser Steig (Westgrat) zum Roßstein (Trittsicherheit, Schwindelfreiheit erforderlich); Abstieg: Vom Roßstein zur Tegernseer Hütte (1650 m) über Bayerwaldsteig (Südflanke) zurück zu den Roßstein-Almen; kurzer, leichter Klettersteig (Drahtseilsicherung)
Höhendifferenz	Bike 9,4 km, 760 Hm; Hike 220 Hm
Zeit	Auffahrt Bike 1:35 Std., Hike 0:35 Std., gesamt ca. 3:40 Std.
Karte	Topogr. Landeskarte 1:50 000 „Bad Tölz, Lenggries und Umgebung“

Unser Tipp:

Weitere lohnende Bike & Hike-Touren sind z.B. der Predigtstuhl (2232 m) im Wetterstein oder der Mahnkopf (2094 m) im Karwendel, beides mittelschwere Touren

Führer

Doris & Thomas Neumayr, **Bike & Hike Münchner Hausberge**. 50 kombinierte Gipfelerlebnisse zwischen Rosenheim und Füssen. 250 Seiten, 50 Tourenblätter/Routenkarten. Panico Alpinverlag – www.panico.de (erscheint voraussichtlich Sommer 2006)



Hüttenbiking

VON DER MEHRTAGESTOUR BIS ZUR TRANSALP

Spotlight
3

Mehrtagestouren sind mehr als eine Addition von Eintagestouren, sie stellen andere Anforderungen an psychische und physische Kondition. Die täglich wiederkehrende Belastung, der schwerere Rucksack und die Unwägbarkeiten von Weg und Wetter verlangen eine gründliche Vorbereitung – auch körperlich. Als Faustregel gilt: Pro Tourentag sollte in der Saison bereits mindestens eine Tagestour mit den Anforderungen des schwersten Tages der geplanten Tour (Kilometer, Höhenmeter, Schwierigkeit) gemeistert worden sein.

Rundtour im Engadin und Vinschgau

Vier Tage dem Alltag entfliehen: Von Sur En, unserem Ausgangs- und Endpunkt im Unterengadin, führt unser erster Anstieg in das malerische Bergdorf S-charl, das mit romantischen Gasthöfen zum Verweilen einlädt. Doch unser traumhafter Weg führt heute noch weiter über den Pass da Costain, der den Übergang zum Val Müstair markiert, bis zum Ofenpass, wo wir von unserem Logenplatz den Sonnenuntergang genießen dürfen.

Eben noch surfen wir den Forstweg vom Passo Gallo zum Lago di Livigno hinab, da ist plötzlich der Weg verschwunden: Ein gewaltiger Erdbeben hat einen gähnenden Abgrund hinterlassen. Vor-



sichtig balancieren wir mit den geschulterten Rädern über einen provisorischen Pfad. Erst beim Cappuccino am Lago di San Giacomo di Fraele stellt sich wieder Entspannung ein. Steil geht es danach hinauf zu den Baite di Trela, von hier auf schönem Pfad weiter zum Passo die Trela. Eigens für Mountainbiker hergerichtet ist auch die nicht enden wollende Abfahrt nach Livigno. Ein Traum ebenso wie unser Quartier, das uns mit Sauna, Pool und 5-Gänge-Menü verwöhnt! So gestärkt geht es tags darauf über den Passo Alpisella weiter in das Hochtal Val Mora, das so wunderschön ist, dass wir erst nachmittags nach vielen Pausen das alte Kloster Müstair erreichen, das dem Tal seinen Namen gab. Auf endlosen Forstwegen gleiten wir dann nach Burgeis im Vinschgau hinab. An der Sesvennahütte angekommen, liegen fast alle Anstiege und der Ortler, der uns die letzten Tage begleitet hat, hinter und der spektakulärste Wegabschnitt vor uns: Das Val d'Uina mit einer schmalen Galerie hoch über dem Schluchtgrund, die noch einmal höchste Konzentration erfordert. Als wir Sur En wieder erreichen und die Räder festzurren, blicken wir wehmütig auf diese vier herrlichen Tage zurück.

Wolfgang Trautenberg

Foto: Wolfgang Trautenberg

Anzeige Mammut wird bei Oberndorfer eingebaut

VIERTAGE TOUR



Beste Zeit ist Mitte Juni – Ende Juli oder Mitte August – Mitte Oktober.
Die Tour wird auch im Sommerprogramm angeboten: Seite 99



Engadin – Vinschgau

Route 1. Tag: Sur En – Pass da Costainas – Ofenpass 38 km, 1450 Hm;
2. Tag: Ofenpass – Jufplau – Lago di San Giacomo di Fraele – Livigno 38 km, 1100 Hm;
3. Tag: Livigno – Val Mora – Val Müstair – Burgeis 54 km, 1150 Hm;
4. Tag: Burgeis – Sesvennahütte – Uina Schlucht – Sur En 26 km, 1100 Hm

Karten Kümmerly+Frei: Unterengadin;
Kompass: Bormio – Livigno Nr. 96;
Kompass: Vinschgau Nr. 52

Übernachtungstipps:

Ofenpass: Hotel Süsom-Givè, CH-7532 Pass dal Fuorn/Tschierv, Tel. 0041/(0)81/858 51 82, Fax 0041/(0)81/858 61 71, mail: ofenpass@gmx.ch, www.engadin-start.ch/Zernez/Hotel_Zernez/Ofenpass/ofenpass.html

Livigno: Hotel Parè, Via Gerus 118, I-23030 Livigno (SO), Tel. 0039/0342/99 02 99, Fax 0039/0342/99 01 99, www.lungolivigno.com/homeHotel.jsp?idstruttura=2

Burgeis: Gasthof zum Mohren/Pension Plaviner, I-39024 Burgeis 81, Tel. 0039/0473/83 12 23, www.mohren-plavina.com

Literatur

Achim Zahn, **Mountainbike Trails.**

Ders., **Alpencross.**
Bruckmann Verlag
– www.bruckmann.de



Uli Stanciu, **Traumtouren Transalp.**
Delius Klasing Verlag –
www.delius-klasing.de

MTB-Spezial

Spotlight
4

Die Spielarten des Mountainbikens scheinen schier unüberschaubar. Und ähnlich wie beim Skifahren – Abfahrt, Langlauf, Slalom, Skitour etc. – stellen sie deutlich unterschiedliche Ansprüche an das Material. Ein Überblick scheint angebracht. **Marathon:** Hier liegt der Schwerpunkt auf der Ausdauer! Die langen Strecken auf gut fahrbaren Forstwegen verlangen nach einem leichten, bequemen Fully, das maximalen Komfort bietet. Das Gewicht sollte unter 13 kg liegen und der Federweg 80 bis 120 mm betragen. Es gibt ein großes Angebot an Rennen, bei denen die Strecken zwischen 40 bis 120 km und 1000 bis 5000 Hm variieren können.



Cross Country – Freeride – Downhill ...



Cross Country (CC oder XC): Schnell bergauf und bergab, schnell in die Kurven ist das Motto. Gefahren wird auf Singletrails mit einem wendigen Fully oder Hardtail, das so leicht wie möglich sein sollte: 10 bis 12 kg sind die Schmerzgrenze! Der Federweg beträgt 80 bis 100 mm. Als derzeit einzige olympische Mountainbikedisziplin sind die Regeln genau definiert: Ca. 2 Stunden dauern die Rennen auf einem Parcours von 1 bis 5 km Länge, der viele technische Passagen aufweist. **Enduro (All-Mountain):** Hier wird der Technik alles abverlangt! Auf anspruchsvollen, schweren Trails geht es bergauf und bergab, was auch beim Bike Ansprüche an die Robustheit stellt.

Voll gefedert sollte es sein, mit einem langen Federweg zwischen 120 bis 150 mm. Dennoch muss man auch hier auf das Gewicht achten, unter 20 kg sollte es bleiben. Dafür sind eine absenkbare Gabel und anti-wipp-System für die Dämpfung wünschenswert. **Freeride:** Wer glaubt, mit Enduro sei bereits das Ende der Fahnenstange erreicht, der irrt! Noch schwerer sind die Freeride-Trails, doch liegt der Fokus eher auf Abfahrten und Drops. Deshalb wird gerne eine Aufstiegshilfe wie Lift oder Shuttle-Bus in Anspruch genommen, die in speziellen Bikeparks zur Verfügung stehen. Das Bike wiegt unter 20 kg, hat einen Federweg von 150 bis 180 mm und ist nahezu unzerstörbar mit flachem Lenkwinkel.

Foto: Nathan Kappel

BIKE PARCOURS

Es entstehen immer mehr Bike-Parks, in denen man Fahrtechnik trainieren kann



Bike-Parks

Die meisten Skigebiete betreiben im Sommer die Lifte für Mountainbiker. Fast immer gibt es etwas für Downhiller, Freerider und Dirt-Jumper, oft aber auch Anfänger-Strecken für „normale“ Biker. Eine Auswahl rund um München:

- Braunack: www.bikepark-lenggries.com
- Oberammergau: www.bikepark-oberammergau.de
- Bischofsmais: www.geisskopf.de
- Leogang: www.bikepark-leogang.com
- Saalbach-Hinterglemm: www.bike-circus.at
- Todtnau: www.mtb-fun-park.de

Glossar

- Hardtail:** Mountainbike mit Federgabel, hinten ungefedert; geringeres Gewicht, unkomplizierte Technik, weniger Fahrkomfort
- Fully:** (Fullsuspensionbike) vorne Federgabel, hinten mit Schwinge gefedert; höherer Fahrkomfort, mehr Fahrsicherheit, höheres Gewicht, mehr Wartungsaufwand
- Northshore:** Variante des Freeride. Der Name kommt aus Vancouver/Kanada, wo in den 90er Jahren versumpfte oder kaputte Trailpassagen von Mountainbikern mit verfallenen Bäumen oder anderem Holz wieder fahrbar gemacht wurden – auf technisch hohem Niveau
- Drops:** große Absätze

Downhill: Maximale Geschwindigkeit! Dabei sind die Strecken zwar anspruchsvoll, aber abgesichert. Zur Maximierung des Tempos trägt auch das Bike bei: Extrem robust, mit langem Radstand, flachem Lenkwinkel und einer sehr großen, meist 200 mm langen Doppelbrückgabel ausgestattet, bringt es über 20 kg auf die Waage und macht Bergauffahrten unmöglich.

Dirt-Jumping: Etwas für Stilisten. In sog. Dirtparks, z.B. am Bomberkrater unter der Grünwalder Brücke, werden Kicker, Tables und alle Arten von Sprüngen vollführt (siehe auch Seite 32). **Trials:** Ein regelrechter Hindernislauf über Absätze, Treppen und Geländer – was der Parcours so hergibt!

Nathan Kappel

interview

24 Stunden ...

Irgendwann reichte Ingo Ebeling, Mountainbiker der DAV-Gruppe M97, die Hausrunde nicht mehr. 1997 begann er mit einem 40-minütigen Bergzeitrennen auf den Blomberg. Es folgten MTB-Marathons, Cross-Country- und Extremrennen mit über 7000 Hm. Seit 2003 fährt der 32-jährige Grünwalder auch 24-Stunden-Rennen und wurde darin gar Vize-Europameister.

alpinwelt: Du bist letztes Jahr Zweiter bei der 24-Stunden-Europameisterschaft der Zweier-Teams geworden. Was genau ist das?

Ingo Ebeling: Es geht darum, in 24 Stunden eine bestimmte Runde, in Gosau waren das 9 km mit ca. 150 Hm, so oft wie möglich zu durchfahren. Gewonnen hat der, der die meisten Runden geschafft hat. Das kann man als Solofahrer machen – wie ich normalerweise – oder im Team: zu zweit, zu viert, zu acht. Da muss dann nur jeweils einer auf der Strecke sein. Bei der EM sollte ich eigentlich als Edelhelfer meines Teamchefs Franz Kohlsdorfer solo starten, aber dann haben wir uns doch für den Zweier gemeldet und sind aufs Stockerl gefahren.

alpinwelt: Wo ist der Reiz, Tag und Nacht immer im Kreis herum zu fahren?

I.E.: Ich habe vor fünf Jahren zunächst mit zwölf Stunden angefangen. 2003 habe ich vom ersten 24h-Rennen im Münchner Olympiapark gehört und mich angemeldet. Es war richtig aufregend, danach war ich infiziert! Die Faszination ist immer noch dieselbe: Du fährst auf derselben

Strecke wie die Profis und bekommst sie immer wieder zu Gesicht! Das Hochgefühl während des Rennens ist unvergleichbar!

alpinwelt: Da muss man doch mega-fit sein. Wie trainiert man für so etwas?

I.E.: Grundlagen, Grundlagen, Grundlagen – möglichst viel Zeit im Sattel bei moderatem Puls. Im Winter sind das bei mir 20 Stunden pro Woche, sommers auch mehr. Skitouren oder Skilanglauf sind auch bestens geeignet und ein schöner Bewegungsausgleich.

alpinwelt: Letztes Jahr EM-Zweiter, peilst Du heuer den Titel an?

I.E.: Der EM-Zweite ist ja eher „ungeplant“ passiert. Zudem wird die diesjährige EM als 24h-MTB-Europaserie mit vier Rennen ausgetragen. Bis jetzt bin ich nur für Ruhpolding und München gemeldet. Der Zeitaufwand pro Rennen ist enorm. Aber reizen tät's mich schon ... Interview: Susanne Menhorn

Tragekomfort - neu definiert!

Foto: Gaudenz Danuser



PURIST 50
Geradliniges Design – erstklassiger Tragekomfort. Kompakter 50-Liter-Trekkingrucksack mit einstellbarem AIRCON PRO-Tragesystem: perfekte Lastverteilung, komfortable Polster, ausgeklügelte Hinterlüftung. Mit drei Packfächern, Trinksystem-Vorbereitung und diversen Fixiermöglichkeiten.
ca. 50 Liter | Farbe: orange € 99,95*

*unverbindliche Preisempfehlung



PROFOUND MID MEN/WOMEN
„Bissige“ VIBRAM MULTISPORT-Sohle, hoch atmungsaktive TEXAPORE O₃-Wetterschutzmembran, antibakterielles und temperatenausgleichendes X-STATIC-Futter mit Silberfaser: Dieser leichte, wasserdichte Veloursleder-Hikingschuh bietet exzellente Trittsicherheit und perfekten Dämpfungskomfort.
MEN Größen: 6; 6,5; 7; ...; 13
WOMEN Größen: 3; 3,5; 4; ...; 8
Farbe: phantom € 109,95*

BEKLEIDUNG
SCHUHE
AUSRÜSTUNG



DRAUSSEN ZU HAUSE

Tal 34 · 80331 München
Tel.: 089/22801684 · Fax: 089/22801685
store.muenchen@jack-wolfskin.com
Mo - Fr: 10.00 - 19.30 Uhr · Sa: 10.00 - 18.00 Uhr
www.jack-wolfskin.com

Jack
Wolfskin
-STORE-

Mountainbike-Abenteuer



IN BOLIVIEN UND CHILE

Spotlight 5

Am Frankfurter Flughafen stehen zehn Biker mit Radtaschen und viel gespannter Vorfreude auf ein andines Mountainbike-Abenteuer im Gepäck. Nach langem Flug und kurzem Sightseeing in La Paz montieren wir dann die Bikes, um sie auf den Jeep zu laden und uns nach Uyuni im Süden des Andenstaats aufzumachen, wo unsere MTB-Tour ihren Anfang nehmen soll. Der Salar de Uyuni, eine unwirkliche weiße Ebene aus betonhartem Salz, ist ein 12.000 qkm großer Salzsee unter dem glasklaren bolivianisch-blauen Himmel, den wir, begeistert über dessen unendliche Weite, in zwei Tagen überqueren. Wegen der Höhe (durchschnittlich ca. 3600 m) träumt jeder nach dem fantastischen Abendessen bald im selbst aufgebauten Zelt. Zum Beispiel von der Kakteeninsel Isla Incahuasi im Sonnen-



untergang, an deren Ufern wir, mitten in der Endlosigkeit des Salars, die zweite Zeltnacht unter einem unglaublichen Sternenhimmel verbringen.

Ein kleiner Pass, die karge, aber grandiose Landschaft, eine technisch nicht ganz leichte Abfahrt zum Salar de Coipasa, den wir wiederum weglos auf gleißend weißem Salz überqueren. Vorbei an Lama- und Alpaka-Herden und Grabtürmen aus der Vor-Inkazeit über die Grenze nach Chile. Ein relaxter Vormittag an warmen Quellen und dann weiter durch grüne Flusstäler und über trockene Ebenen in Richtung West-Cordillere der Anden, die wir über einen knackigen 4700 m-Pass bezwingen. Flott hinunter zum Salar de Surire, einem Naturreiservat, in dem grazile Vicuñas durch die Pampa ziehen, farbenprächtige Flamingos im kühlen

Fotos: Andi Obermeier

TRANS-ANDEN



Einmaliges Erlebnis der eindrucksvollen und unterschiedlichen südamerikanischen Landschaften mit dem MTB

Über den Andenhauptkamm an den Pazifischen Ozean

Veranstalter	DAV Summit Club – www.dav-summit-club.de	Anreise	Linienflüge inklusive Transport der eigenen Räder und 20 kg Freigepäck
Termin	18. August bis 9. September 2006	Übernachtung	In den Städten im Hotel (HP), unterwegs in Zweipersonen-Zelten (VP)
Preis	3.780 €	Service	Reiseleitung durch einen DAV Summit Club-Radführer, Begleitmannschaft, Gepäcktransport – geradelt wird ausschließlich mit Tagesrucksack
Charakter	Diese exklusive MTB-Tour führt durch das Hochland und die großen Salzseen Boliviens nach Chile und über die Westcordillere der Anden bis hinunter an den Pazifik. Den Abschluss bilden zwei grandiose Downhill-Ausflüge über den Andenhauptkamm hinunter ins subtropische Tiefland	Highlights:	Überquerung des Andenhauptkamms und 4500 Hm Abfahrt zum Pazifik; zwei einmalige Downhill-Tagesausflüge mit jeweils ca. 3.500 Hm Abfahrt; Fahrstrecke insgesamt 780 km, ca. 4000 Hm Auffahrt, 13.500 Hm Abfahrt; überwiegend Schotterpisten und Wege unterschiedlichster Qualitäten sowie querfeldein über die Salzseen; Höhenlage meist zwischen 3500 und fast 5000 m über NN



geschichte

MTB-Geschichte im Zeitraffer

Das Mountainbike – eine Schweizer Erfindung? Immerhin ist bekannt, dass bereits in den 20er Jahren des letzten Jahrhunderts die Schweizer Armee das erste vollgefederter Bergradel entwickelt hat. Noch heute unterhält sie eigene beradete Garnisonen. Zur Geschichte des Bergradelns gehört auch, dass viele große Alpinisten des letzten Jahrhunderts auch Bergradler waren. Sie hatten aus der (Geld-)Not eine Tugend gemacht, wenn auch mit konventionellen Rädern. Legendar geworden ist die Rückfahrt von Hermann Buhl nach der ersten Alleinbegehung der Piz-Badile-Nordostwand, als er übermüdet im Sattel einschlief und in den Inn stürzte.

Oder ist es eine französische Erfindung? 1951 gab es in Paris einen Velo Cross Club, der Geländerenner und Sprung-Shows veranstaltete – auf Bikes, die mit breiten Reifen und teils mit Federgabeln ausgestattet waren.

Oder doch eine amerikanische Erfindung? In Kalifornien und in den Rocky Mountains wurden in den frühen 70er Jahren die alten Schwinn-Cruiser aus den 30ern wiederbelebt, mit denen die Biker im Sattel und zu Fuß im Alpencross-Stil unterwegs waren oder Downhill-Rennen veranstalteten. Weil die alten Rahmen nie lange aushielten, ging der Szene bald das Material aus.

Nun schlägt die eigentliche Geburtsstunde der Mountainbikes. Die ersten speziellen Rahmen aus Chrom-Molybdän-Stahl werden 1976 in Kalifornien geschweißt, 1979 die ersten Serienrahmen. 1981 werden von Shimano erstmals Schaltung und Bremsen speziell für die neuen Räder produziert. Nach Europa schwappt die Mountainbike-Welle erst einige Jahre später über, dann aber umso heftiger. Das erste Bike-Rennen in Deutschland wird 1983 als Uphill-Rennen in Garmisch-Partenkirchen durchgeführt. 1989 fährt der Oberstdorfer Andi Heckmair über die Alpen zum Gardasee und gilt seither als Erfinder des Alpencross – inzwischen eine Massenbewegung mit unzähligen Routen und Varianten, von leicht bis ultra-extrem. Im gleichen Jahr wird die erste Federgabel vorgestellt, bald folgen das Fully, die Scheibenbremsen und die Carbon-Rahmen. Und auf manchen AV-Hütten treffen sich inzwischen mehr Radler als Bergsteiger. Eine neue alpine Disziplin hat sich etabliert.

Herbert Konnerth

Andi Obermeier

Nur drei Beispiele von über 10 000 lagernden Artikeln.

Die führenden Marken aus Bergsport, Outdoor und Nordic.



**SPAREN SIE SICH MÜNCHEN.
LANDPREISE. WIR LIEGEN AUF DEM WEG.**

mitnehmen Tölzer Str. 131 - 83607 Großhartpenning/Holzkirchen

Tel.: 0 80 24/3 03 02 14 - Parkplätze direkt vor der Tür, Mo-Fr 10-19 Uhr, Sa 9-18 Uhr

flink bestellen www.bergzeit.de - E-mail: beratung@bergzeit.de



Fahrtechnik lässt sich ja zum Glück verbessern. Eine wichtige Übung ist zum Beispiel das Hütchenfahren: nichts anderes eigentlich als ein Slalomparcours. Das hört sich einfach an, verlangt den Fahrern aber oft schon alles ab. Und das ist auch gut so, denn vieles wird quasi nebenbei gelernt, wie Balance und Bikebeherrschung.

Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf der Kurventechnik. Eine besondere Technik ist die „OlliKipp Technik“. Durch die anfangs eigenartige Verlagerung des Körperschwerpunkts gelingt es dem Fahrer, mehr „Gripp“ auf die Reifen zu bringen. Das macht sich vor allem in engen und rutschigen Kurven bezahlt. Diese Technik wird, wie alle anderen



hier vorgestellten auch, seit fast 10 Jahren in der Mountainbikeschule der Sektion München erfolgreich unterrichtet, die 1997 vom Autor konzipiert und aufgebaut wurde.

Was aber macht man nun, wenn die Kurven enger und steiler werden, sich zu so genannten „Haarnadelkurven“ verengen? Diese verlangen viel Feingefühl, Balance und eine optimale Fahrlinie; viele Einzeltechniken müssen miteinander verbunden werden. Wer unse-

re Kurse besucht, wird dazu professionell angeleitet und kann sein Können aufbauen und auf höherem Level stabilisieren. Daneben bieten die Kurse den Teilnehmern natürlich auch jede Menge Spaß. Aber wir zeigen auch auf, dass wir die Berge mit anderen „Natur-

Fotos: Oliver Bauer



Text: Oliver Bauer & Marius Dammig

Immer wieder bei den Stufen bergab oder bergauf abgestiegen? Die Freunde sind wieder mal davongefahren – oder haben Sie erst gar nicht mitgenommen? Möglich, dass mangelnde Fahrtechnik dran schuld ist.

FAHRTECHNIK



Alle wichtigen Mountainbiketechniken lassen sich in kompakter Form in den Fahrtechnikkursen der Mountainbikeschule erlernen oder verbessern

Fahrtechnikkurse

DAV-Mountainbikeschule München & Oberland im Sommerprogramm 2006, ab Seite 89 oder www.alpenverein-muenchen-oberland.de/veranstaltungsprogramm/mountainbikeschule

Literatur

Holger Meyer/Thomas Rögner, **Bike Fahrtechnik**. Delius Klasing Verlag – www.delius-klasing.de

Glossar

„Schlupffreies“ **Bremsen**: Bremsen ohne blockierende Reifen
Trail: (in der Regel fahrbarer) Pfad, Weg
Single Trail: Pfad oder Weg mit nur einer Spur, in der Regel handtuchbreit
Trial: schwieriger zu befahrender Trail, bei dem Hindernisse zu überwinden sind, ohne den Fuß abzusetzen – www.singletrail-skala.de

Marius Dammig:

Während der Erlebnistage und -Wochenenden zeigen wir Euch Möglichkeiten, Eure Schlüsselerlebnisse neu zu bewerten und mit individuellen Gedanken-Mustern zu belegen. Persönliche Gespräche in der Runde, eigenes Feedback und distanzierendes Betrachten bringen uns die Lösungen unserer Probleme näher. Wie das geht? Mitmachen und ausprobieren!

SPASS BEIM MOUNTAINBIKEN

nutzern“ teilen und dass es deshalb gilt, dieses Verhältnis möglichst reibungsarm zu halten. Naturverträglichkeit des Mountainbikens, zum Beispiel beim Thema Bremstechnik, steht daher selbstverständlich auch auf unserem Programm.

Für jeden Schwierigkeitsgrad gibt es im offiziellen Programm eine „Fahrtechnik auf Tour“, in der man die im Kurs erworbenen Fähigkeiten praktisch, eben „on Tour“, anwenden kann. Und spätestens, nachdem Sie unsere Kurse durchlaufen haben, werden Sie Ihre Freunde wieder gerne auf Tour mitnehmen. Vielleicht können Sie denen dann sogar das eine oder andere beibringen. Oder Sie selbst „erfahren“ mit den erlernten Techniken neue Dimensionen des Bikens ... Wir wünschen es Ihnen!

**Fahrtechnik der anderen Art:
Und der Kopf fährt doch mit!**

Wer kennt das nicht, wenn immer wiederkehrende Situationen unserer Fahrkönnen in Frage stellen? Dem einen wird's ganz unwohl, wenn er nur an einen deftigen Trail denkt oder kurz davor steht; eine andere steigt bei langen Auffahrten aus, weil „man“ so was nicht durchstehen kann; beim nächsten will das Bergabfahren nicht so recht klappen – da war doch vor ein paar Wochen noch der eigene Sturz ... Nix geht mehr: Blockade und der Tag ist gelaufen. Wie geht Biker mit so was um? Kann man das nicht mental entsorgen?!? Leider lässt sich nichts ausblenden oder auf unserer Festplatte löschen. Aber wir müssen ja auch nicht unsere Blockaden als Musterexempel für spätere Situationen verfestigen. Was passiert hier also?

Auf einer MTB-Tour rund um den Brunnstein gab eine Bikerin bei der langen Auffahrt ihrem Rad ordentlich die Sporen und spulte recht fit die Höhenmeter ab. Nach ein paar Tragepassagen ging es

dann unterhalb des Traithen auf einen kleinen Trail, und alle freuten sich darauf, endlich wieder zu fahren – nur unsere Bikerin nicht: Zaghaft startete sie im Mittelfeld und beendete die kurze Strecke bis zur nächsten Alm schiebend. Und kündigte bereits an, dass sie die Abfahrt nach Buchen auf die gleiche Weise absolvieren würde. Der Grund: Ein schwerer Sturz ein paar Wochen zuvor bei einer Downhill-Passage, der nicht nur körperliche Schmerzen verursacht hatte! Natürlich kann man in Zukunft grundsätzlich sein Bike abwärts schieben – aber wollen wir das wirklich? Nach ein paar Rückfragen nutzten wir die Pause am Brunnsteinhaus, um ihr Problem einmal anders zu betrachten: In Gedanken spielten wir die Situation nochmals durch – unsere Bikerin stellte sich eine Bergab-Passage vor und betrachtete sich wie im Film selber in Aktion. Ihre zusätzliche Aufgabe bestand darin, ihre fehlenden Ressourcen zu entdecken. Nach einer kurzen Unterbrechung gingen wir dann auf die Suche nach diesen vermeintlich fehlenden Fähigkeiten – und fanden sie natürlich in etlichen anderen Situationen! Nun integrierten wir die besten drei Ereignisse mit all ihren Assoziationen in den Downhill-Film und ließen ihn noch einmal ablaufen. Das schaute jetzt schon ganz anders aus! Und siehe da, nach einer halben Stunde, natürlich mit etwas Kribbeln im Bauch, starteten wir den langen Weg ins Tal – auf dem Bike! Na also, geht doch.



tipps & infos



**Nicht zu übersehen!
Es geht wieder aufwärts!**

Darum bieten wir eine große Auswahl an Schuhen für die Berge, für Walking, leichte und alpine Touren, Hiking und Trekking.

Zum Beispiel die aktuellen hanwag Modelle:

Omega GTX, der perfekt anpaßbare Hochtourenstiefel: € 299,95

Super Friction GTX, leicht und wasserdicht: € 199,95

Mountain Light GTX, wie der Name schon sagt: € 159,95

Trailing XCR, für Outdoor und Walking: € 125,95

**AUSRÜSTUNG FÜR | BERGSTEIGEN | SPORTKLETTERN | SKITOUREN | HOCH- UND EISTOUREN
WANDERN | TREKKING | EXPEDITION | FREIZEIT
IMPLERSTR. ECKE GAISSACHER | 81371 MÜNCHEN-SENDLING | TELEFON 089 76 47 59
PARKPLÄTZE VOR DEM HAUS, NÄHE U-BAHN IMPLERSTRASSE | WWW.BASECAMP.DE**



Ausdauerleistung

MESSEN UND STEIGERN



Text: Oliver Bauer

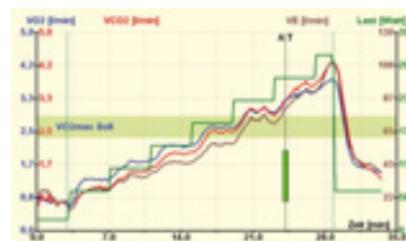
Europavizemeister im 24h-Rennen Ingo Ebeling bei der Ergospirometrie

Beim Mountainbiken ist Ausdauer vonnöten, das weiß jeder. Aber was genau ist das eigentlich? Ausdauer ist ein Maß für die Ermüdungswiderstandsfähigkeit in Kombination mit Regenerationsfähigkeit. Das Ziel von Ausdauersportlern ist deshalb eine Steigerung der Durchhaltefähigkeit unterhalb der anaeroben Schwelle. Damit sind wir auch schon beim zentralen Thema, dem Schwellenkonzept: Wenig intensive Belastungen über mehr als 30 Minuten werden vorwiegend aus dem Fettstoffwechsel bestritten. Der für die „Oxidation“ nötige Sauerstoff wird von den Lungen über das Blut zu den Muskeln transportiert (aerobe Energiebereitstellung). Bei kürzeren und hochintensiven Belastungen dagegen wird die Energie überwiegend aus den begrenzt vorhandenen Kohlehydratspeichern gewonnen. Da der Sauerstofftransport generell für diese Belastungsform zu langsam ist, wird die Energie in den Muskeln ohne Sauerstoff bereitgestellt (anaerob). Der Abbau der Kohlehydrate ist unvollständig und es wird Laktat (Milchsäure) gebildet. Da dieses schneller gebildet als abgebaut wird, „übersäuert“ die Muskulatur und mindert die Leistung. Doch es gibt einen belastungsabhängigen – und damit pulsabhängigen – Punkt, an dem gleich viel Laktat gebildet wird, wie abgebaut werden kann. Diesen Punkt nennt man anaerobe Schwelle. Entscheidend für die Ausdauerleistungsfähigkeit ist also die Fähigkeit des Körpers, den Sauerstoff der Atemluft schnell zur arbeitenden Muskulatur zu transportieren. Diesen Wert, auch V_{O2} bezeichnet, nennt man Sauerstoffaufnahme.

Will man ein strukturiertes Training beginnen, ist eine Leistungsdiagnostik sinnvoll. Zwei Möglichkeiten bieten sich an. Bei der Laktatdiagnostik wird auf einem Fahrradergometer die Belastung

stufenweise gesteigert, dann jeweils die Laktatkonzentration anhand eines Tropfen Bluts bestimmt. So erhält man die Laktat-Leistungskurve in Abhängigkeit von Leistung und Herzfrequenz. Über den Knick in der Kurve schließt man auf die anaerobe Schwelle zurück. Bei der Ergospirometrie erfolgt die Analyse dagegen über die Atemgase: Diese werden mittels einer Maske aufgefangen, zusammen mit der Wattstufe, Herzfrequenz und EKG aufgezeichnet und in einem Rechnersystem analysiert. Die aufgezeichneten Atemgase setzen sich aus Sauerstoff V_{O2} und Kohlendioxid C_{O2} zusammen. Die anaerobe Schwelle ist an der Belastung, wo gilt: $VC_{O2} >= V_{O2}$.

Foto: TopAusdauer, Diagramm: © TopAusdauerInstitut



Unterhalb der anaeroben Schwelle hat man das Gefühl „ewig“ Leistung erbringen zu können. Ab dem Moment jedoch, wo mehr Laktat gebildet als abtransportiert wird, ist der Anteil VC_{O2} in der

Atemluft größer als V_{O2} . Diese Differenz wird größer, je mehr man sich der Ausbelastung nähert. Die maximale Sauerstoffaufnahme V_{O2max} ist das maximale Transportvermögen von Sauerstoff aus der Atemluft in die Muskulatur. Sie kann sowohl vom Herz-Kreislaufsystem als auch von der Atemfunktion limitiert sein.

Effekte des Ausdauertrainings

Im Grundlagenausdauerbereich (GA) 1 (Puls 60–75% der max. Herzfrequenz) befindet man sich überwiegend im Fettstoffwechsel. Dieser Bereich sollte ca. 70% des Ausdauertrainings abdecken.

Im Grundlagenausdauerbereich 2 (Puls 75–85% der Hfmax) trainiert man die gemischte Energiebereitstellung sowie die Sauerstoffaufnahme-fähigkeit. Ganz wichtig bei diesem Training ist ein 5- bis 10-minütiges Warm-Up bzw. Cool-Down im GA1. Die GA2-Einheiten sollten ca. 20% des Ausdauertrainings einnehmen.

Der entwickelnde Ausdauerbereich 3 (Puls 85–90% der Hfmax) trainiert die gemischte Energiebereitstellung, die Sauerstoffaufnahme-fähigkeit und zusätzlich die Kraftausdauer. In diesem Bereich trainiert man an der anaeroben Schwelle bzw. um diese herum. Man sollte für diese Trainingsintensität ca. 10% der Trainingszeit einplanen, mindestens 10–20 Minuten. Der Entwicklungs- und Spitzenbereich (90–95, bzw. über 95% der Hfmax) sollten maximal 1–3% des Trainingsvolumens einnehmen. Um in diesen Bereichen zu trainieren, muss man allerdings absolut gesund sein!

Die Bereiche GA1 bis GA3 sind für Fitnessbiker, die das Biken als Ausgleich betreiben, geeignet. Trainiert man leistungsorientiert, dann unbedingt auch im Entwicklungs- und Spitzenbereich. Durch richtiges Ausdauertraining passt sich der Körper den Anforderungen an, vergrößert das Schlagvolumen des Herzens und verbessert die Blutversorgung der Muskelzellen. Im Ruhezustand muss das Herz daher weniger arbeiten – der Ruhepuls sinkt.

Auch die Analyse des Fett- und Kohlehydratstoffwechsels ist aufschlussreich: Bei gut trainierten Sportlern setzt der Fettstoffwechsel relativ früh ein und trägt im wenig intensiven Bereich einen Großteil der Energie bei. Dadurch werden die eher begrenzt vorhandenen Kohlehydratreserven für Sprints oder Kräfte zehrende Anstiege gespart. Bei schlecht Trainierten ist der Fettstoffwechsel gering ausgeprägt und setzt ziemlich spät ein. Daher verschieben die ohnehin konditionell weniger Leistungsfähigen unweigerlich ihr Pulver schon am Anfang der Tour. Eine Analyse des Energiestoffwechsels bringt daher zusätzliche Anhaltspunkte, in welchen Pulsbereichen optimal trainiert wird. Unabhängig von jeder Leistungsdiagnostik lässt sich der Erholungspuls bestimmen: Je schneller der Puls von einer Belastung innerhalb der ersten Minute sinkt, desto besser ist der Trainingszustand.

Also: Quälen Sie sich nicht zu sehr, trainieren Sie vielmehr mit Konzept!

TRAINING MIT KÖPFCHEN

Wer seine Leistungsfähigkeit wirksam verbessern möchte, braucht Motivation und den entsprechenden Trainingsplan



Oliver Bauer:
Das TopAusdauer Institut bietet Ergospirometrie-Leistungsdiagnostik zum Sonderpreis für DAV Mitglieder an – Info@TopAusdauer.de

Eckpfeiler des Trainings

1. Periodisierung

Das Trainingsjahr wird aufgeteilt in Aufbau-, Regenerations- und Wettkampf- oder Leistungsphasen

2. Prinzip der steigenden und kontrollierten Belastung

Wer immer das gleiche macht, kommt nicht weiter. Die Belastung muss stets gesteigert werden, um noch einen Trainingsreiz zu setzen. Ein vernünftiges Training ist abwechslungsreich, um Trainingsunlust vorzubeugen. Vor allem ist eine stete Leistungskontrolle, am besten durch eine Leistungsdiagnostik, wichtig

3. Wechsel von Belastung und Regeneration

Der Fortschritt kommt in den Pausen nach einer Wettkampf- oder Leistungsphase. Aktive Erholungsmaßnahmen beschleunigen die Regeneration

Häufige Trainingsfehler

1. Kaltstart
2. Zu große Sprünge in den Intensitäten oder/und Umfänge
3. Zu wenig Regeneration
4. Kein Dehnen der beanspruchten Muskulatur nach dem Training

Ruhepuls

Jeden Morgen nach dem Aufwachen den Ruhepuls im Bett liegend bestimmen. Benutzen Sie am besten einen Pulsmesser, messen Sie eine Minute. Profis führen ein Trainingstagebuch

Starke Gelenke mit System. Jetzt in Ihrer Apotheke.

Eine Kapsel täglich hilft Ihren Gelenken 3-fach, die schützende Knorpelschicht zu erhalten.

- Glucosamin ist wichtig für die Knorpelbildung und damit den Knorpelaufbau.
- Chondroitin kann mit Glucosamin den Knorpelabbau verringern.
- Vitamine und Spurenelemente unterstützen den Gelenkstoffwechsel.

Gesundheit mit System
Doppelherz system



Erinnerungscoupon

Jetzt neu in Ihrer Apotheke als 30er- (PZN: 4524817) und 60er-Packung (PZN: 4983620)



Text: Rolf Reisinger

Bergradeln IM Paragrafenwald

Das mit dem Hirsch empfanden wir damals als komisch, das mit dem Verbot des Radelns als empörend. Dabei waren die Jäger im Recht. Doch der Reihe nach: Was darf man in Bayern, in Österreich, in Italien, in der Schweiz?

„Nach dem Bayerischen Naturschutzgesetz (BayNatSchG) darf grundsätzlich jeder zum Genuss der Naturschönheiten und zur Erholung alle Teile der freien Natur ohne behördliche Genehmigung und ohne Zustimmung des Grundeigentümers ... unentgeltlich betreten.“ (Art. 22 Abs. 1 und 2) „Das Radeln ist dem Betreten zu Fuß insoweit gleichgestellt, als dies auf geeigneten Wegen geschieht.“ (Art. 23 Abs. 1, Art. 25 Abs. 2)

So weit, so gut, aber wann gilt ein Weg als „geeignet“? Nicht geeignet sind alle öffentlichen Wege oder Privatwege, deren Benutzung mit dem Fahrrad ausdrücklich (klare Beschilderung nötig!) verboten ist. Wann aber ist ein nicht gesperrter Privatweg zum

Auf einer Forststraße auf Tiroler Gebiet traten uns zwei Jäger in den Weg: „Verschwind's, aber sofort! Ös verschleichds uns den Hirsch, den wir im Winter heagfuadert ham. Und überhaupts is des Radlfahrn da verboten.“

Radeln doch nicht „geeignet“? Dies richtet sich nach der Beschaffenheit der Wegfläche und danach, ob die Wegbreite ausreicht, damit den Wanderern der gebührende Vorrang eingeräumt werden kann (Art. 23 Abs. 1 Satz 2 BayNatSchG). Die jeweils als geeignet anzusehende Wegbreite hängt von den Umständen des Einzelfalls ab, wie z.B. Häufigkeit der Benutzung durch andere Erholungsuchende (Wanderer!), aber auch vom

Fahrbahnbelag, Steigung, Kurven, Übersichtlichkeit. Der weit überwiegende Teil der land- und forstwirtschaftlichen Wege in Bayern erfüllt die rechtlichen Voraussetzungen für das Radeln und steht damit zur Benutzung frei. Solche „Einzelfallregelungen“ wie in Bayern sind auf Vorsicht und Rücksicht aller Beteiligten angewiesen; fehlen sie, wird der Ruf nach starren Regelungen und damit Einschränkungen lauter. Wer je am Abend auf einem breiten Wanderweg mit Freunden talwärts gewandert ist, weiß, dass man da ratschend nebeneinander

Fotos: Kember, Lopuzanski, Neumayr, Gieger/Bauer

RECHT UND FREIHEIT



Mein Tipp:

Diese drei Grundsätze des Bayerischen Naturschutzgesetzes sollte jeder Biker kennen und beachten:

Naturverträglichkeit: Mit der Natur und Landschaft pfleglich umgehen

Eigentümerversträglichkeit: Auf die Belange der Grundstücksberechtigten Rücksicht nehmen

Gemeinverträglichkeit: Naturgenuss und Erholung anderer nicht verhindern oder mehr als nach den Umständen unvermeidbar beeinträchtigen

Auf verschiedenen Homepages können Biker sich zur aktuellen Gesetzeslage informieren

Bayern:

www.stmugv.bayern.de/de/natur/freizeit/radl-rec.htm
www.adfc-bayern.de/a_mtb.htm
www.imb.de
www.mtb-news.de/forum

Österreich:

www.tirol.gv.at/themen/sport/radfahren

Italien

www.mountainbiker.it

Schweiz:

www.ig-mtb.ch/postion.htm

der gehen und nicht von „rasenden Bikern“ erschreckt werden will; wer am Ende einer Biketour die lange Abfahrt auf dem selben Weg genießen will, hätte gern, dass die Wanderer hintereinander gehen und ihn nicht zum Bremsen zwingen. Dieser typische Interessenskonflikt ist tatsächlich nur mit Rücksicht, nicht mit der Festlegung einer bestimmten Fahrbahnbreite zu regeln. In Österreich ist die Rechtslage völlig anders: Radfahren ist auf Forstwegen und auf den meisten Almwegen prinzipiell verboten. Volkssport Mountainbiken und flächendeckende Tourismuswerbung standen von Anfang an im Konflikt mit dem österreichischen Forstgesetz. Nach langen und zähen Auseinandersetzungen schälte sich 1997 das sog. „Tiroler Mountainbikemodell“ als bester Lösungsansatz heraus, das „Wegerhalten“ (Grundbesitzern) die Möglichkeit eröffnet, ihre Wege freiwillig für das Radfahren zu öffnen. Dabei erhält der Grundbesitzer € 0,11 pro Meter Weglänge und diversen Versicherungsschutz. Das Land sorgt für einheitliche Beschilderung. Rechtlich auf der sicheren Seite ist in Österreich also nur derjenige, der sich auf amtlich freigegebenen (beschilderten!) Routen bewegt.

Eindeutige Verbote sind manchmal ärgerlich, aber klar Einzelfallregelungen verlangen Vorsicht und Rücksicht

Mit dieser Regelung wurde viel erreicht, denn im Jahr 2001 gab es in Österreich von ca. 108.000 km (!) privater Forststraßen schon ca. 16.000 km, die als MTB-Strecken ausgewiesen waren. In Südtirol gelten bisher noch vergleichbare Regelungen wie in Bayern; im Trentino mit dem Bikerevier Gardasee hingegen trat am 1. Mai 2006 eine starre Regelung in Kraft, die nur Wege freigibt, deren Steigung unter 20% liegt und deren Breite mindestens der Länge des Fahrrades entspricht. Es wird Ausnahmen geben (Kompletterung eines Routennetzes, Sportveranstaltungen, lokale Sonderfälle), aber flexible Lösungen wie in Bayern oder Österreich wurden leider nicht in Betracht gezogen. Die neue Regelung wird u.a. damit begründet, dass man Auswüchsen dieses Sports entgegentreten und die besonders gefährdeten jungen Biker bremsen und vor sich selbst schützen wolle.

Gemäß Art. 43 Abs. 1 des Schweizerischen Straßenverkehrsgesetzes ist es verboten, mit dem Bike auf Fuß- und Wanderwegen zu fahren: „Wege, die sich für den Verkehr mit Motorfahrzeugen oder Fahrrädern nicht eignen oder offensichtlich nicht dafür bestimmt sind, wie Fuß- und Wanderwege, dürfen mit solchen Fahrzeugen nicht befahren werden.“

Im Tourismusland Schweiz werden Biker zwar vielerorts stark umworben und ihr Treiben (je nach Kantonspolitik) geduldet, „aber prinzipiell ist ihre Tätigkeit nach wie vor gesetzeswidrig – unklar ist dadurch auch die versicherungsrechtliche Situation.“ Damit ist Mountainbiken zwar auf Forst- und Almstraßen (über 2,5 m Breite) erlaubt, auf Wanderwegen aber nur dort, wo eine (übrigens landeseinheitliche) Beschilderung diese als MTB-Routen ausweist. Das Mountainbiken ist offensichtlich in touristischer Hinsicht so wichtig geworden, dass der Druck auf den Gesetzgeber überall zunimmt, diesen Breitensport zu fördern und gleichzeitig Auswüchse zu verhindern. Und je zuverlässiger sich alle Beteiligten an ihre Pflichten erinnern, umso weniger Beschränkungen werden erlassen.

Die Besonderheiten des OMEGA GTX liegen in den Details:

Füße sind bei gleicher Länge unterschiedlich voluminös. Außerdem zieht man bei Wärme dünne Socken an, bei Kälte aber dicke – oder gar zwei Paar.

Deshalb bietet der Omega GTX zwei Möglichkeiten der Volumen Anpassung: „Interchangeable Tongue“ ist ein System mit einer auswechselbaren Innenlasche. Außerdem liefern wir ihn serienmäßig mit einer zusätzlichen, Volumen verringern den Einlegesohle aus.

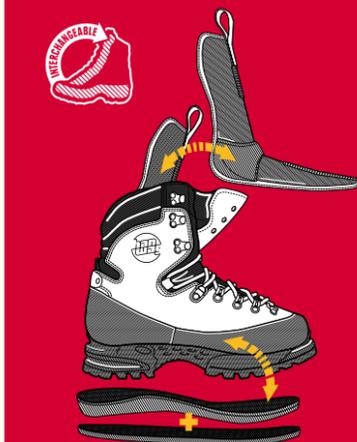


Guter Fersenhalt ist wichtig!

Denn die meisten Blasen bekommt man, wenn der Fuß im Schuh beim Bergaufgehen an der Ferse hoch- und wieder runter rutscht. Je steifer der Schuh ist – und steigeisenfeste Bergstiefel wie der Omega GTX sind steif – desto größer ist diese Gefahr.

Aus diesem Grund haben wir Heel-Fix entwickelt. Die aufgenietete Alu-Platte kann per Hand auf die perfekte Weite biegen, aber sie ist steif genug, um die so eingestellte Weite dauerhaft zu halten.

Ergebnis: Bombenfester Fersensitz!



WWW.HANWAG.DE



HANWAG GmbH | Am Branden 4 | 85256 Vierkirchen | Deutschland
 Tel.: 0 81 39/93 56-0 | Fax: 0 81 39/93 56-56 | kontakt@hanwag.de