

Mountain BIKE

100% TEST & ACTION

REIFENTEST

Tubeless

Die Supergummis im Check

EXKLUSIV

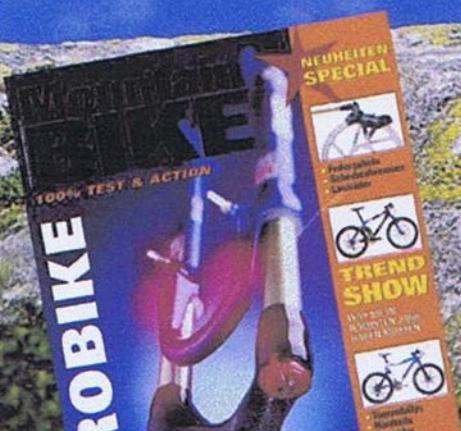
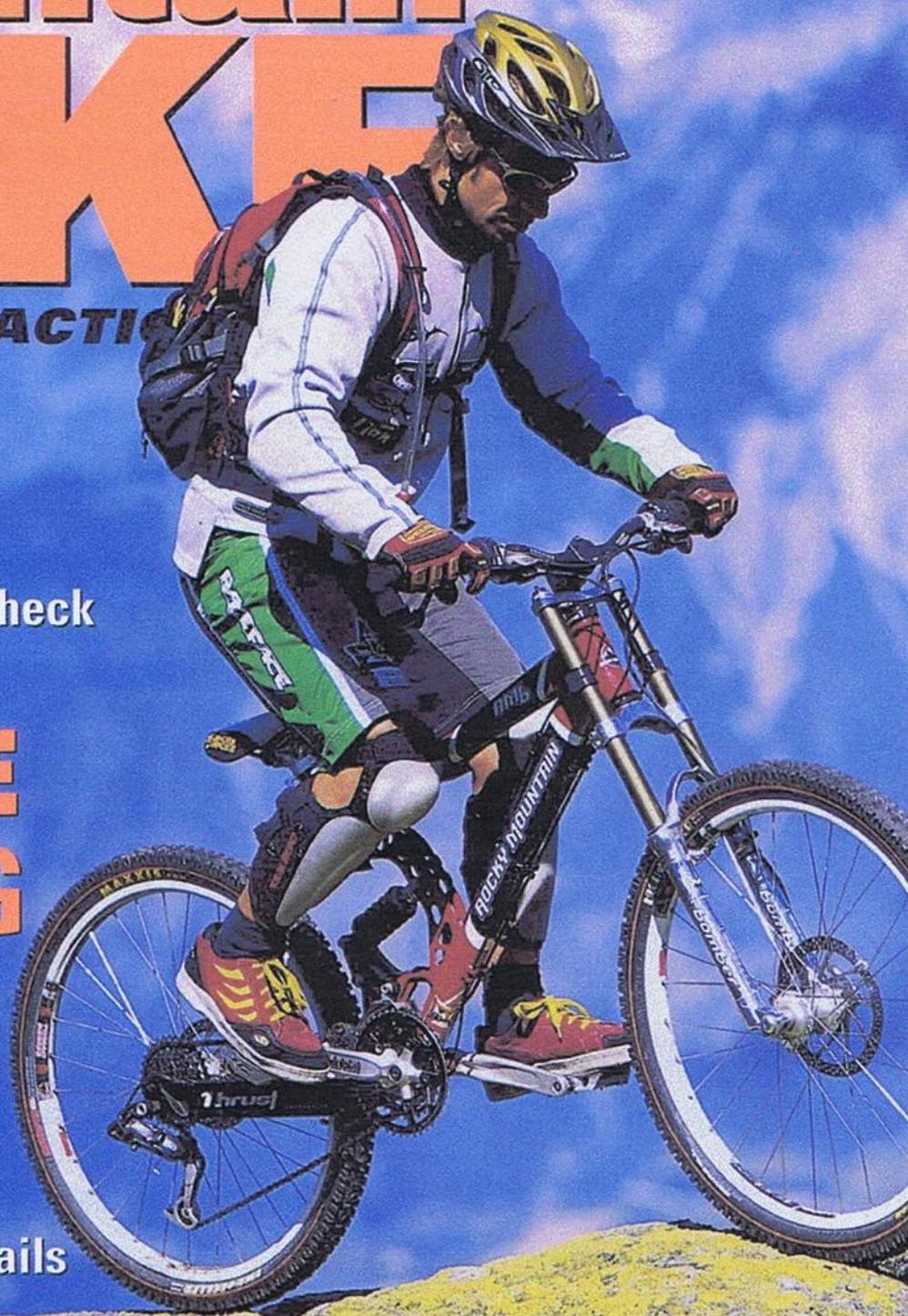
REIFE PRÜFUNG

Schon im Härtetest:
Bikes und Parts 2002

TEST

Ladybikes

Die Top-Fullys & Hardtails



NEUHEITEN SPECIAL

24
Seiten
extra

Alle News, Highlights & Trends 2002

BIKETRIKOTS • ALPENCROSS: OBERSTDORF-COMER SEE • BIKEPARKS

CHF 9.50 | Euro 7.00

MOUNTAINBIKE-MAGAZIN SCHWEIZ

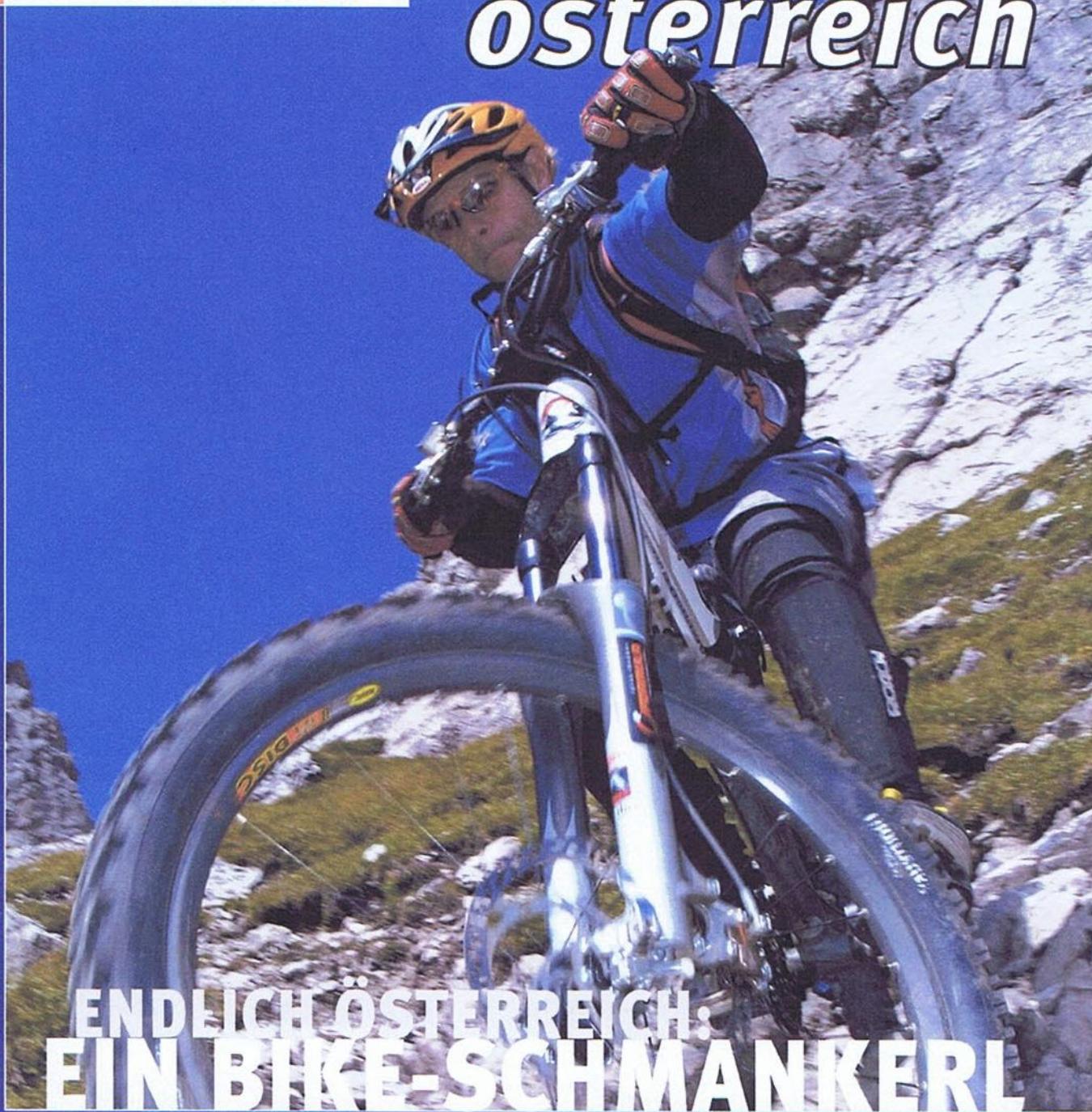
move

move

2 2004

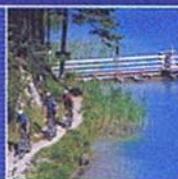
WWW.MOVE.CH

österreich



ENDLICH ÖSTERREICH: EIN BIKE-SCHMANKERL

NEUE MOVE-RUBRIKEN:
 ■ GEFAHREN&GESEHEN
 ■ DAMENWAHL



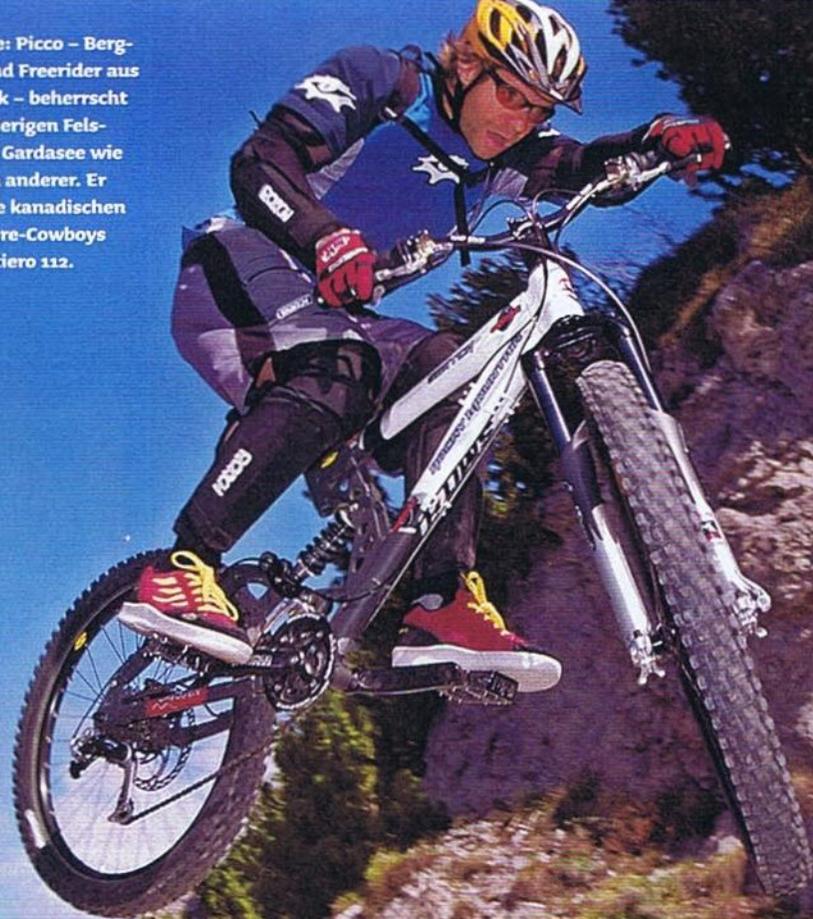
TOUREN, TIPPS UND HINTERGRÜNDE ZU:

- › VORARLBERG
- › TIROL
- › STEIERMARK
- › SALZBURGER LAND
- › SALZKAMMERGUT
- › WIEN & WIENERWALD
- › KÄRNTEN
- › BIKE-WELLNESS
- › BIKEPARKS



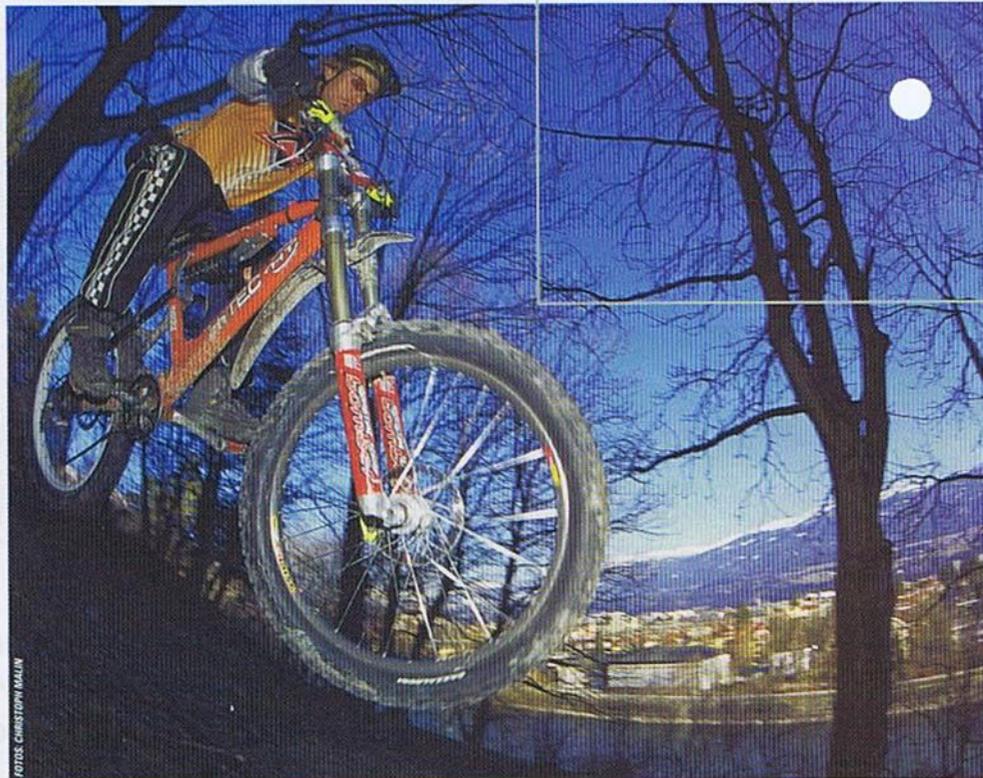
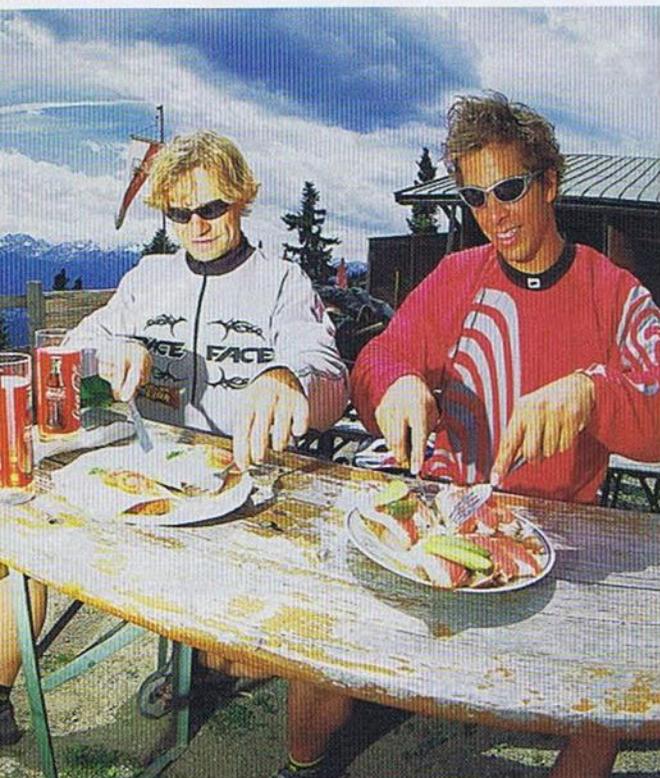
MOVE - SWITZERLANDS RIDER-OWNED MAGAZINE

Der Guide: Picco – Bergführer und Freerider aus Innsbruck – beherrscht die schwierigen Fels-trails am Gardasee wie kaum ein anderer. Er führte die kanadischen Northshore-Cowboys zum Sentiero 112.



Kräftemessen am Dalco

Wir schickten die Freerider Tyler Klassen und Darren Berrecloth auf den gefährlichsten Trail am Gardasee – zur Erstbefahrung des Sentiero 112. Denn wir wollten endlich wissen: Was können die Video-Helden wirklich?



FOTOS: CHRISTOPH MALIN

Wo die Berge so nah, so wild und so genial zum Biken sind, da fühlen sich auch die Euro-Frider Christian Piccolruaz und Tarek Rasouli (rechts) wohl. Die Brotzeit auf der Bodensteiner Alm scheint sie allerdings auch nicht ganz kalt zu lassen.



TRAUMTRAILS VOR DEN TOREN INNSBRUCKS

ENDSTATIONSEHNSUCHT

Unten die Stadt, oben die Berge und mittendrin Trails vom Feinsten – so lässt sich's leben, meint *MB*-Tester Christoph Malin. Und erklärt seine Heimatstadt Innsbruck zum weltbesten Bike-Spot.



Innsbruck live: Wer Spaß will, baut ihn sich einfach selbst. Genau wie auf den Northshore Trails in Kanada.

INNSBRUCK, das heißt kultige Bike-Shops, Cafés und Kneipen bis zum Abwinken und Berge direkt vor der Haustür.

Innsbruck Tourismus, Burggraben 3, A-6021 Innsbruck, Tel. 00 43/5 12/5 98 50, www.tiscover.com/innsbruck.

Anreise: Auf der A8 München-Salzburg bis zum Inntaldreieck, dann auf der A12 Richtung Innsbruck. Alternativ: von Kempten über Fernpass bis Zirl; weiter bis Ausfahrt Innsbruck West Richtung Zentrum, Parkmöglichkeit Tiefgarage Markthalle. Mit der Bahn über München bis Innsbruck Hauptbahnhof.

Beste Reisezeit: von Juni bis Mitte Oktober.

Unterkunft: in **Innsbruck:** Zwei Minuten vom Zentrum und trotzdem nur einen Katzensprung vom Anfang der Trails der Seegrubentour entfernt liegt das Hotel Tautermann, Stamser Feld 5, Tel. 00 43/5 12/2 81 57 20. In **Patsch**, direkt am Beginn der Pat-

scherkofelrunde: Hotel Grünwalderhof, Römerstr. 1, Tel. 00 43/5 12/ 37 73 04, www.members.magnet.at/gruenwalderhof.

Biken und Baden geht in **Natters** besonders gut: Freizeitzentrum Natterer See, Natterer See 1, Tel. 00 43/ 5 12/54 67 32, www.tiscover.com/natterer.see. Ein tolles Bergerlebnis bietet das **Berghotel** Seegrube, Tel. 00 43/5 12/ 29 33 75, www.nordkette.at. Hier übernachten Biker günstig: **Jugendherberge** Innsbruck, Reichenauerstr. 147, Tel. 00 43/5 12/ 34 61 79; Jugendherberge St. Nikolaus, Innstr. 95, Tel. 00 43/5 12/ 28 65 15, www.tirol.com/yhnikolaus.

Essen: stilvoller italienischer Abend: Papa Razzi (Adamgasse), Tel. 00 43/5 12/57 05 15. Die beste Pizza nach der Bike-Tour: Pizza Crocodiles (Maria-Theresien-Str.), Tel. 00 43/5 12/58 88 56. Kino und Essen gut kombiniert: Running Sushi (im Cineplex-Komplex, Tschamler-

str. 7), Tel. 00 43/5 12/56 62 20.

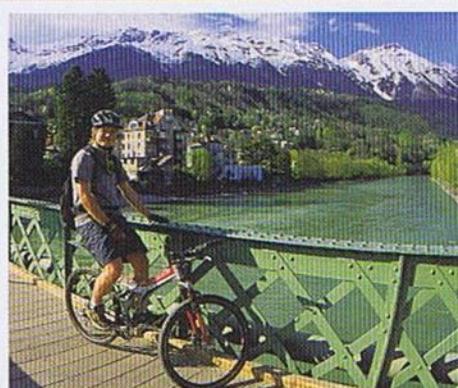
Indiana Jones hätte hier diniert: Papa Joes (Seilergasse), Tel. 00 43/5 12/58 30 46. Gutes Bier, gutes Essen: Theresienbräu (Maria-Theresien-Str.), Tel. 00 43/5 12/58 75 80. Original Tiroler Kässpätzle-Pfanne: Café, Bar, Restaurant Maria von Burgund, Unterm Goldenen Dachl, Tel. 00 43/5 12/58 74 68. Nobel und urig: Restaurant Ottoburg (Herzog-Friedrich-Str.), Tel. 00 43/5 12/57 46 52.

Der besondere Tipp: Freitagabend mit der Seilbahn (Abendfahrten bis 23.30 Uhr) in das stilvolle Restaurant Seegrube (1905 m) – unten gehen die Lichter aus, oben glühen die Berge, Tel. 00 43/5 12/29 33 75, www.nordkette.at.

Shops/Verleih/Touren: mit Kultfaktor: Radstudio Thomas & Peter, Zollerstr. 3, Tel. 00 43/5 12/57 04 80. Thomas Kluge und Peter Prock zählen zu den echten Originalen der Innsbrucker Bike-Szene.

Sport Neuner, Salurnerstr. 5, Tel. 00 43/5 12/56 15 01.

Karten/Literatur: Mayr Wander- und Tourenkarte Innsbruck und Umgebung, Maßstab 1 : 30 000. Bike Tour Manual Karwendel-Wetterstein-Sellrain-Inntal von Telfs bis Wattens und Bike Tour Manual Innsbruck-Wipptal-Stubaital, beide von Claudia Hammerle, Willi Hofer, Verlag Tyrolia. Mountain Bike Touren Innsbruck-Stubaital-Wipptal und Seitentäler von Manfred Bauer, Norbert Span, Edition Löwenzahn.



bike

Mittagstal

www.bike-magazin.de

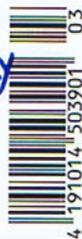
Deutschland 3,90 €

Österreich 4,40 € Schweiz 7,60 Sfr

Printed in Germany

H 30145

mit
HANS REY



FEDERGABELN

Leicht, variabel, intelligent:
die neuen für Race und Tour

ERSTMALS IM TEST

Neue Bikes von Cannondale,
Specialized, Trek, Santa Cruz

**GEWUSST WIE
REIFEN WECHSELN
IN 2 MINUTEN!**

NEUE PEDALE

Klickies & Flat-Pedals

WÜSTEN-RALLYE

Schlaflos durch Marokko

PSYCHO-TRICKS

So überwindest du deine Angst

TOP PREIS-LEISTUNG

22 FULLYS UNTER 2000€

DIE BESTEN FÜR MARATHON, TOUR UND ENDURO



RENNSAISON 2006

300 TERMINE

ALLE DISZIPLINEN

DIE BESTEN TIPPS



WENN DU VOR

Kommt überall runter:
Vertreter Benni im Klettersteig.

VER

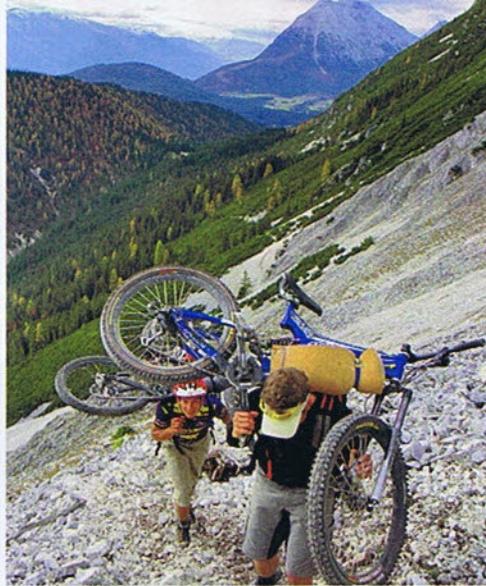
Seit einer Stunde starre ich auf den Hintern von Benni. Benni ist Vertrider. Der Leitspruch des Innsbrucker Bike-Clubs prangt auf seinem verschwitzten Rücken: „We ride where you walk.“ Stimmt nicht immer, denke ich. Der Felsenpfad windet sich unter unseren Füßen fast senkrecht nach oben. Mein Bike hängt auf dem Rücken und drückt tierisch im Nacken.

Die Innsbrucker Vertrider wollen mir heute zeigen, was sie unter Freeriden verstehen. Schon die SMS vom Vertikal-Urgestein Christoph Malin warnte mich: „Wie fit? Wie viele Höhenmeter? Welches Bike? Fahrtechnik S1 bis S7?“

Die Vertrider versprachen mir eine waschechte Vertrider-Tour. Doch anstelle von stattlichem Alpen-Panorama wackelt nur Bennis Hintern vor meinem Gesicht. Wenigstens hab ich die spezielle Tragetechnik jetzt perfekt drauf. „Vertrider legen sich das Bike mit dem Unterrohr auf den Nacken. Eine Hand ans Pedal, so kannst du stundelang

„en“, belehrte mich Christoph vor der Tour. Nach einer Stunde drückt's auch mit unserer Tragetechnik ein bisschen, aber geht schon. Christoph Malin (Ziegenbärtchen, weiche Stimme, trendige Hornbrille) zeigt viel Einfühlungsvermögen für ortsfremde Vertikalnovizen. Er ist der geistige Vater der Vertrider. Chris hat den Namen „Vertriding“ aus vertikal und Riding zusammengesetzt, eine passende Philosophie (wie steil ist steil?) dazu ersonnen und die neue Disziplin per Internet überregional bekannt gemacht.

Bennis Hintern wackelt nicht mehr. Wir stehen an einer Felswand. Eine rostige Eisenleiter mar-



kiert den weiteren Weg senkrecht nach oben. Ich bin doch kein Bergsteiger, schon gar nicht mit Rad auf dem Rücken! Picco errät meinen Gemütszustand und greift nach meinem Bike – leider bekomme ich es nach der Leiter zurück. Mit einer Hand am Stahlseil, der anderem am Rahmen suche ich auf den Felsen Halt. Soviel Adrenalin hatte ich auf einer Biketour definitiv noch nie.

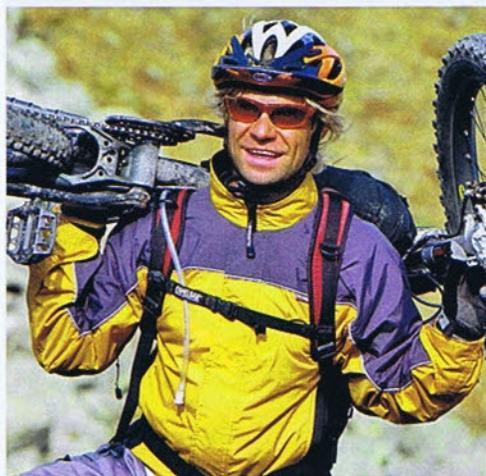
Picco verspreizt die Beine im perfekten Louis-Trenker-Stil zwischen zwei Steinbrocken, über der Schulter hängt sein Bike. Der Blick ist so gelassen, dass man denkt, er stünde vor einer Fototapete. Eigentlich heißt er Christian Piccolruaz, doch das kann niemand aussprechen. Picco passt auch, denn der staatlich geprüfte Bergführer und Weltklasse-Eiskletterer misst gerade mal 1,70. Typ: Bergfex. Sein Gesicht

besteht aus Lachfältchen, die Haare strubbelig, Hände wie Steigeisen und sehnige Unterarme. Wenn er spricht, verbiegt sein steyrischer Akzent die Worte. Man versteht nichts, wenn Picco nicht will. Freundlich wie er ist, will er aber zum Glück meistens. Seit einer schweren Krebserkrankung macht Picco keine Kompromisse mehr. „Ich will draußen in der Natur sein, ob Winter oder Sommer.“ Bereits vor zehn Jahren fuhr er mit seinem 20-Kilo-Downhillerausgesetzte Wandersteige in Trialmanier ab. Aber erst, nachdem er sein Bike bergauf getreten, getragen und geschoben hatte – oft stundenlang. Damals hieß das noch nicht Vertriding, sondern „durchgeknallt“. Mit dem Nordparktrail in der Innsbrucker Nordkette hat Picco dem Vertriding ein fahrtechnisches Denkmal gesetzt: extrem steil, extrem schwierig. Picco hält den Tagesrekord im Park: 18 Abfahrten. Nur wer schon selbst den Nordpark besucht hat, kann ermessen, was die Zahl bedeutet. Plötzlich scheint mir die Sonne ins Gesicht. Wir sind oben! Die Felswände geben den Blick frei auf ein endloses Tal. Neben mir räuspert sich jemand. Drei Wanderer in voller Bergmontur sitzen auf einem Felsvorsprung, lassen die Beine ins Leere baumeln und starren herüber. Statt einem halben Dutzend Biker mit geschultertem Material haben sie hier vermutlich eher ein paar Gämsen erwartet. Einen Trail sehe ich weit und breit nicht. „Wart's ab. Das wird dir

„SPEED SPIELT KEINE ROLLE, NUR DIE SCHWIERIGKEIT DES TRAILS ZÄHLT.“



Sprachrohr: Fotograf Christoph Malin gab den Vertridern ihren Namen, bastelte eine Internetseite und ersonn die Philosophie zur Innsbrucker Freeride-Disziplin.



Vorzeige-Gefahrensucher: Christian „Picco“ Piccolruaz beherrscht sein Bike. Das stellten auch Darren Berrecloth, Hans Rey und Tyler Klassen auf gemeinsamen Touren fest.



Gehört zum harten Kern der Vertrider: Georg Grogger. Der Innsbrucker Bauleiter treibt die Schwierigkeitsskala auf der Suche nach vertikalen „Schmankerln“ weiter nach oben.

VERTRIDING

Felsen, Gletscher, Moränen: Zutaten, die den Vertrider jede Freeride-Tour versüßen. Hier bei einer Erstbefahrung im Montafon/Vorarlberg.

„VERTRIDING IST UNSERE ANTWORT AUF DEN DROP-WAHSINN DER AMIS.“



gut taugen“, brummt Georg. „Ein Supertrail“, bestätigt Benni und schaut kurz hoch, bevor er wieder in den Rucksack taucht und nach seinen Protektoren kramt. Georg, von Beruf Bauleiter, ist ein Rauhbein mit Drei-Tage-Bart und hüllt seine 1,90 Körpergröße in ausgewaschene Bike-Klamotten. Ganz anders: Benni. Er ist das Club-Küken, Geologiestudent mit Milchgesicht und offiziell das neue Vorzeigebewegungstalent der Truppe. Auch seine Garderobe ist eher funktionell und abgetragen. „Keine Bling-Bling-Biker“, denke ich und stülpe mir den Vollvisierhelm über den Kopf.

„Da hüft a rüchtüges Wödradboike“, sagt Picco zu mir. „Da hilft ein Was?“ Picco deutet auf seinen Freerider. Um dem extremen Gefälle besser Herr zu werden, hat er alle Register gezogen. Rahmengröße XS. Das Sattelrohr hat er von Hand gekürzt, um den Sattel so weit wie möglich zu versenken. Hinten legt ein 24-Zoll-Rad das Bike tiefer, vorne hebt die neueste Manitou Travis mit 200 Millimetern Federweg den Lenker bis unters Kinn. Wenn Picco auf diesem Ungetüm Platz nimmt, sieht es bei ebener Strecke aus, als ginge es bergauf. Picco sitzt auf, rollt zum Klettersteig.

„Gibt das nicht Stress mit den Wanderern, wenn wir am Wochenende den Steig runterfahren?“, will ich wissen. Die Wanderer am Gipfel starren uns noch immer an. Benni beruhigt: „Der Steig ist fast immer leer. Viel zu steil für die normalen Wanderer.“

Kurvenkünstler: Picco demonstriert Vertriding. Eine Faszination, die sich nicht allen erschließt. Dolomiten-Spitzkehr im vierten Schwierigkeitsgrad.



INTERVIEW MIT VERTRIDER-CHEF CHRISTOPH MALIN (36)



**„MANCHE SAGEN,
VERTRIDING SEI DAS
EIGENTLICHE FREERIDEN.“**



Was genau ist Vertriding?

Man könnte sagen: Bergsteigen mit dem Bike. Im Vertriding geht es darum, schwierige Wege fehlerfrei zu fahren. Also ohne den Fuß abzusetzen. Sowas erfordert viel Konzentration. Darin liegt der Reiz. Wir fahren auf Wegen, die zu Fuß schon schwierig sind.

Im Freeriden geht's um Tricks und hohe Sprünge. Kommt sowas im Vertriden auch vor?

Eher nicht. Viele von uns sind für solche Stunts schon zu alt, anderen ist es zu gefährlich. Wir haben hier in Innsbruck sehr steile Hänge. Da wir ohnehin viel in den Bergen unterwegs sind, lag es auf der Hand, den Freeride-Begriff etwas anders zu interpretieren.

Das steile Abfahren in Trial-Manier mit dem Po hinter dem Bike sieht nicht immer stylish aus. Zählt der Style im Vertriding?

Ich würde sagen, Vertriding hat einen ganz eigenen Style. Das weicht vielleicht etwas vom Style der Ami-Freerider ab.

Werdet ihr von der Freeride-Szene respektiert?

In den Internet-Foren werden wir sicher auch kritisiert oder man liest: „Die spinnen ja“. Andere wiederum finden klasse, was wir machen, und sagen, das sei das eigentliche Freeriden.

Wo kann man überall Vertriden?

Die Alpen sind perfekt, doch im Prinzip geht's überall in Europa. Meist hilft ein Blick in eine Wanderkarte mit Höhenlinien.

Wo liegt das Limit?

Momentan bei S7, doch die Skala ist nach oben offen. Kürzlich wurden die ersten S7er Stellen geschaffen. Vor zwei Jahren hielten wir das für unmöglich.

Passiert viel bei solchen waghalsigen Aktionen?

Verhältnismäßig wenig. Das liegt aber auch daran, dass man sich im alpinen Gelände ohnehin vorsichtiger bewegt. Rettung kann schließlich oft nur per Heli kommen.

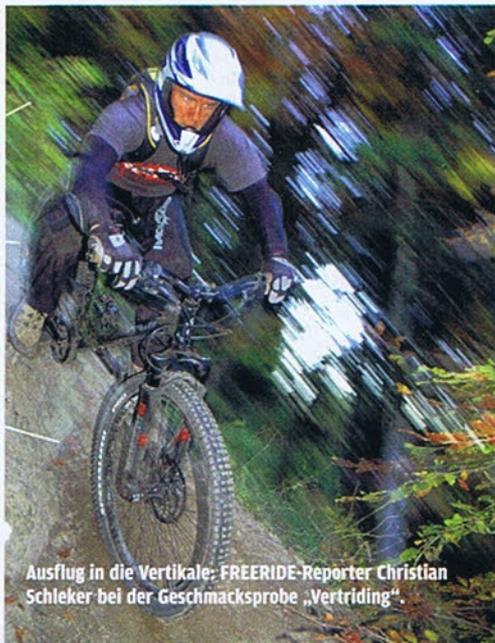
Gibt es ein spezielles Vertride-Bike?

Wir modifizieren normale Freerider. 24-Zoll-Hinterräder machen sie wendiger. Der Sattel muss ganz versenkbar sein. Zuverlässige Bremsen sind ein Muss. Ein verstellbarer Syntace-Vorbau erleichtert das Bergauffahren - ohne Kompromisse bergab.



Vertrider im Gipfelglück. Für die Innsbrucker gehören hohe Berge zum Freeriden immer dazu. „Wir sind die Bergsteiger des Freeridens und wollen jeden Berg runterfahren können“, sagen sie.

VERTRIDER-SPRACHE: G1 HEISST UNGEFÄHRlich. G5: SCHAFF ES ODER STIRB!



Ausflug in die Vertikale: FREERIDE-Reporter Christian Schleker bei der Geschmacksprobe „Vertridding“.

„Wie, zu STEIL?“

„Na, meist nur S4, aber halt auch manchmal G5.“

„Hä? S4, G5?“ Vertrider sind die Buchhalter des Freeridens. Jeder Trail im Umkreis von 100 Kilometern rund um Innsbruck wird inspiziert und dann in das eigene Bewertungssystem eingeordnet. Schwierigkeitsgrad S1 ist ein Trail, den jeder Novize runterrollen kann. Bei S3 wird's steil, mit Rinnen und Stufen. S7 bezeichnen Normalsterbliche als Falllinie. Solche Stellen reizen die Vertrider besonders. Sie probieren so lange, bis die Stellen „geknackt“ sind, also komplett gefahren wurden. Das entscheidende Kriterium: den Fuß nie absetzen. Fuß runter heißt gepatzt, also noch mal hoch. Bei den Vertridern gilt das Freerider-typische „höher, schneller, styliher“ nicht. Sie wollen in erster Linie überall runterfahren – egal ob in Zeitlupe und mit dem Kinn auf der Sattelnase. Ihr Ziel heißt momentan S7, die Höchstschwierigkeit, der heilige Gral im

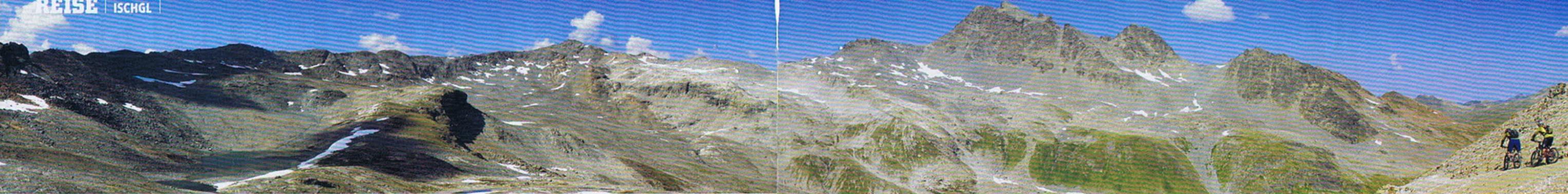
Spiel mit der Vertikalen. Der Nordparktrail, offizieller Bikepark und Heimrevier der Vertrider, ist nach deren Definition übrigens nie schwerer als S4 – nur so als Orientierung für Biker, die da schon mal in Todesangst auf dem Hintern runtergerutscht sind und bei Bremsversuchen die ein oder andere Jungtanne gefällt haben. Neben der technischen Schwierigkeit unterscheiden die Vertrider auch noch die Gefährlichkeit des Trails. G1 ist ungefährlich, G5 heißt „Schaff es oder stirb“.

Jetzt wird's ernst, die Vertridding-Tour beginnt. Nach einigen Metern rausche ich in meinen Vordermann Benni. Stau. Die erste Schlüsselstelle. Die Vertrider stehen vor einer knapp einen Meter hohen Felskante. Sie diskutieren. „S2, maximal S3, aber sicher G2“, sagt Christoph. „Was meinst du Picco?“ Georg dreht sich zu Picco um. Der macht nicht viel Worte, rollt los und balanciert mit einer Art Schneckenkriechtechnik über den Felsen. Ohne sich umzuschauen, ruft er „S2“

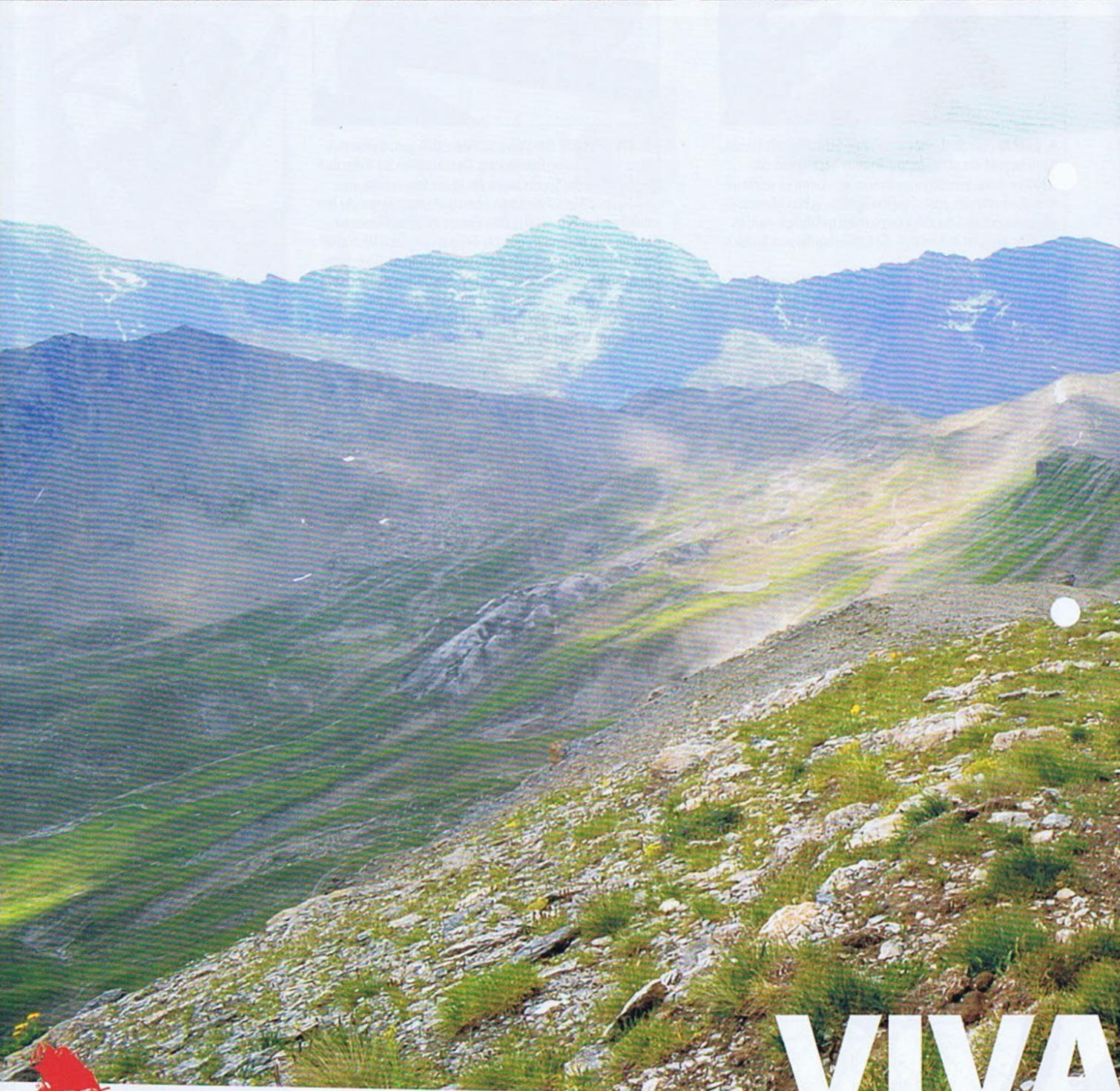
und verschwindet um die nächste Biegung. Wir folgen. Aufgeregt wie ich bin, schaffe ich die Stelle zwar erst im zweiten Anlauf, bin aber trotzdem etwas enttäuscht. So was fahren wir bei einer Alpentour auch. „War aber auch nur S2 und G2. Da vorne kommt S6“, tönt Georg und bremst, dass es staubt. Wieder Stau. Wieder steigen alle ab. Diesmal gibt es einen Grund: Der Trail ist weg! Zehn Meter weiter unten sehe ich den Pfad wieder, dazwischen ein fast senkrechter Felsabbruch. Ein Unwetterschaden? Verständnislose Blicke der Vertrider. „Ne, S6/G5, weil wenn's d'unten die Kurve nicht schaffst, fliegst durchs Gebüsch bis runter ins Tal.“ Georg und Benni klettern auf allen Vieren hinter und säubern die Felskante von Hand. „So hat der Reifen mehr Grip.“ Ich überlege noch, ob ich für den Abstieg die Vertrider-Tragetechnik anwenden oder das Bike einfach ins Gebüsch runterschmeißen soll, da macht sich Georg bereit für den ersten Versuch. „Benni, spottest mi?“ Benni „spottet“, das heißt, er stellt sich vor den lebensgefährlichen Abgrund, breitbeinig wie ein Kahn. Verliert Georg die Kontrolle, muss Benni versuchen, den Heransausenden zu fangen. „Ohne Sicherung kannst so was gar ned fahrn“, raunt mir Christoph zu und sucht dabei mit einer Hand Halt an einem Bäumchen in der Senkrechten. Wie in Zeitlupe rollt Georg über den Abbruch. Sein Po schleift auf dem blockierten Hinterreifen, die Arme sind durchgestreckt. Irgendwie hält er in dieser aberwitzigen Position die Kontrolle. Eine Stufe im Abbruch überrollt er auf dem Vorderrad, das Hinterrad schwebt hinterher. Doch plötzlich balanciert er auf der Stelle. Was dann passiert, wirkt, als hätte man die Vorspultaste gedrückt. Georg rutscht. Bike und Biker stürzen kopfüber nach unten – direkt in die Arme von Benni. „Geht scho, geht scho“, ruft Georg und befreit sich aus der Umarmung. Schon klettert er wieder hoch. Nochmal, Ehrensache. „Das ist Vertriding“, sagt Christoph Malin mit Stolz in der Stimme. „Willst du's auch versuchen?“ Ich will irgendwie schon, aber ich traue mich nicht. „Macht nix. Bis unten kommen noch viele schwere Passagen, dann aber nur mit G3 oder weniger. Ist eh besser zum Üben“, sagt Chris schnell, als hätte er meine Antwort gekannt.

600 Höhenmeter bergab. In den bayerischen Alpen brauche ich dafür 45 Minuten. Auf dem Vertridertrail werden es vier Stunden. Danach haben die Angst einflössenden Blicke in die Tiefe meine Nerven durchgeschmort. Trotzdem erstaunlich, welche Abhänge mit ausgefeilter Fahrtechnik und Mut zur Falllinie schaffbar sind. Ob eine Passage fahrbar ist, wissen auch gestandene Vertrider manchmal erst nach dem zehnten Versuch. Das versöhnt. Luftakrobaten sind die Vertrider allerdings keine. Für Tricks und Drops sei das Gelände rund um Innsbruck zu steil, sagen sie. Das war vor allem der Auslöser, den Freeride-Begriff selbst zu interpretieren und sich auf die Suche nach einer eigenen Identität zu machen. „Vertriding ist unsere Antwort auf dem Drop-Wahn der Amis“, sagt Christoph Malin und lacht dabei.

Auf dem Parkplatz wieder unten im Tal, lecken mein Bike und ich unsere Tour-Wunden. Vom Festkrallen am Lenker habe ich ein paar Blasen an den Händen und völlig verkrampfte Unterarme. Die Bremsbeläge meines Bikes haben sich trotz extragroßer Scheiben in Luft aufgelöst, der Lack ist von den unfreiwilligen Abgängen an vielen Stellen abgeraspelt, Alu blitzt durch. Während der Rückfahrt nach München hängen mir die Bilder der Tour noch lange im Kopf. Ein paar verdutzte Wanderer haben wir auf dem Trail dann doch getroffen und trotz S4-Sektion und Schleichfahrt sogar überholt. „We ride where you walk“ – da hat's gestimmt.



Text und Fotos: Christoph Malin



VIVALAS ISCHGL

Im Winter ist Ischgl das Vegas der Alpen. Im Sommer aber genießen Freerider und Tourenfahrer ein perfektes Singletrail-Revier ohne ohne Hektik und Trubel.





Kein Problem, ich hab da ein paar schöne Trails für euch“, verspricht Christian Eiterer. Als Leiter der Bike-Academy in Ischgl kennt sich das bikende Urgestein bestens mit den Verhältnissen vor Ort aus. Wir, das sind Christian „Picco“ Piccolruaz, Benedikt Purner, Georg Grogger und Christoph Malin von der Innsbrucker Extrembiker-Community der Vertriders. Wir wollen die Trails der Silvretta Bikearena auf ihre Freeride-Tauglichkeit prüfen. Schenkt man Christians Erzählungen Glauben, dann wird es uns hier garantiert nicht langweilig werden.

In Sachen Höhenmeter sind wir Vertrider keine Kostverächter. Bergab sowieso nicht. Aber nach unserer Philosophie muss sich ein Freerider das Vergnügen eines extremen Downhills möglichst selbst erarbeiten. Also fahren, schieben oder zur Not halt auch tragen. Aber okay, wenn nach einer harten Arbeitswoche ein dermaßen gut ausgebautes Netz an komfortablen Seilbahnen wie hier in Ischgl wartet, dann lässt man sich eben auch nicht zwei Mal bitten.

Seilbahn statt Kletterei

Soeben hat uns die Silvrettabahn aus dem Ortszentrum von Ischgl direkt auf eine Höhe von 2700 m gebeamt. Ausgeruht und frisch können wir uns auf das konzentrieren, was am meisten Spaß macht: mit Flow auf schnellen und technischen Trails surfen. Vom Gipfel der Greitspitze aus fließt ein angelegter Trail den Grat entlang hinüber zum Salaaser Kopf, dass uns flugs ein Dauergrinsen bis hinter die Ohren wächst. Hier hat Fahrtechnik-Legende Hans Rey die Schaukel geschwungen. Der Mann weiß augenscheinlich, wie man Trails baut.

Am Salaaser Kopf blitzen die Berge in einem 360-Grad-Panorama, dass sich fast der Kamerachip verschluckt. Unzählige Bäche suchen sich ihren Weg durch die Blockfelder, die Gipfel des Verwall und die schrof-

fen Spitzen der Silvretta scheinen zum Greifen nah. Picco, Benni und Georgie lassen ihre Bikes über die Trails tanzen, dass es eine wahre Freude ist. Unten im Fimbatal begegnen wir zahlreichen Alpengrossern, die sich im Schweiß des Angesichts den Weg zur Heidelberger Hütte erkämpfen. Respekt, Jungs! Und nur kein Neid. Morgen geht's dann uns an den Kragen.

Gipfeltreffen der Kulturen

„Was ihr heute fahren werdet, das ist landschaftlich und trailmäßig eine Hammer-tour“, meint Bikeguide Christian, als wir uns am Morgen über den Weg laufen. Knapp 45 km und Höhenmeter satt stehen auf dem Programm. Wenigstens nimmt uns der Hotelbus ein wenig Arbeit ab und chauffiert uns zum Zeinisjoch. Von dort führt eine Schotterstraße hoch zur Heilbronner Hütte. Mit blockierten Dämpfern und abgesenkten Gabeln schaffen wir die Anstiege mit Mühe und Not.

Auf der Heilbronner Hütte bunkern drei Dutzend Alpengrosser Kohlenhydrate und geben launige Kommentare über unsere Bikes ab, die hier oben seltsam deplatziert scheinen. Uns entlockt das nur ein Lächeln. Denn nach der abschließenden Schiebepassage zum Jöchligrat folgt die Belohnung auf dem Fuße: Ein traumhafter Singletail führt hinunter in die Rosanna-Senke. Immer wieder queren wir Geröllfelder mit flach ausgerichteten Steinplatten als Weg. Das wissende Lächeln auf unseren Gesichtern verwandelt sich in ein breites Grinsen.

Auch die Schiebepassage hoch zum Muttenjoch kann uns die Laune nicht verderben. Denn von dort oben führt ein kurzweiliger Trail durch ein breites Hochtal hinunter zur Friedrichshafener Hütte. Dort stürzen wir uns in die Direttissima über einen schmalen Wanderweg. Gewürzt mit knackigen Stellen zieht der Trail hinunter ins Tal. Auf dem Trisanna-Radweg legen



Freeriden „by fair means“. Vor den Abfahrtsparadiesen hat der Herrgott das „Bikepacking“ gesetzt (Bild oben).

Wer kann dazu schon nein sagen? Ein riesiges Seilbahnnetz erschließt ein wahres Eldorado (Bild links).

Darf's denn auch ein bisschen mehr sein? Die Spots in Ischgl reichen für sechs Freerider-Leben. (Bild rechts).

STEIGHILFE

Ob per Bahn oder mit Muskelkraft nach dem Aufstieg wartet das reinste Vergnügen.





IM SINKELIG



Das Ischgl Bike-Menü reicht vom Flowtrail bis zu grob Verblocktem.

Gib Gas, ich will Spaß! Der Zebblasjochtrail bietet alle Zutaten für einen handfesten Vollgasrausch (Bild oben).

No way! Entschuldigung, bin ich hier richtig zur Friedrichshafener Hütte? (Bild rechts).



wir zufrieden die Beine auf den Lenker und lassen es genüsslich laufen. Diese Devise gilt auch nach vollbrachtem Werk. Denn am Abend entführt uns die Begleiter Christian auf ein Dorffest der Ischgl Jugend. Alter Schwede, die Ischgl wissen, wie man lässige Feste feiert. Wir lassen uns auch nicht lumpen. Um vier Uhr früh suchen vier schwankende Vertrider ihren kehrenreichen Trail heim ins Hotel. Christian feiert weiter. Am Morgen steht er wie sein eigenes Gespenst inmitten einer Gruppe top trainierter Schweizer Marathon-Amazonen, die bereits ungeduldig in den Startlöchern scharren. Mit wenig verhohlener Schadenfreude lassen wir ihn ziehen und schieben unsere Bikes gemütlich zur Seilbahn.

Heute wollen wir die Schmugglertrails ins schweizerische Samnaun scouten, von denen uns Hans Rey vorgeschwärmt hatte.

Von der Bergstation der Ravaischbahn aus gibt es einige Abfahrtsvarianten, die man gelassen als „extrem“ einstufen kann. Hans Reys Worte klingen mir noch in den Ohren: „Ich kenne nur eine Hand voll Leute, die da Spaß haben. Mich selbst schon mitgezählt.“ Wir entscheiden uns für den Planer-Salastail, den Hans immerhin als „noch publizierbar“ eingestuft hat. Was das bedeutet, wird uns allen schnell klar. Als wir geschüttelt und gleichzeitig gerührt in Samnaun ausrollen, haben wir die Party-Nachwirkungen längst ausgeschwitzt. An die Stelle des Katers ist ein handfester Adrenalinrausch getreten. Besonders der extrem ausgesetzte Mittelteil der Abfahrt mit seinen absturzgefährdeten Passagen treibt uns den Schweiß literweise auf die Stirn. Wer hier in einem Moment der Unachtsamkeit die Kontrolle über sein Bike verliert, ist mausetot. Also Vorsicht bitte!

Das Intermezzo in den Seilbahnen hoch zum Viderjoch nutze ich für ein kurzes Nickerchen. Als wir im Anschluss den Trail durchs Vellital unter die Stollen nehmen, steht die Sonne schon tief am Horizont. Nach einer surfigen Passage saugen die riesigen Steinformationen unterhalb des Bürkelkopfes die letzten noch vorhandenen Trailkünste aus uns heraus. Ein Glück, dass die Strecke bald ein Einsehen hat und uns sogar noch eine feine Slalomrinne über die Skipiste gönnt. Viele hundert Höhenmeter tiefer rollen wir erschöpft, aber glücklich vor unserem Hotel aus.

„No, taugt de Schilvretta Muntenbaik Arena aa zum Früüräidn?“ meint Christian Eiterer beim Abschied im reinsten Ischgl Dialekt. „De san scho schian, de Trails“, persifliert ihn Picco grinsend, aber mit dem Brustton der Überzeugung. Und da muss der Christian selber lachen. ☑

INFOS

TOUR 1: EINROLLEN

FAHRELEISTUNG 18,18 km, 337 Hm auf, 1712 Hm ab.

START Silvrettaabahn Ischgl.

ROUTE Von Ischgl mit Gondel und Sessellift zum Idjoch – Schotterstraße zur Greitspitze – Trail zum Salaa-serkopf – Zebblasjoch – über Trails abwärts ins Vellital – Gampenalpe – auf Trail parallel zur Forststraße ins Fimbatal – rechts auf Schotter – Pardatschalpe – Ischgl.

TOUR 2: VERTRIDE

FAHRELEISTUNG 29,17 km, 1315 Hm auf, 1801 Hm ab.

START Parkplatz am Stausee Zeinisjoch (mit Linienbus oder Taxiservice von Ischgl).

ROUTE Vom Zeinisjoch auf breite Schotterstraße – Zei-

nischjochhaus – Verbellaalpe – Heilbronner Hütte – rechts auf Trail mit Schiebepassage durchs Ochsental zum Muttenjoch – schwierige Abfahrt zur Friedrichshafener Hütte – Abfahrt über Trail oder Schotterstraße nach Mathon – auf dem Trisanna-Radweg über Paznaun nach Ischgl.

TOUR 3: NO WAY

FAHRELEISTUNG 28,2 km, 3020 Hm auf, 2980 Hm ab.

START Silvrettaabahn Ischgl.

ROUTE Von Ischgl mit Gondel und Sessellift zum Idjoch – Alptrider Eck – vorbei an Planer Salas – Tschettas – Tschischanaderet – Ravaisch – Seilbahn und Gondel zum Viderjoch – Vellital – Obere Vellitalalpe – Ischgl.

TOURISTINFO Tourismusverband Ischgl, www.ischgl.com. Tel. +43/54 44/5 26 60, e-Mail: info@ischgl.com.

ANREISE Ab München: auf der A 96 nach Garmisch-Partenkirchen, dann über Fernpass und Landeck nach Ischgl (193 km/3 h). Ab Stuttgart: auf der A 8 und A 95 nach Bregenz und über die Silvretta-Hochalpenstraße nach Ischgl (323 km/4,5 h).

BESTE REISEZEIT Ende Mai bis Mitte Oktober.

BIKEHOTELS
Hotel Trofana Royal, A-6561 Ischgl Nr. 334, Tel. 00 43/54 44/6 00, office@trofana.at.
Sporthotel Piz Buin,

A-6561 Ischgl Nr. 64, Tel. +43/54 44/53 00, pizbuin@ischgl.at.

Hotel Yscla, A-6561 Ischgl Nr. 64, Tel. +43/54 44/52 75, bike@yscla.at.

Hotel Fliana, A-6561 Ischgl Nr. 280, Tel. +43/54 44/55 43,

info@bestbike.at.

BIKESHOP Sport Salner, Tel. +43/54 44/52 62.

BIKEPARK Ischgl Bike-Academy, Christian Eiterer, Tel. +43/66 4/3 33 55 55,

www.ischgl-bikeacademy.at.

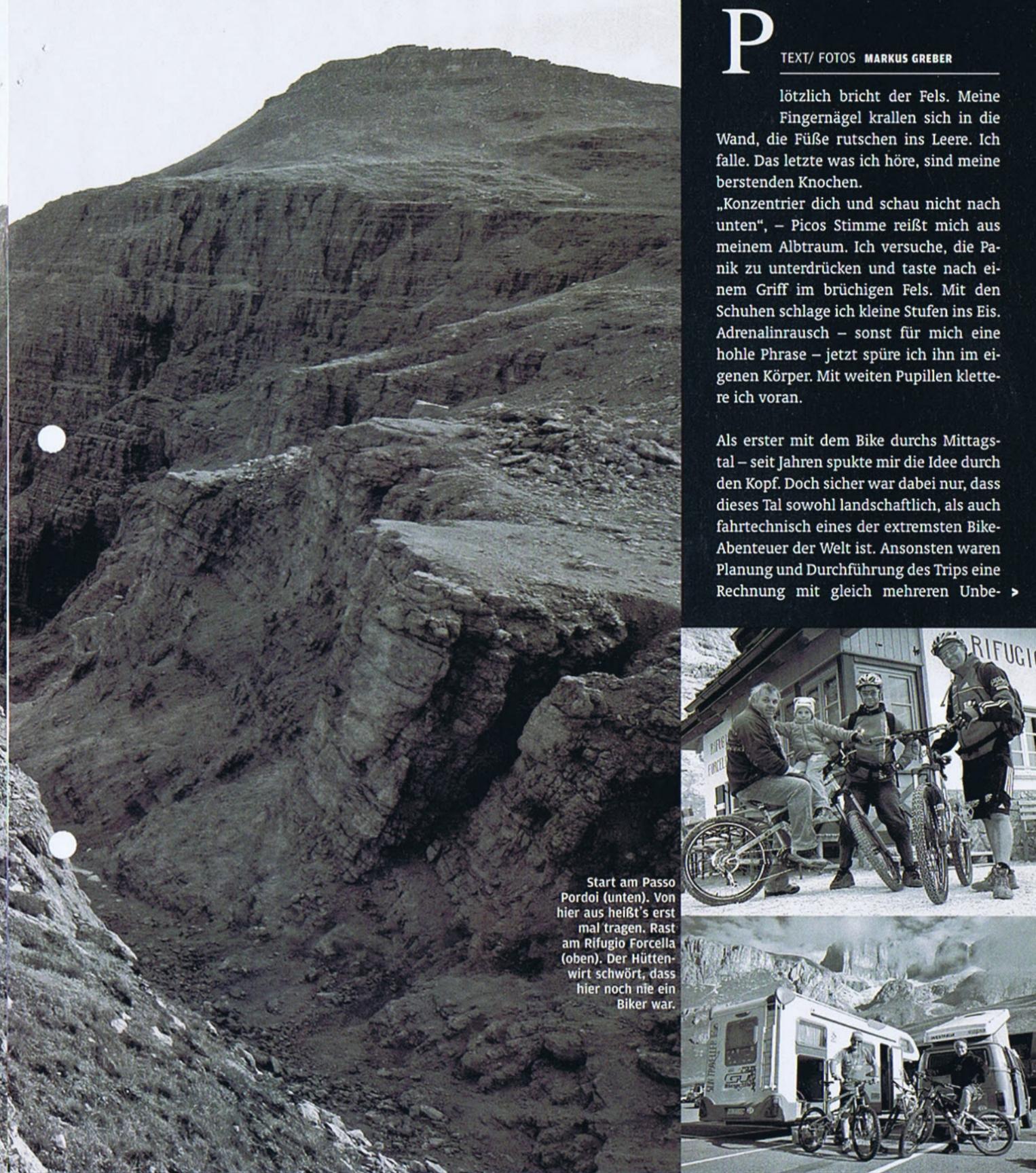




Kein Ende in Sicht,
der Weg nur zu
erahnen. Jeder
Meter im Sattel
ein kleiner Sieg.

DAS MITTAGSTAL IST EINE DER EINDRUCKSVOLLSTEN BERGSTEIGER-
ROUTEN DER ALPEN. WIR WAGTEN EINE ERSTBEFAHRUNG MIT DEM BIKE.

KEIN WEG ZURÜCK



lötzlich bricht der Fels. Meine Fingernägel krallen sich in die Wand, die Füße rutschen ins Leere. Ich falle. Das letzte was ich höre, sind meine berstenden Knochen.

„Konzentrier dich und schau nicht nach unten“, – Picos Stimme reißt mich aus meinem Albtraum. Ich versuche, die Panik zu unterdrücken und taste nach einem Griff im brüchigen Fels. Mit den Schuhen schlage ich kleine Stufen ins Eis. Adrenalinrausch – sonst für mich eine hohle Phrase – jetzt spüre ich ihn im eigenen Körper. Mit weiten Pupillen klettere ich voran.

Als erster mit dem Bike durchs Mittagstal – seit Jahren spukte mir die Idee durch den Kopf. Doch sicher war dabei nur, dass dieses Tal sowohl landschaftlich, als auch fahrtechnisch eines der extremsten Bike-Abenteuer der Welt ist. Ansonsten waren Planung und Durchführung des Trips eine Rechnung mit gleich mehreren Unbe- ➤

Start am Passo Pordoi (unten). Von hier aus heißt's erstmal tragen. Rast am Rifugio Forcella (oben). Der Hüttenwirt schwört, dass hier noch nie ein Biker war.



„MIT SICHERHEIT EINER DER TECHNISCHSTEN TRAILS, DIE ICH JE GEFAHREN BIN. DAS IST GENAU NACH MEINEM GESCHMACK. ABER ICH KENNE NUR WENIGE BIKER, DIE HIER SPASS HÄTTEN.“ Hans Rey

kannten. In der Karte ist die Route fast durchgehend als gestrichelte Linie, sprich Klettersteig, eingezeichnet. Die Pordoi-Scharte gilt in Skifahrerkreisen sogar für Köhner als Mutprobe. Dort müssen wir hochtragen. Die Seilbahn, das wussten wir, nimmt keine Bikes mit. Nur die Traverse vom Pordoi-Joch zur Boe-Hütte auf 2873 Metern scheint für Normalsterbliche fahrbar, der Singletrail verläuft fast parallel zur Höhenlinie. Hier beginnt das Mittagstal. Von gewaltigen Felsstürmen umsäumt, durchschneidet das Val di Mezdi das Sella-Massiv Richtung Norden. Der Klettersteig mündet nach etwa vier Kilometern im kleinen Örtchen Golfosco. Die Landschaft hier kam sogar schon zu Hollywood-Ehren. Einige Szenen des Stallone-Streifens „Cliffhanger“ wurden hier gedreht.

8. September 2005. Wenn wir es jetzt nicht durchziehen, dann müssen wir wieder ein Jahr warten. Der Wetterbericht meldet bereits Minusgrade und zeitweise Regen. Hans Rey ist extra aus England an-

gereist. Pico, Bergführer und Kopf der Innsbrucker Vertrider, hatte sich zwei Tage Zeit freigeschlagen. Trotz miserabler Wettervorhersage wollen wir unser lang geplantes Abenteuer unbedingt durchziehen. Der Aufstieg über die große Pordoi-Scharte zum Sass Pordoi ist eine Plackerei. Während wir unsere Bikes auf den vollgepackten Rucksäcken buckeln, schwebt die Pordoi-Seilbahn lautlos über unseren Köpfen zum Gipfel. Im Zickzack führt ein schmaler Weg durch die große Schotterreise des Sella-Massivs. Das Hochplateau um die Seilbahnstation ist nicht umsonst eine der größten Touristen-Attraktionen: spektakuläre Blicke ins Fassatal und zum Marmolada-Gletscher – für ein wenige Euro fünfzig teures Seilbahnticket. Fünf Minuten später sind wir allein auf dem handtuchbreiten Singletrail, der uns eine Stunde später an der Boe-Hütte ausspuckt.

9. September 2005. Der Blick aus den Fenstern der Boe-Hütte ist frustrierend: Wir stecken mitten in einer Hexenküche. Wolkenfetzen umwabern den Gipfel des Piz Boe, es regnet waagrecht und das Thermometer zeigt ma- ▶

„DA LACHT DAS
VERTRIDER-HERZ.
LANGSAME, EXTREM
TECHNISCHE AB-
SCHNITTE – BIKEN
OHNE NETZ UND
DOPPELTEN BODEN.“

Christian „Pico“ Piccolruaz



Schwindelerregend:
der gewaltige Blick
vom Sass Pordoi.

Tripoding: Geduckt
hintern Sattel,
ein Fuß raus - die
einzige Chance, die
45 Grad steile
Schlüsselstelle zu
überwinden.





Nicht zur Nachahmung empfohlen: Der Einstieg ins Mittagstal ist 45 Grad steil. Der einzig fahrbare Weg führt über eine unterhöhlte Eistrutsche mit Einsturzgefahr.

gere fünf Grad. Der Hüttenwirt starrt uns ungläubig nach, als wir, eingemummt wie im Winter, die warme Stube verlassen. Direkt hinter der Hütte tut sich das Tor zur Hölle auf. Das Mittagstal sieht aus wie ein riesiger Schlund. Tief unten kriecht uns eine Nebelwand entgegen, geisterhaft leckt sie den Fels, als würde sie auf uns warten. Der Einstieg ist zugleich die Schlüsselstelle unseres Trips: Eine 45 Grad steile, fels- und eisdurchsetzte Rinne. Wir haben zwei Möglichkeiten: Die Direttissima mitten durch sieht aus wie eine endlose Rutsche über Eis und alten Schnee. Oder den spektakuläreren, aber mit Drahtseilen gesicherten Klettersteig am Rand der Rinne. Wir wollen möglichst viel fahren und entscheiden uns für ersteres. „Das geht nur mit Tripotting“, ruft Hans. Während Pico mich fragend anschaut, stellt der Meister routiniert sein Bike quer und duckt sich über den Sattel. Einen Fuß am Boden abgestützt, schlittert Hans über das Gemisch aus Eis und Schotter. Jetzt

wissen wir, was er mit „Tripotting“ meint und versuchen es auch.

Eine halbe Stunde später haben wir die Schlüsselstelle gemeistert. Der Weg wird jetzt flacher, aber nicht einfacher. Alle paar Meter Hürden aus Felsblöcken, teils so groß wie Lieferwagen. Während sich Hans und Pico hier an ihren Trial-Künsten messen, muss ich ständig tragen.

Durchnässt bis auf die Haut, aber mit einem breiten Grinsen auf dem Gesicht, erreichen wir Golfosco, wo wir bei einer dicken Portion Pasta resümieren: Für 3 400 Meter mit einer Höhendifferenz von 1 100 Metern haben wir drei Stunden gebraucht. Hans und Pico sind sich einig, dass das Mittagstal mit die schwierigste Route war, die sie jemals gefahren sind. Unsere Bedenken, dass aus unserer Erstbefahrung womöglich eine Erstbegehung werden könnte, hatte sich zum Glück nicht bestätigt: Über 99 Prozent der Abfahrt verbrachten Hans und Pico im Sattel.

„DER TRIUMPH DER ERSTBEFAHRUNG UND DAS GEWALTIGE NATURERLEBNIS – DAS GRÖSSTE BIKE-ERLEBNIS, DAS ICH JE HATTE.“

Markus Greber



FREERIDE

bike
SPECIAL



VERT RIDERS

TEILWAND-JUNKIES

ABENTEUER-JAGD
RED BULL RECON

IM VISIER
WADE SIMMONS &
AARON CHASE

PIMP YOUR STYLE
FASHION & PARTS 2006



GALLERY

HAMMER-
FOTOS!

GETESTET

FREERIDE-BIKES

DIE NEUE GENERATION

REZENSION: RAMPAGE 5 ABGESTÜRZT: BENDER KLARTEXT:
SCHIE SCHLEY SIGNATURE-MOVE: BACKFLIP X-UP DUELL:
PHOTO-X GEGEN FREERIDER SUPERDROPPER: DAVID KRETZ



AR T W V

Blick ins Leere: Nervenstärke und Vertrauen ins eigene Können sind das A und O für Vertride-Touren. Hier am schwierigen Lago-Trail „Dalco“. Die Kameraden sichern.

DIE INNSBRUCK VERTRIDER WOLLEN NICHT ALLES MACHEN WIE DIE AMIS. SIE HABEN IHRE EIGENE INTERPRETATION VON FREERIDEN. FREERIDE-REPORTER CHRIS SCHLEKER HAT SIE BESUCHT.



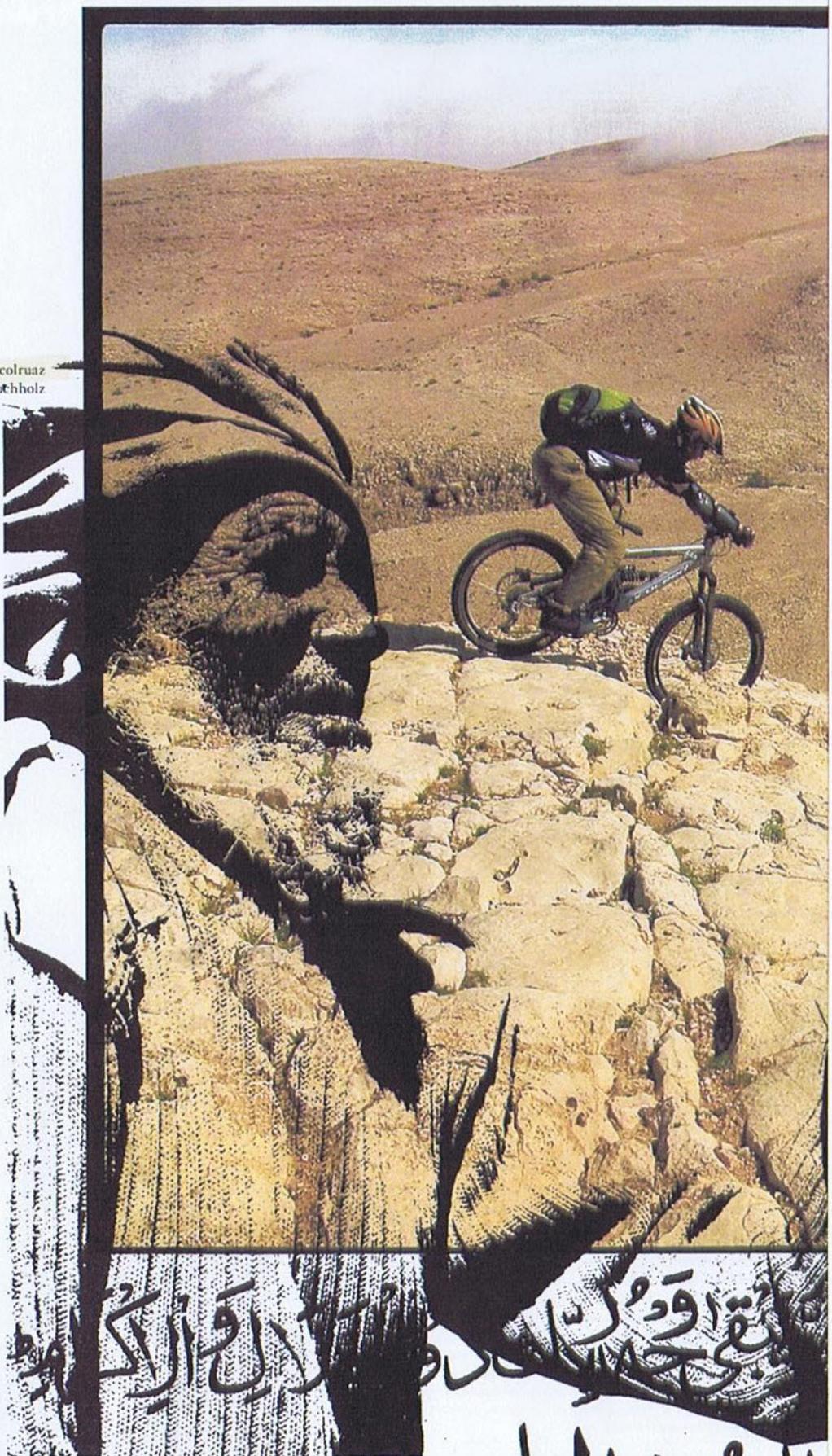
„Wenn du hier stürzt – und das ist wahrscheinlich – dann tut's richtig weh“, weiß Vertrider Picco über diese Gefahrenstelle (S5/G4) in den Dolomiten.

Text & Fotos: Christian Piccolruaz
Interview: Uwe Bütholz

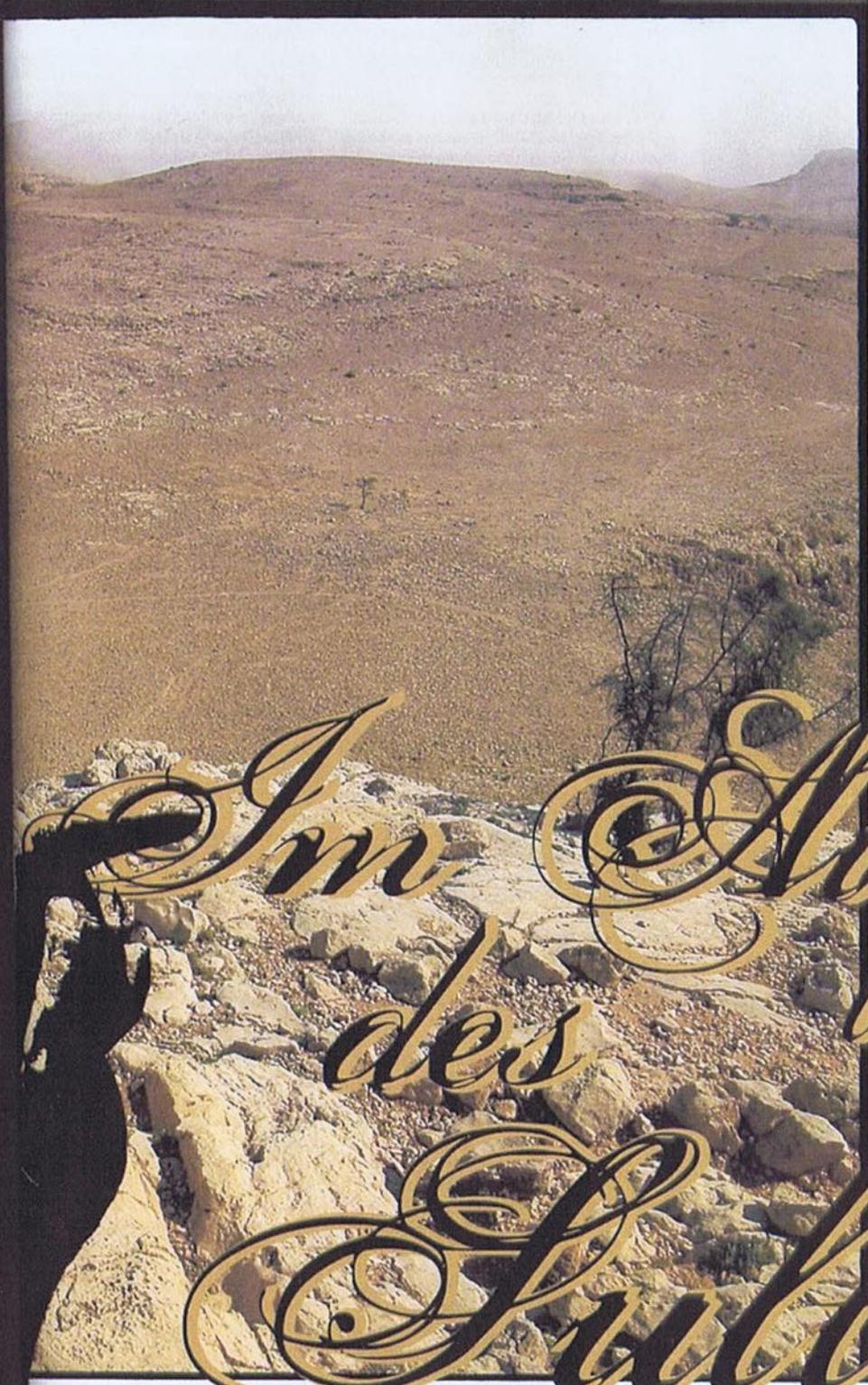
„Wow, was für ein gelles Slickrock-Gebiet“, denke ich hier, knapp 3.000 Metern über dem Meeresspiegel, „wenn bloß nicht diese tausende verfluchten Gesteinsbrocken herumliegen würden!“ Der Ausblick vom Jabal Shams Gipfel hinunter ins tiefer gelegene Vorland ist atemberaubend. Das Karstplateau neigt sich sanft nach Süden, nur tiefe Wadis, das sind meist trockene Flussläler, schneiden kilometerlange Canyons in das ultrarauhe, kompakte Gestein. Eigentlich sollte ein markierter Hiking Trail hinabführen. In Europa erkennt man meist, wie ein solcher weitergeht; doch so leicht fällt die Orientierung hier nicht und weit und breit sehe ich nur graue bis goldgelbe Felsen und Steine. Gut, dass mein GPS-Empfänger dabei ist! Minuten später starte ich über von Wasserrillen zerfresene Kalkplatten, kleine Schutthalde und lehmige Trail-Abschnitte Richtung Al Hamra, einer Ortschaft am Fuße des so genannten West-Hajar (sprich „haschar“)-Gebirgszugs. Meterhohe Absätze mit gutem Auslauf sind vorhanden und auch die Landungen machen dank des Gefälles und dem Komfort von 17 Zentimetern Federweg enormen Spaß. Nur immer sauber rausreißen und, logisch, vor dem Absprung die Landung checken. Eine Detonation wäre hier mitten in Oman, 6.000 Kilometer von zu Hause, weit abseits professioneller Bergrettung und noch dazu alleine, mehr als fatal.

Seit drei Wochen bin ich schon hier im Auftrag des Sultans. Ein internationales Team, bestehend aus Kletterern, Gleitschirmfliegern, Höhlenforschern, Hiking-Spezialisten und mir als Mountainbiker, soll den gebirgigen Nordteil des Sultanats Oman auf seine Outdoor-Möglichkeiten hin auschecken. Jeder Spezialist ist in allen für seine Sportart interessanten Teilen des Al-Hajar-Gebirgsstocks unterwegs. Zusammen mit dem Omani Ahmed, der Geländewagenfahrer, Arabisch-Dolmetscher und Guide zugleich ist, durchstreifen wir mit einem Allrad-Toyota unzählige Gebirgsketten, überqueren hohe Pässe, teils mit Wasser gefüllte Wadis und kilometerlange Karstplateaus. Jede Abzweigung wird genau unter die Lupe genommen – es könnte sich schließlich um eine noch unbekannt Straße handeln, die wir noch nicht aufgenommen haben. Mein Proceed „FST“ ist natürlich stets dabei, immer bereit für einen fetten Ritt über ein Gelände, das wahrscheinlich noch nie zuvor von einem Mountainbike befahren wurde, sei es onroad oder offroad.

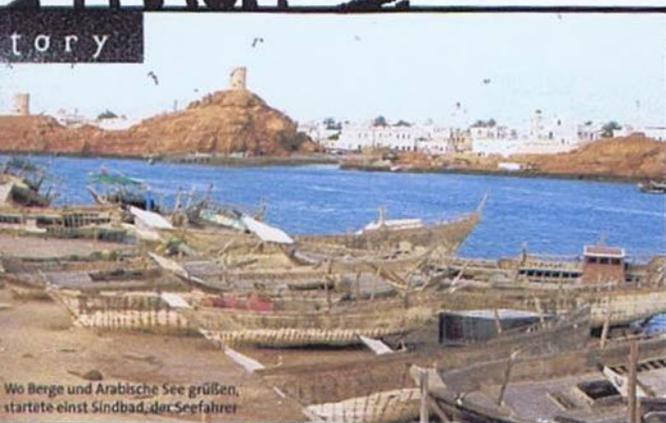
Mittlerweile bin ich am unteren Abschnitt des Trails angelangt. Hier sind es vor allem die Wadiüberquerungen, die mir zu schaffen machen. An ein Fahren ist hier leider oft nicht mehr zu denken, auch der hartgesottene Vert Rider wird angesichts dieses verblockten Geländes das Bike eher schultern als versuchen, sich auf ihm durchzukämpfen. Das letzte Wadi entpuppt sich allerdings als Hammer: Es ist mit feinem Schotter gefüllt und daher gut fahrbar. Das heißt Sattelstütze raus und in bester CC-Manier schieße ich die letzten Kilometer hinaus zum vereinbarten Treffpunkt mit Ahmed, der schon ungeduldig darauf wartet, dass dieser verrückte Europäer endlich wieder aus dem Wadi ausgespuckt wird.



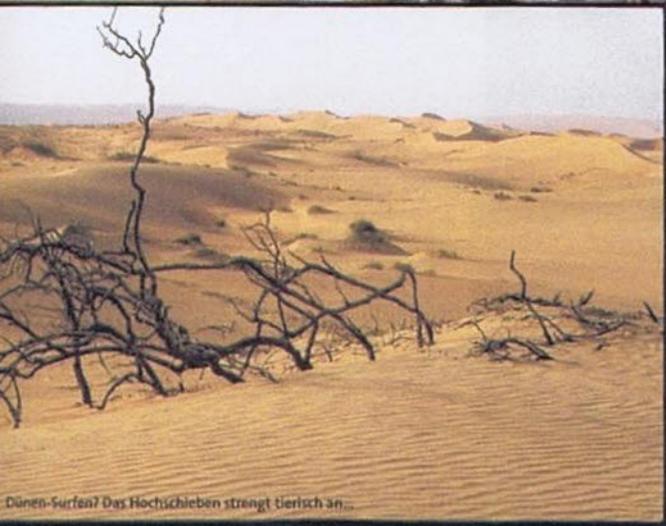
المرحوم الحاج طالب محمد



Vert rider Picco war in Oman und nutzte die Chance, in Arabien einige Erstbefahrungen zu tätigen. Wir haben ihn zum Vert Riding befragt.



Wo Berge und Arabische See grüßen, startete einst Sindbad, der Seefahrer



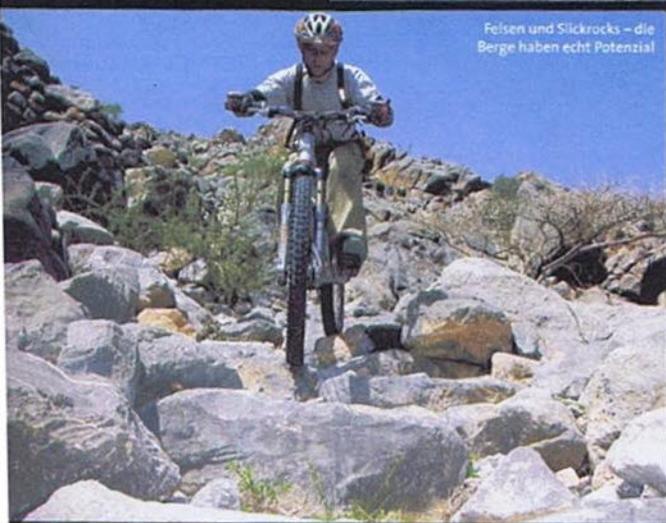
Dünen-Surfen? Das Hochschleichen strengt tieflich an...



Zweisprachiger Radladen – Oman gibt sich international



Proceed im Test der Locals



Felsen und Slickrocks – die Berge haben echt Potenzial

Picco, wie viele Leute nennen dich eigentlich bei deinem echten Namen?

Meine Eltern, die Verwandtschaft und einige Freunde. Seit der Volksschule nennen mich die meisten aber Picco, weil die Lehrerin dachte, das sei schlaue, da es zwei Christians gab.

Gib uns bitte noch ein paar mehr Fakten über dich.

Ich bin 34 Jahre alt, Diplomgeologe, staatlich geprüfter Berg- und Skiführer, wohne in Völs bei Innsbruck und bin seit zehn Jahren mit meiner Freundin zusammen. Mein Geld verdiene ich zurzeit mit dem Erstellen geologischer Karten, Bergführen, Freeride-Trails-Bauen und MTB-Fahrseminaren.

Wie kommt es, dass du nach Oman eingeladen wurdest?

Mein langjähriger Bergführerkollege und Oman-Kenner Joggl erzählte mir, dass das omanische Tourismusministerium MTB-Spezialisten für eine Tourismusstudie suchte. Da habe ich mich einfach beworben.

Soweit ich weiß, bist du nicht als Biker zu den Bergen gekommen, sondern als Bergfreund zum Bike! Was macht den Unterschied?

Ich hab' alles ziemlich früh angefangen: Klettern vor 22 Jahren, Mountainbiken vor 20 Jahren – da ist es eigentlich egal, womit man beginnt. Wenn du als Biker zu den Bergen kommst, musst du halt zuallererst kapieren, dass es da oben schnell gefährlich werden kann. Also: Respect the mountain!

Du warst auch mal Österreichs Master-DH-Meister. Warum bist du vom Racing weg?

Ein paar Jahre war ich echt fanatisch und fuhr auf jedes Rennen in Österreich, egal ob es regnete, schneite oder die Sonne schien. Oft war ich auch allein unterwegs, weil meine Dudes nicht mitzogen oder keine Zeit hatten. Irgendwann wurde mir dann der Aufwand zu viel, zehn bis 15 Wochenenden im Jahr mit dem Auto bei jedem Wetter von Rennen zu Rennen zu fahren, obwohl Racen voll geil ist. Dann kam ich zu meinem Sponsoring-Vertrag mit Rocky Mountain, und da war es einfach wichtiger, auf Events und Bike-Festivals präsent zu sein, als irgendwo bei ein paar Rennen mitzumachen. So wurde ich wieder Freerider und ging einfach mit meinen Freunden fett biken. Meistens war ja auch „Mellin“ (Christoph Malin) mit seiner Kamera dabei, so hatten wir immer gute Fotos, auf die die Sponsoren ja stehen. Aber vielleicht geht sich heuer mal das eine oder andere Rennen in der Fun Class aus...

Was macht den Style des Vert Riding für dich aus?

Unter Vert Riding verstehe ich das oft langsame, trial-artige Bewältigen steiler und steiler Bergpfade im Alpenraum. So sind wir halt aufgewachsen: rundherum Berge mit Flanken, wo einem Flachländer oft schon beim „Aufschau“ schwindelig wird. Um Style geht es da recht wenig. Im Extrembereich zählt nämlich nur, sauber ohne zu patzen durch oder geschmützt. Wird der Trail aber einfacher, lassen wir das Gas schon auch stehen, und je öfter das Bike dabei in der Luft hängt, desto stylischer. Und obwohl es viele nicht glauben: Auch den Nordpark Single Trail (NP ST) kann man flowig und stylish abreiten, wenn man ein paar Volt im Ärmel hat.

Meinst du, Vert Riding wird sich in Zukunft weiter verbreiten?

Wenn sich die Besucherzahlen am Nordpark Single Trail erhöhen, was zurzeit der Fall ist, dann bekommen auch mehr und mehr Leute einen Eindruck, um was für eine Art von Freeriding es sich beim Vert Riding handelt. Jene Leute werden dann voll motiviert dank neuer Eindrücke und Erfahrungen auch andere schwierige Steige, zum Beispiel am Gardasee, probieren. Wer den NP ST ohne zu schmutzen runterkommt, sollte auch am Mezzacorona- oder Dalco-Trail am Lago beim Runterfahren keine Probleme haben.

Was müssten andere Gebiete für Voraussetzungen mitbringen, um Fahrer zum Vert Riding zu verlocken?

Es bräuchte extrem stelles Gelände in einer tollen Gebirgslandschaft, wo man über den Trail eigentlich den Berg bezwingt. Zudem braucht es natürlich die Community, die auf solche Trails abfährt und Good Vibes mit der richtigen Einstellung verbreitet. Wer unvorbereitet mit falscher Einstellung und falschem Bike einen Vert Trail wie den am Nordpark befährt, wird oft schnell enttäuscht sein.

Du warst auch federführend im Nordpark-Projekt. Meinst du, so wie jetzt überall North Shore Trails entstehen, könnten auch Vert Ride Trails in bestimmten Parks das Angebot erweitern?

Ja, schon. Aber wie gesagt, auch das Umfeld muss stimmen. Die weltberühmten North Shore Trails in British Columbia wurden ja vor allem deshalb gebaut, weil das die einzige Lösung in ihren feuchten Wäldern war. Der Single Trail am Nordpark ist auch nur deshalb ein Vert Ride Trail, weil es da oben einfach so steil ist. Der Trail bestand übrigens als Wanderweg (ohne Shores natürlich) schon früher und wurde von uns seit den 90ern befahren. Der Berg gibt den Trail vor, soll heißen, ich werde mich schwer tun, am Geiskopf einen Vert Ride Trail zu basteln. Wo das Terrain passt, könnten spezielle Vert Ride Trails für einen bestimmten Teil der Biker sicherlich attraktiv sein.

Welche Merkmale sollten Vert Ride Trails haben?

Sie befinden sich in sehr steilem Gelände mit 20 bis 40 Grad Gefälle, sind wartungsintensiv, mit vielen engen Kurven, so genannten Spitzkehren, und tretlagerhohen Absätzen, kombiniert mit wechselndem Untergrund, und können nur von erfahrenen Trailbuildern gebaut werden. Warst du schon mal in Whistler, Les Gets und Portes du Soleil?

Leider noch nie. Aber wer weiß, wohin es mich diesen Sommer noch treibt, denn immer nur Vert Riding geht mir ab und zu auch auf den Sack.

Was glaubst du, nachdem du vielfältige Einblicke in die Entwicklung in Österreich, aber auch in ein „Exotengebiet“ wie Oman gewonnen hast, wie die Zukunft des Bike-Tourismus aussieht?

In Europa werden in den nächsten Jahren immer mehr Gebiete das Potenzial des Bike-Tourismus erkennen und auch dem boomenden Freeride-Trend hoffentlich mehr Augenmerk schenken. Tausende Lifts und Skipisten liegen im Sommer brach und verschandeln nur die Bergwelt. Was könnten wir allein in Tirol für Traum-Parks kreieren, wenn die Verantwortlichen nur ein bisschen mutiger und zukunftsorientierter wären! Ich kann mir gut vorstellen, dass viele passionierte Biker auch mal außerhalb der Alpen einen Mountainbike-Trip machen wollen, in Gegenden, die etwas für diesen Sport unternehmen. In Oman zum Beispiel gibt es tausende Kilometer Dirtroad und riesige Kalksteinplateaus, wo man mit wenig Aufwand geilste Single Tracks anlegen könnte. Das Tourismusministerium dort zeigt starkes Interesse, Mountainbiken in ihrem Land salonfähig zu machen. Ich habe dort unten noch einiges vor!

Infos zu Oman:

Christian Picco picco@vertriders.com
Ahmed Al Abri assaraheen@web.de

Mehr Bilder vom Trip gibt es auf:
www.vertriders.com

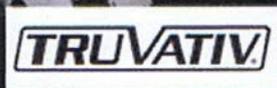
KIDS of the mountain

VERTRIDERS.COM
THE RIDING COMMUNITY

+ nordpark proudly present

8. august bis 25. september
die ultimative trailchallenge

hal dir deinen pass an der kassa hungerburg
und sammle zwischen 8. august u. 25. september
einen stempel fuer jede abfahrt!!
coole sachpreise zu gewinnen!!
rulez zur challenge an der kassa



PLUS

KURIER

HEFT NR.: 192
28. JUNI 2003

JOURNAL FÜR LEBENSQUALITÄT

■ **AUSDAUER**

„Ironman“ am Wörther See

■ **GARTEN**

Feste am Pool



ABGEHOBEN

Die neuen
Trendsportarten

[teal check]

Freeriding daheim!

A photograph of a mountain biker in mid-air, performing a cliff jump on a steep, light-colored rock face. The rider is wearing a helmet, a dark jersey, and shorts. The bike is a full-suspension mountain bike. The background shows a dense forest of evergreen trees under a clear blue sky. The lighting is bright, suggesting a sunny day. The overall scene is dynamic and captures a moment of high-action sports.

Freeriding ist Sport in seiner zwanglosesten Form, ohne Trainingsplan und ohne Herzfrequenzmesser. Aber ein Herz zu haben wie ein Bergwerk, das kann mitunter nicht schaden. Und es sollte erfüllt sein mit Mut, bis in den letzten Winkel. Denn das Betrachten der Freeride-Fotos alleine lässt erahnen, dass hier keine Weicheier am Bike sind. Und um dessen einsichtig zu werden, muss sich unters eigene Vorderrad gar kein Cliff-Jump schieben. Schon besser: Freeriding zum Anschauen, auf vielen Seiten dieser Ausgabe und ganz ohne Sturzgefahr.

So begleitete unsere Innsbrucker Außenstelle Nils einige Locals auf deren Mountainbike-Tour. Und wenn in gewissen Innsbrucker Kreisen von Mountainbike-Tour gesprochen wird, dann ist Freeriding von der härteren Sorte gemeint, und zwar bis alle Cliffs und jede noch so steile Rinne entsorgt wurden (Seite 18 und linkes Bild).

Der Tiefflug wird in naher Zukunft auch ein paar Kurbelumdrehungen weiter östlich im Land geübt. Mit der BikeWorld in Leogang (Seite 20) erhält die heimische Szene frischen Rückenwind und Österreich als Mountainbike-Land ein weiteres starkes Argument. Denn Europas größte Anlage für den Mountainbike-Sport, die gibt's ab Ende Juni nur bei uns!

Stay tuned

Wolfgang Rafetseder

Last Exit Innsbrooklyn

FREE RIDING IN INNSBRUCK

Innsbruck, die Snowboard-Metropole Europas, liegt inmitten einer traumhaften Berglandschaft. Neben der großen Boarder-Szene gibt es auch unzählige Biker. Im Laufe der Zeit kristallisierte sich eine kleine, höchst motivierte Gruppe heraus, die bevorzugt die technisch anspruchsvollen Trails, extremen Downhills und furcht-einflößenden Cliffs unsicher macht. Zwei radikale Locals, Heimo Friesenbichler und Christian „Picco“ Piccolruaz, ließen bei diesem Trip nichts anbrennen ... TEXT & FOTOS: NILS



Wenn die schönen Herbsttage kommen, an denen man beim Biken weniger schwitzt als im Sommer, erwachen in Innsbruck des Öfteren Gangs, die in geschlossenen Gruppen zuerst die Stadt und dann auch die Berge unsicher machen. Zuerst ist Cruisen durch die Straßen angesagt – Ampelsignale gelten sowieso nicht; Trinkflaschen werden noch am Stadtbrunnen gefüllt. Fast schon zu schnell rast das Bike-Geschwader Richtung Wald. Aber was ist schon zu schnell?

Was an einem einzigen Tag mit ein bisschen Glück möglich ist, wird am Vorabend bei einem Bier besprochen und dann weiter gesponnen: „Stell dir vor, du dürftest mit der Gondel und dem Bike auf die Seegrube, dann könntest du die Nordkette und auch den Patscherkofel an einem Tag abfahren. Vormittags Nordkette, nachmittags mit der Straßenbahn nach Lans und wieder hin-



Christian „Picco“ Piccolruaz

Geburtsjahr: 27.7.1970

Home: Völs

Beruf: Student, Bergführer

Motto: „30-er Kettenblatt vorn montieren und aufi auf'n Berg.“ Picco hat einen Österreichischen Meistertitel in der Tasche, nämlich in der Klasse „Downhill Master“. Daneben ist er Steigl-Bezwinger der ersten Stunde – und heute fast nur mehr mit dem Downhill-Boliden unterwegs: „Warum ich mit dem Downhill-Bike Freeriden gehe? Das ist einfach das einzige Bike, das dich nie im Stich lässt! Und man kann sicher sein, dass es auch funktioniert, weil man es selbst zusammenbaut hat.“



Heimo Friesenbichler

Geburtsjahr: 30.1.1970

Home: Innsbruck

Beruf: Burton Warranty Rep., Koch

Motto: „Wenn'st di nit traust, muasch

di zwingen!“ Heimo gilt als Materialmörder. Nach fünf Jahren BMX folgten zehn Jahre Mountainbiking mit der unermüdlichen Suche nach dem perfekten Bike für den ultimativen Drop. Bergauf treten ist nur Mittel zum Zweck.



unter nach Innsbruck.“ ... ja, stell dir das einmal vor.

An diesem besonderen Tag war es dann wirklich allen (nämlich Ulli, Picco, Heimo, Richi und dem Fotografen Nils) möglich, sich zu diesem Freeride-Abenteuer der Extraklasse zu treffen. Zuerst ging's mit der Zahnradbahn auf die Hungerburg. Dort wartete auf Picco und Nils die erste Hürde, nämlich beim Vorstand der Seegruben-Gondelbahn eine Transporterlaubnis für die Bikes zu erwirken. Das gelang tatsächlich und wird wohl einmalig bleiben, denn normalerweise darf niemand mit dem Fahrrad hinauf. Überrascht auch die Expeditionsmannschaft: „Das hat bis jetzt noch keiner geschafft – genial!“ In der Gondel hielt man gemeinsam Ausschau nach geeigneten Spots, die unbedingt abgefahren werden sollten. Jeder Fahrer unserer Gruppe, mit Ausnahme von Nils, hatte bereits etliche Male



Mountain BIKER

100% TEST & ACTION

SUPERTEST

Freerider

Die besten für Tour & Action

EXKLUSIV

FEDERGABEL REVOLUTION

Rock Shox, Manitou, Marzocchi:
die Trendsetter 2002 im Test

REISE

Dolomiten

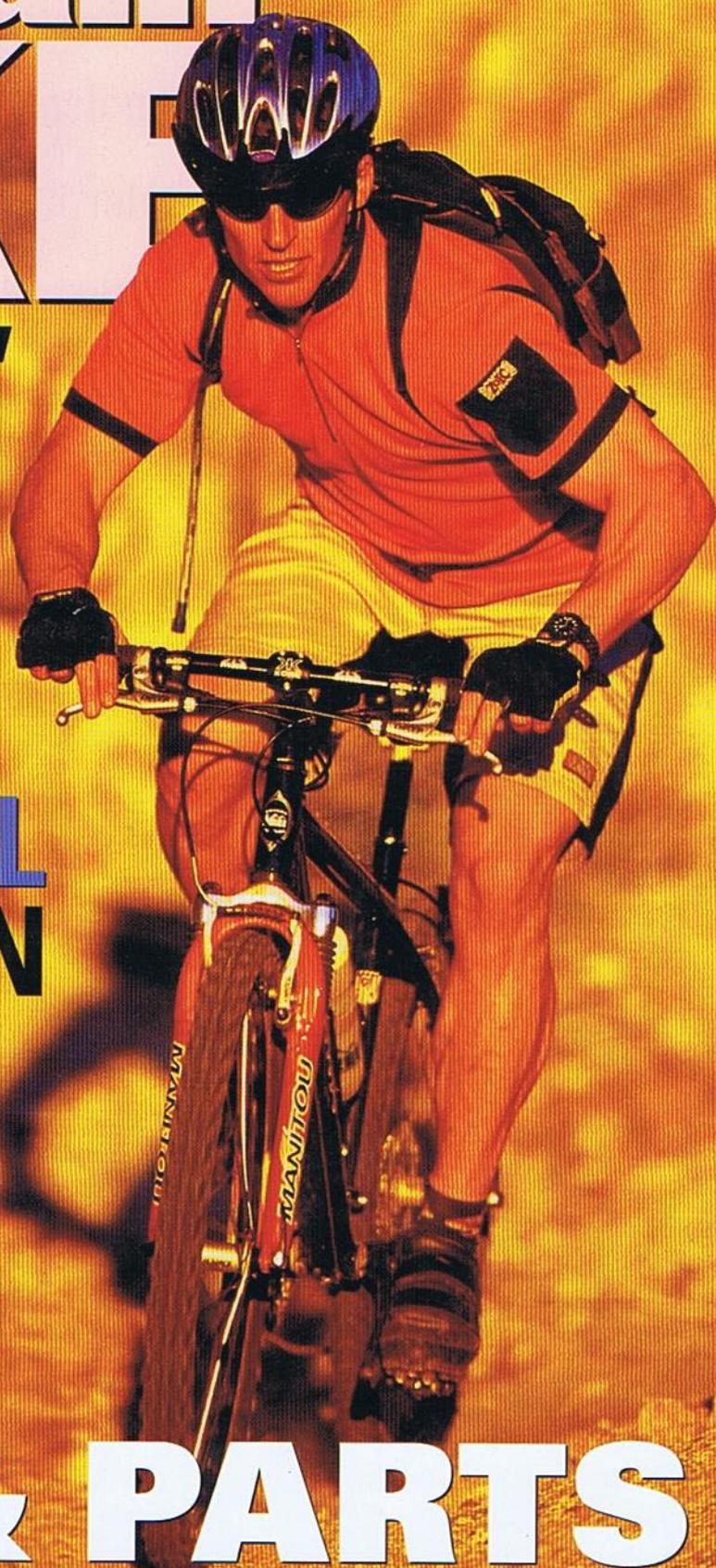
Die schönste Tour der Alpen

BIKES & PARTS

Alle Highlights und
Neuheiten der Eurobike

2002

IM TREND: SPEEDBIKES • TEST: UNDERWEAR • TRAUMTRAILS AM RHEIN



S. 7, 74

SOUL

r i d e r

SECHS FREERIDER DER LUXUSKLASSE IM HARTEN PRAXISTEST





Freeriden im Ötztal, Soulridding an der Innsbrucker Nordkette. Sechs aktuelle Freerider-Bikes mussten in knallharten Downhills und kniffligen Anstiegen zeigen, was sie in puncto Bike-Spaß draufhaben.





S

Freeriding in all sei-

O

nen Facetten schärft

U

die Sinne. Egal ob

L

beim Jump über

R

Baumstämme am Inns-

I

brucker „Lanser Kopf“

D

oder beim Schotter-

E

Surfen im Karwendel.

R

Unvergessliche

★

Momente, die sich tief

★

in die Gedanken des

★

Mountain BIKE-Test-

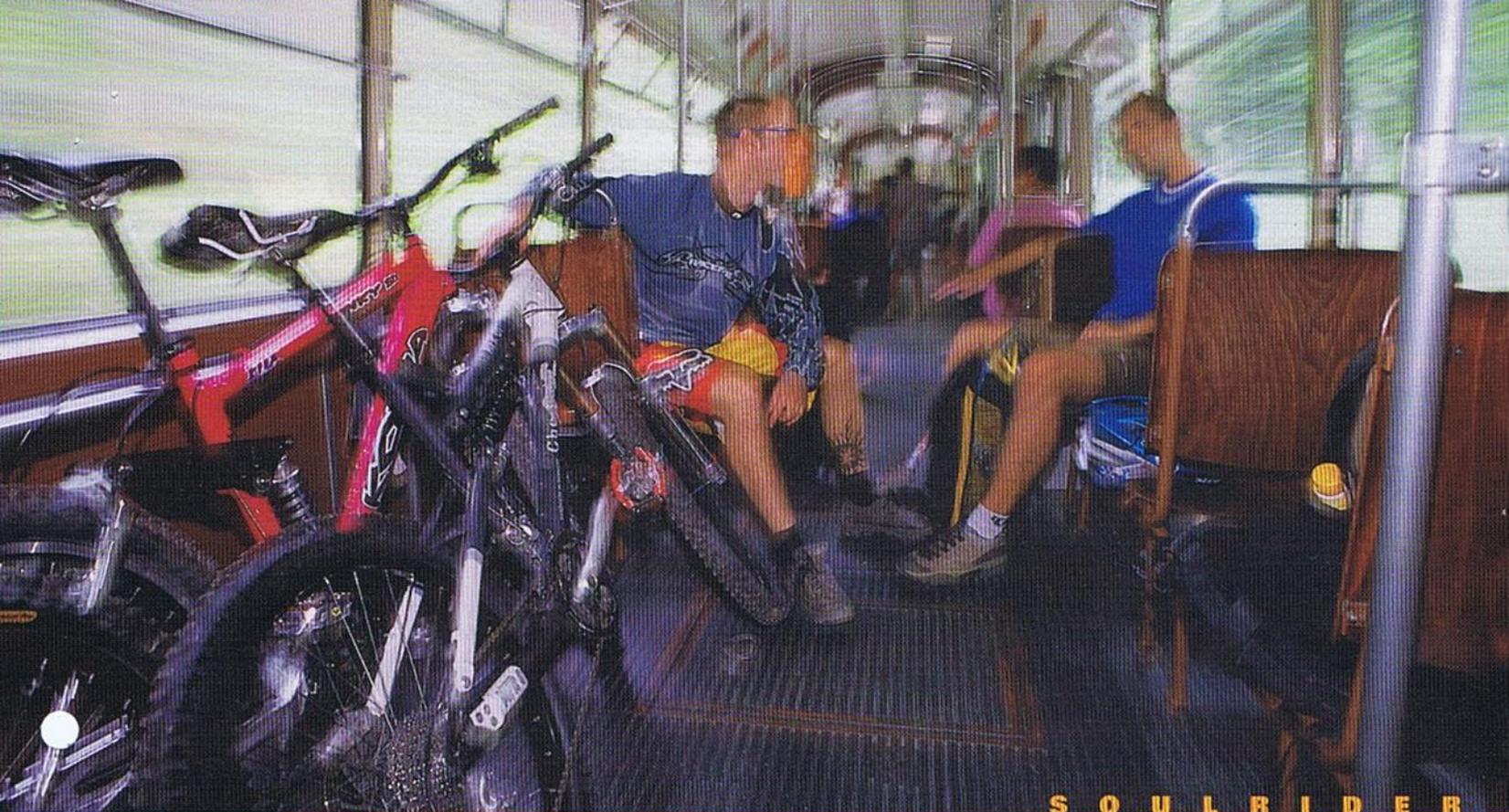
★

Teams eingraben.

★







Freeriding ist Vielfalt, Spaß und Herausforderung pur. Harte Technik-Trips wechseln sich ab mit Insider-Gesprächen unter Gleichgesinnten beim Straßenbahn-Shutteln. Freeriding ist aber auch Physik. Alles fließt. Nirgendwo wird das so greifbar wie bei einer perfekten Fahrt auf einer extremen Piste. Freeriding ist zuletzt auch faszinierende Technik. Das Bike arbeitet unter seinem Fahrer, saugt Hindernisse auf, lenkt, verzögert, beschleunigt.



Wahnsinn, was für ein Handling!" freut sich Mountain BIKE-Tester Rainer über das Cheetah MFR 01. „Damit schaffe ich endlich Passagen, an denen ich bisher immer gescheitert bin.“ Geschafft, aber glücklich rollt er nach elf Lift-Runs und 8800 Abfahrtsmeter an einem Parkplatz im Tiroler Stubaital aus. Kumpel Uli auf Konas Stinky raunzt: „Super. Trotzdem fahre ich mit dem Stinky morgen auf die Starkenburger Hütte, denn die Liftereie geht mir langsam auf den Nerv und die Kondition in den Keller. Wo bleibt denn da das Bergerlebnis?“ „Wozu schinden, wenn es Lifte gibt“, entgegnet Rainer. „Dann bist du aber kein echter Freerider!“ „Bin ich doch!“ „Nein, bist du nicht.“ „Ach, fahr doch woanders!“ „Halt doch die Klappe, du Poser!“

Mountain BIKE blendet an dieser Stelle aus. Klarer Fall: Verschiedene Strömungen wie „Old School“, „New School“ und „Soul-Surfing“ zeigen,

wie weit die Grenzen des Freeriding mittlerweile gesteckt sind. Die Redaktion mixte daher einen heißen Cocktail, um die Testbikes mit einer größtmöglichen Bandbreite an Anforderungen zu konfrontieren. Extremtouren, Funpark-Besuche und Freeride-Marathons sollten die aufwendigen Fahrwerke der Testbikes voll ausreizen.

Für den Funpark-Teil steuert die Crew den Bikepark Bad Wildbad und die Bike-World Leogang an. Jumps, Anlieger, DH-Runs ... die Suche nach der optimalen Linie klärt schnell, welcher Freerider die größten Funpark-Reserven bietet.

Zuletzt blies das Testteam zum „Finale Furioso“-Halali. In Garmisch, Innsbruck, Stubai- und Ötztal sowie am Lago ging es bei Seilbahn- und Shuttle-Runs zur Sache – ganz wie bei Freeride-Marathons. Beim Abfahrts Höhenmetersammeln standen vor allem die Standfestigkeit von Rahmen, Bremsen, Dämpfern, Lagern und Reifen im Mittelpunkt. Zwischendurch

gingen die Bikes immer wieder zum Technik-Check zurück in die Redaktion, wo Mountain BIKE-Werkstattchef Mario Sillack unermüdlich Fahrwerke, Dämpfer und Federgabeln neu abstimmt.

Während des gesamten Tests zählte **Cheetahs MFR 01** zu den gefragtesten Bikes. Ob extreme Trials oder Kurvenjagd im Biker-Cross – dank aufrecht-kompakter Sitzposition, (optional erhältlichem) 24"-Hinterrad sowie super Handling meistert das MFR alles, was es unter die Stollen bekommt. Die komplett versenkbare Sattelstütze sowie der steife Rahmen sorgen für super Kontrolle, und die clever gewählte Ausstattung garantiert optimale Funktion. Selbst bergauf ist das MFR 01 dank Marzocchis ECC-Federwegsreduzierung und dem nur wenig wippenden Hinterbau gut unterwegs.

Auch das **Specialized Big Hit Pro** geht die härtesten Extremtouren und Freeride-Marathons geschmeidig an wie ein Panther auf der Pirsch. Beson-



S O U L R I D E R

Acht Uhr früh. Eine kolossale Abfahrt in Aussicht, die Sonne im Rücken, die besten Bikes unterm Hintern. Schöner kann Freeriden nicht sein.

ders das 24"-Hinterrad und die ausgewogene Sitzposition beschern dem Big Hit ein ausgezeichnetes Handling. Ebenfalls top: der steife Hydroform-Rahmen mit gut absenkbarer Stütze. Der vom Downhiller S-Works entlehnte, enorm leistungsfähige und verstellbare Viergelenker bietet mit dem ausgezeichneten Vanilla-RC-Dämpfer von Fox endlose Reserven. Krasses Kontrastprogramm zum Wahnsinnsfahrwerk: die Big-Hit-Originalbereifung. Testkommentare wie „für harte Rides ungeeignet; dürrtige Bremstraktion und Profil; empfindliche Seitenwand; unter 2,5 bar springt der Reifen von der Felge oder schlägt durch“ sprechen eine deutliche

Sprache. Abzüge bekommt das Bike auch für seinen Ausstattungsmix mit XTR-Schaltwerk und LX-Schaltung statt eines XT-Duos – und für Sparaktionen wie Suns Rhino-Lite-Felgen in der gesteckten Version oder den unterdimensionierten Steuersatz.

Das **Rocky Mountain RM6** kostet bergauf mit 17,6 kg Kampfgewicht viele Körner, spielt jedoch bergab seine Stärken aus. Extreme Abfahrten, fette Drops, steile, ausgesetzte Trials – dank mächtigem Trust-Link-Hinterbau, steifem Hauptrahmen und Rocky-typischem Handling ist das RM6 kaum aus der Ruhe zu bringen. Kritikpunkt: Der kurze Vanilla-R-Dämpfer kommt auf Grund der scharfen Übersetzung des Hinterbaus des öfteren arg ins Schwit-

zen. Viel Freude bereitet jedoch die 150-mm-Doppelbrückengabel Marzocchi Super T an der Front. Je schwieriger der Trail, desto spektakulärer deklariert die Doppelbrücke die restlichen Z1-Forken im Testfeld, die trotz Semi-Steckachse QR20+ in Steifigkeit und Lenkpräzision hoffnungslos unterlegen sind.

Auch die Rock Shox Psylo SL am **Giant AC Team** stößt im Extrembereich häufig an Grenzen, nervt mit starker Verkantung auf dem ersten Drittel des Federwegs und dem daraus resultierenden, mäßigen Ansprechverhalten. Nicht auf der Höhe der Zeit ist die Giant-eigene MPH-Scheibenbremse, die auf langen Downhills nach einer kräftigen Hand verlangt. Ebenfalls auf der Negativliste der MB-Tester stand die Sattelstütze: Ihr Verstellbereich ist zu gering.

Dafür zählt der vom Hersteller perfekt abgestimmte und dazu noch variable Giant-Hinterbau zu den besten im Testfeld. Hier haben die Techniker aus Taiwan vorbildliche Arbeit geleistet. Vorzeigenswert ist auch das Gewicht des AC Team: Mit 14,5 Kilogramm liegt das Bike auf einem Niveau, auf dem sich noch vor vier, fünf Jahren CC-Fullys bewegten. Somit sind Freerider auf dem Giant selbst

S O U L R I D E R



TOP: die Freeride-Legende Super T, Maguras Gustav M und Specializeds Weltklasse-Hinterbau Big Hit.

ROCKY MOUNTAIN: Nach dem Patronentausch erfreute die Super T mit 150 mm feinstem Federweg und enormer Steifigkeit.

CHEETAH: Maguras Gustav M ist die mit Abstand beste Freeride-Bremse. Keine Ausfälle, kein Quietschen, Bremspower satt und perfekte Dosierung.

SPECIALIZED: Dieser Hinterbau hat es in sich. Perfekt abstimmbare, enorm leistungsfähige, vierfach verstellbare, seitensteife und konsequent 24-Zolltaugliche! Hit it!



FOTOS: CHRISTOPH MALIN

bergauf recht flott unterwegs. Flott auch der Preis: Angesichts der Ausstattung ist das AC Team mit 5500 Mark ein Schnäppchen.

Das **Kona Stinky** erfreute mit seinem problemlosen, homogenen Handling, dem ausgezeichnet abgestimmten Fahrwerk und der voll absenkbaren Sattelstütze. Highspeed-Abfahrten liebt das Stinky, winkelige Kurse sind allerdings nicht sein Ding. Trotzdem: Egal ob fette Drops oder Dirt-Jumping im Funpark, das Kona geigt überall vorne mit. Flop: Auf langen, steilen Abfahrten fällt die hintere Hayes-Disc oft durch Fading aus. Die Forderung an Kona (und Specialized): Bitte stattet eure Freerider 2002 auch hinten mit 8"-Scheiben aus!

Negativ-Überraschung Nr. 1 bei den Bremsen bleibt jedoch Hopes Enduro 04 am **Hot Chili Rayzor**. Sie knarzte, quietschte und kreischte trotz aller Anti-Lärm-Tricks ausdauernd. Erst ein Laufradwechsel auf die 6fach befestigte Hope-Scheibe schaffte Abhilfe. Weiteres Manko am ansonsten wunderschönen Rayzor ist der schlecht

abstimmbare Shock-Works-Dämpfer. Während Marzocchis Z1 sehr gute 130 mm Federweg zur Verfügung stellt, dringen vom Hinterbau immer wieder unangenehme Schläge durch. Ansonsten bietet das Hot Chili ein gutes Handling, fällt aber auf Grund des flachen CC-Vorbau auf engen und steilen Abfahrten zurück. Einen weiteren Kritikpunkt teilt das Rayzor mit dem Giant: Der lange Halfpipe-Shifter der 9.0-Gruppe von Sram ist für deftige Freerides ungeeignet. Rocky macht's richtig und montiert deshalb Shortys ans RM6!

Fazit: Der Test beweist es – die Bandbreite moderner Freeride-Bikes ist wirklich enorm. Wer einen Freerider in Light-Version zu einem attraktiven Preis möchte, sollte bei Giant zugreifen. Den Vogel aber schießt das MFR 01 von Cheetah ab. Bester Preis, beste Funktion – da haben selbst die kultigen Freerider von Rocky Mountain und Specialized ihre liebe Mühe. *Christoph Malin*

FLOP: Diese Parts verdarben an den Freeridern den Spaß.



GIANT: Die MPH-Disc ist leider nicht mehr ganz auf der Höhe der Zeit und benötigt auf langen Abfahrten hohe Bedienkräfte. Dringender Wunsch: schärfer übersetzte Geberarmaturen.

KONA, SPECIALIZED: Die kleine Hayes-Disc kämpfte heftig mit Überhitzungsproblemen.



CHEETAH: Spezielle 24"-Ausfallenden sollen verhindern, dass Reifen wie der 2,35-Zöller von Schwalbe in hart gefahrenen Kurven an den Kettenstreben streift. Das klappt leider nicht immer.



LIGHTER... STRONGER... FASTER



Scuzzy



Fuzzy



Logic



Zero

die innsbrucker schule

Text: Harald Philipp Fotos: Christoph Malin/vertriders.com

Im Racing haben wir Downhill, Dual und 4Cross. Dirt und Street übernahmen wir von den 20-Zoll-Fahrern. Freeriden inklusive Slopestyle ähnelt den Snow Sports. Man kann fast alles in Kategorien einteilen. Und trotzdem gibt es noch neue Trends. In aller Munde ist gerade das Vert Riding, eine Art Downhill-Trial, um steilste Single Trails ohne Tempodruck möglichst fehlerfrei zu bezwingen. Einige Downhiller, zum Beispiel Manfred Stromberg und Dennis Stratmann, erkannten auch schon die akute Ansteckungsgefahr. Die Lehre vom Vert Riding wird sich weiterverbreiten, da sind wir uns sicher.



Ein waldgrüner Geländewagen fährt über die Brenner-Autobahn Richtung Norden, hinterm Steuer sitzt ein blonder Mann. Picco kommt grade von einem traumhaften Single-Trail-Urlaub am Gardasee zurück. Seine Augen leuchten, als sich die Wolken öffnen und den Blick auf die Gebirgskette nördlich von Innsbruck freigeben. „Nordkette“, flüstert er ehrfürchtig verliebt. An diesen Bergen scheint etwas besonders faszinierend zu sein und zwar nennen sie das hier Vert Riding.

Ein Jahr später will ich herausfinden, was das genau ist, Vert Riding, und ich reise kurz entschlossen in die Landeshauptstadt Tirols. Erst mal noch den Local Christoph Malin anrufen und spontan werde ich zu einer Tour eingeladen. Es scheint fast so, dass man in Innsbruck immer jemanden zum Biken findet, egal ob morgens unter der Woche oder im Winter mitten in der Nacht. „Wir treffen uns um 17 Uhr, es wird trialig!“

Den ersten nicht kleinen Teil des Weges nach oben legen wir wegen des späten Starts mit dem Auto zurück, danach geht es sportlich mit dem Bike weiter. Zum Glück gehen die Innsbrucker den Uphill locker an. Während einige lebhaft übers „Schnackseln“ (was das wohl ist...) in außergewöhn-

lichen Formen philosophieren, erklärt Christoph das Bergpanorama. Christoph ist Journalist und Gründer der Innsbrucker Freeride-Community Vertriders.com. Er hat es sich zur Aufgabe gemacht, alles auf Film und Foto festzuhalten, was die Innsbrucker Freerider in den Bergen treiben. Der Uphill wird jetzt deutlich technischer, zwingt uns zum Absteigen, doch weiter vorne wuchtet Picco sein Downhill-Bike stetig bergauf. Ungläubig schüttele ich den Kopf – es gibt wohl sonst niemanden, der mit einem solchen Bike derart motiviert den Berg bezwingt. Irgendwann wird es aber auch Picco zu steil und er schultert sein 22 Kilo schweres Bike. „Ab hier muss man tragen“, ruft er uns zu, wir glauben es gerne...

Die Umgebung ist inzwischen hochalpin und wir befinden uns über der Baumgrenze. Ein Panorama wie in einem Heimatfilm und die Gämsen, die vor uns aus dem Kieferngbüsch springen, lassen einen ganz vergessen, dass die Großstadt Innsbruck in Luftlinie nur fünf Kilometer entfernt ist. Ein Schweißtropfen läuft mir ins Auge und weckt mich aus meinen Tagträumen – die Anstrengung, ein schweres Freeride-Bike durch ein Schneefeld zu tragen, ist spürbar ungewohnt.

Nach etlichen weiteren Uphill-Metern sind wir endlich oben angekommen. Vor uns sehen wir die schneebedeckten Gipfel des Stubai-Brenner- und Ötztals, Innsbruck liegt uns zu Füßen. Wir setzen uns auf eine saftige Almweide, um uns vom Aufstieg zu erholen, von jetzt an geht es über tausend Höhenmeter nur noch bergab. Während ich, dem Hungerast nahe, etliche Schokoriegel vertilge, zeigt mir Christoph einige Trails an den uns umgebenden Berghängen und neidisch denke ich kurz daran, dass wir zu Hause nur zwei Abfahrten haben. „Das alpine Wegenetz ist riesig und fast schon unüberschaubar“, erklärt er. Picco hat seine Protektoren schon angezogen und will los. Gewitterwolken ziehen auf und Picco schaut besorgt in den Himmel. Als Bergführer kennt er die Gefahren im hochalpinen Gelände.

Die Abfahrt beginnt mit einem flüssigen Weg über Almgebiete und ich würde gerne etwas schneller fahren. Gerade als ich Hias überholen will, warnt er mich: „Achtung, gleich kommt die erste Schlüsselstelle!“ Schlagartig wird der Trail steiler und führt in den Wald. Durch die Bäume erkenne ich die Steilheit erst und nehme lieber wieder etwas Tempo raus.

Picco und Hias trialen problemlos durch eine 180°-Serpentine. „Einfach mit dem Vorderrad um die Kurve fahren, Hinterrad versetzen und dann den Absatz runter“, ruft mir Picco ermutigend zu. Zur Sicherheit stellt sich Hias an den Rand der Kurve, hinter dem es fast senkrecht bergab geht. Hias hat vor kurzem sein Medizinstudium beendet und wird von allen „Doctore“ genannt. Der Gedanke, mit einem Arzt und mit einem Bergführer unterwegs zu sein, gibt mir trotz der schweren Aufgabe Sicherheit. Ich folge Piccos Empfehlung – geschafft! Der Weg geht in derselben Steilheit weiter und erinnert stark an einen Klettersteig; an einigen Stellen sind Drahtseile für Wanderer gespannt. Immer wieder sind enge Serpentine, rutschige Felsplatten, schmale Schrägfahrten und hohe Wurzelabsätze zu bewältigen – alles im Steilgelände, wo ein böser Fehler den Absturz bedeuten würde. Kaum vorstellbar, dass sich hierhin viele Wanderer trauen – mit Mountainbikern würde wohl niemand rechnen. Picco hat eine Passage nicht auf Anhieb geschafft und trägt sein Bike wieder bergauf, um seine Ehre zu retten. Seine Unterschenkel zieren „Bikinistreifen“ von Schien-

Vert Riding ist steil, knifflig, irgendwann machbar, extrem befriedigend und als Jam mit Freunden ein Gruppenerlebnis



Picco und Harald tragen zurück, die Passage will man schließlich fehlerfrei schaffen



beinschonern – er verbringt offensichtlich viel Zeit mit dem Bike am Berg. Beim zweiten Versuch schafft er die Sektion. Wenn nicht, dann hätte er es vermutlich so lange versucht, bis er die Stelle gefahren wäre. Die Abfahrt ist inzwischen so technisch, dass ich einige Passagen direkt runterklettere, während Picco und Hias weiterhin alles ausbouldern.

Vert Riding kann man wohl am ehesten als „Downhill Trial“ beschreiben, Vert Rider Georgy erklärt: „Wir schleichen chirurgisch den Berg runter!“ Der Freeride-Style der Innsbrucker hat sich perfekt an die Umgebung angepasst – ein Wegenetz, das über Jahrhunderte gewachsen ist und alles von Flow bis steilen Nervenkitzel zu bieten hat, liegt ja direkt vor der Haustüre.

Der Weg wird jetzt wieder flacher und ich bin erleichtert, die steilen Passagen überlebt zu haben. Bis ins Tal sind noch etliche Höhenmeter zu vernichten und Picco lässt die Bremsen auf. Wie ein Wiesel flitzt er durch einen traumhaften Hohlweg mit etlichen Natursprüngen und Anliegern. Voll gepumpt mit körpereigenen Drogen und gänzlich erschöpft vom Up- und Downhill kommen wir kurz vor Sonnenuntergang im Tal an.

DIE NEUE VERT-RIDING-STRECKE IM NORDPARK INNSBRUCK

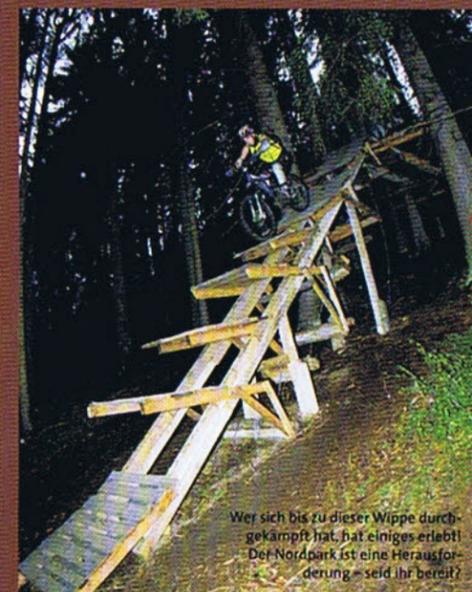
„Der schrägste Park der Stadt“ – schon der fein gewählte Werbeslogan macht neugierig. Das Nächste, was man zu hören bekommt von einem, der den neuen Trail schon ausprobiert hat, hört sich so an: „Ist sie zu stark, bist du zu schwach!“ Dies charakterisierte am ehesten den Nordpark-Trail in Innsbruck. Der neue Spielplatz der Vert Rider ist die mit weitem Abstand schwierigste offizielle Strecke im deutschsprachigen Raum, noch dazu mit Seilbahn.

Über den Dächern Innsbrucks an den steilen Hängen der Nordkette hat Streckenbauer und Pro-Freerider Picco mit Schaufel und Säge eine einmalige Abfahrt gebaut. Die Nordkettenbahn shuttle Biker und Wanderer von der Hungerburg (868 m) auf die Seegrube (1.905 m), eine Vierfahrtenkarte mit Bike-Transport kostet 23 Euro. Jedem sei wärmstens empfohlen, das einmalige Panorama von der Seegrube auf Innsbruck und die umliegenden Alpentäler zu genießen, bevor es auf die sportlichen 4,2 Kilometer und 1.030 Höhenmeter zurück ins Tal geht. Die Augen werden nämlich nur noch am Trail kleben.

Im oberen Streckenabschnitt hat dieser ein durchschnittliches Gefälle von steilen 36° und ist gespickt mit natürlichen Hindernissen wie engen Spitzkehren, Felsstufen und Wurzelpassagen. Besonders technische Sektionen sind durch Warnschilder markiert und haben von den Locals so schöne Namen bekommen wie „Preußenschleuder“ oder „Mumu“... Trial-Techniken wie das Versetzen des Hinterrad- und Vorderrades oder das Überwinden enormer Steilheiten sind Grundlagen zum sicheren Befahren der Abfahrt, ansonsten kann man sich auf längere Schiebe- und Tragepassagen einstellen. Selbst für Profis bieten sich Schwierigkeiten, die erst nach genauer Besichtigung und mit einer ordentlichen Portion Mut und Fahrtechnik machbar sind. Im unteren Streckenteil ist das Gefälle etwas geringer, dafür hat Picco mithilfe der Innsbrucker Fahrer einige technische North-Shore Hindernisse gebaut, von denen besonders die imposante Siebenfach-Wippe mit anschließendem Drop durch hohe Adrenalinausbeute auffällt.

„Massenkompatibilität war nicht unser Ziel“, erklärt Picco, stattdessen möchte er das alpine Downhill-Trialen Interessierten näher bringen. Downhill-Heizer, die auf High Speed stehen, werden auf der verblockten und eher langsamen Strecke kaum Spaß haben. Dafür können Freunde des Vert Riding stundenlang Sektionen austesten und für die nächsten Abenteuer im hochalpinen Gelände trainieren.

Infos zum Nordpark-Trail gibt's auf www.vertriders.com und auf www.nordpark.com.



Wer sich bis zu dieser Wippe durchgekämpft hat, hat einiges erlebt! Der Nordpark ist eine Herausforderung – seid ihr bereit?

First Test

Rock Shox Totem, Rock Shox Lyrik, Avid Code

Erfolgreiche Mission

Mehr Federweg, schnellere Niveauregulierung, neue Mission-Control-Plattform, wenig Gewicht, praktische Detaillösungen. Rock Shox's 2007er Freeride-Gabeln Totem und Lyrik und Avids neue Bremse Code sind das Tüpfelchen auf dem i eines perfekten Freeride-Tages. Ausprobiert in Serfaus in Tirol ...

TEXT & FOTOS: Hubi Hager

Um die neuen Teile ausgiebig zu testen, trafen wir uns mit den Innsbrucker Verridern Christian „Picco“ Piccolruaz und Christoph Malin in einem der besten Freeride-Gebiete Österreichs: Serfaus-Fiss-Ladis.

Diese Region im Oberen Inntal sollte nicht nur Wintersportlern ein Begriff sein, denn im Sommer stehen sämtliche geöffneten Lifanlagen auch Mountainbikern zur Verfügung und ermöglichen eine bequeme Auffahrt bis knapp unter 3.000 Meter. In Kombination mit einem nicht enden wollenden Netz aus Wanderwegen aller Schwierigkeitsgrade steht damit z.B. einer 8.000-Tiefenmeter-Tagestour nichts im Weg. Außer vielleicht die zahlreichen Wanderer, die aber – rücksichtsvolles Annähern und Verhalten vorausgesetzt – bereitwillig zur Seite gehen oder sogar die Kuhgatter mit einem freundlichen Nicken aufhalten.

Mehr über die Bikeregion Serfaus-Fiss-Ladis gibt's übrigens im Rahmen eines Bikereports im nächsten Frühjahr in der MBR.



1-Finger Bremshebel

Der Code Bremshebel liegt nicht nur besonders angenehm in den Fingern (meistens reicht einer), sondern verfügt auch über einige praktische Features. So ist etwa der Griff dreifach kugelgelagert und funktioniert deshalb besonders leichtgängig. Bei einem Sturz klickt er sich aus und verhindert so eine Beschädigung des Kolbens. Durch eine seitenneutrale Position des Druckpunkt-Verstellrädchens sind die Bremshebel für beide Griffseiten geeignet, was viele Freerider besonders schätzen werden.

2-Step Air Niveauregulierung

2-Step Air nennt sich die neue Technologie zur Niveauregulierung bei den Luftfedergabeln, bei der der Federweg per 60°-Drehung eines Hebels an der Gabelbrücke abgesenkt oder ausgefahren werden kann. Im abgesenkten Zustand ändert sich die Federkennlinie kaum, die Gabel spricht weiterhin feinfühlig an.

3-fache Einstellung mit nur einem Drehknopf

Ein Knopf, viele Missionen. Der neue Mission-Control-Dämpfer wird mittels Multi-Drehknopf eingestellt. Blau verändert die High-Speed-Druckstufe, was z.B. bei hohen Drops ein Durchschlagen durch erhöhte Progressivität verhindert. Das kleine silberne Rad erlaubt einerseits die Einstellung der Low-Speed-Druckstufe (verhindert zu starkes Einsinken der Gabel beim Bremsen); zieht man es heraus, wird andererseits das Floodgate (bekannt von Motion Control) aktiviert, was die Gabel sperrt, je nach Einstellung ab einer gewissen Stoßintensität aber wieder öffnet.

4-Kolben-Bremssattel

Mit vier Kolben und extragroßen Bremsbelägen nimmt der kaltgeschmiedete Code Bremssattel die wahlweise 185 oder 203 Millimeter großen Discs in die Zange. Natürlich verfügt auch er – wie alle Avid Bremsen – über das patentierte Drei-Achsen-Bremssattel-Ausrichtungssystem, das mit seinen sphärischen Distanzringen eine einfache dreidimensionale Einstellung erlaubt.

ROCK SHOX TOTEM SOLO AIR

EINSATZBEREICH	Freeride
FEDERWEG	180 mm
GEWICHT	2.600 Gramm (inkl. Maxle und 1,5" Steuerrohr)
PREIS	€ 1.099,-
VARIANTEN	Stahlfeder oder 2-Step Air absenkbar (beide 2.857 Gramm mit 1,5" Steuerrohr) auch mit 1 1/8" Steuerrohr erhältlich, aber mit höherem Gewicht



FAZIT

Die Totem, mit wuchtigen 40 Millimeter Standrohren und 1,5" Steuerrohr ausgestattet, schließt eventuelle Bedenken bezüglich Steifigkeit und Robustheit bereits optisch aus. Spätestens am Trail bekehrt sie auch die letzten Zweifler dank toller Lenkpräzision und -steifigkeit. Selbst stärkste Brems- und Lenkmanöver lassen sie unbeeindruckt. Erfahrung erfordert die Einstellung des Mission-Control-Dämpfers, nach etwas Übung lässt sich die Gabel aber perfekt auf die jeweiligen Bedürfnisse einstellen. Als beinahe überflüssiges Feature entpuppte sich in Serfaus hingegen das aktivierbare Floodgate. Einerseits lässt sich die Gabel bereits durch die einstellbare Low-Speed-Druckstufe wipfrei machen, andererseits stellt sich die Frage, ob man auf einem Freeride-Bike tatsächlich eine gesperrte Gabel braucht.

ROCK SHOX LYRIK 2-STEP

EINSATZBEREICH	Enduro/Freeride
FEDERWEG	115–160 mm
GEWICHT	2.450 Gramm (inkl. Maxle und 11/8" Steuerrohr)
PREIS	€ 1.099,-
VARIANTEN	Stahlfeder U-turn (2.550 Gramm) oder Solo Air (2.313 Gramm) Wahlweise mit 1,5" oder 11/8" Steuerrohr



FAZIT

Im Vergleich zur Totem wirkt die Enduro-Gabel Lyrik beinahe filigran, was bei 35 Millimeter Standrohren aber nur eine Sinnestäuschung sein kann, denn: Es ist kein Unterschied hinsichtlich Steifigkeit und Lenkpräzision zu bemerken. Mit der einfach zu bedienenden 2-Step-Absenkung ist die Lyrik ihrer großen Schwester bergauf natürlich deutlich überlegen. Und im Gegensatz zur Totem macht hier auch das Floodgate Sinn, weil Enduro-Fahrer doch auch längere Strecken bergauf fahren. Besonders lobenswert: Problemlos gibt die Lyrik den vollen Travel wieder frei, ohne dass man das Vorderrad entlasten müsste. Bergab zeigt sie sich bei richtiger Einstellung der Mission-Control-Dämpfung von der sensiblen Seite und braucht den Vergleich mit den Gabeln der Konkurrenz nicht zu scheuen.

AVID CODE

EINSATZBEREICH	Freeride/Downhill
SYSTEM	4 Kolben Bremssattel
GEWICHT	597 Gramm (203 mm Disc)
PREIS	€ 494,- p. Paar



FAZIT

Abgesehen von den zahlreichen praktischen Features und der hervorragenden Hebel-Ergonomie sieht die neue 4-Kolben-Freeride-Bremse Code auch verdammt gut aus und passt mit dem robusten Design perfekt zur Totem bzw. Lyrik. 1.000 Tiefenmeter am Stück sind in Serfaus keine Seltenheit, was auch die Bremsen so richtig fordert und mitunter zum Glühen bringt, da macht auch die Code keine Ausnahme. Aber selbst im rauchenden Zustand reicht noch immer ein Finger aus, um das Bike unter Kontrolle zu halten.

Panzerknacker-Parts

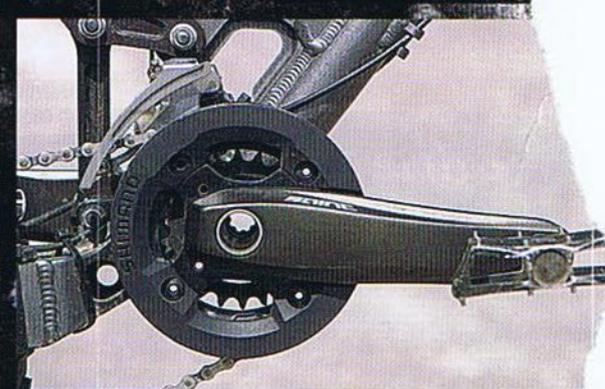
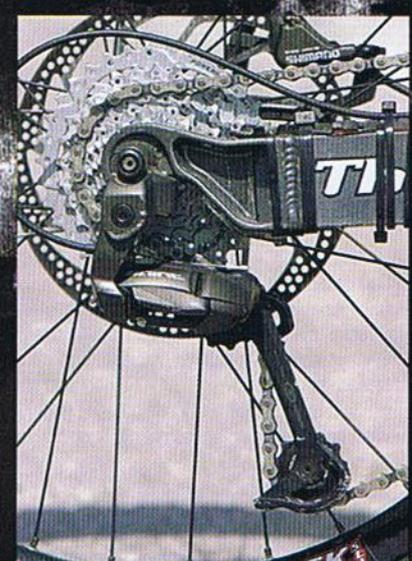
Seit einigen Monaten ist sie am Markt – Shimanos Saint, die speziell für Freerider entworfen wurde. Kernstück ist eine superstarke Kurbelgarnitur nach XTR-Vorbild (Einheit aus rechter Kurbelseite und Hohlachse, extra breites Tretlager, wahlweise ein, zwei oder drei Kettenblätter). Das verstärkte Oversize-Schaltwerk wird mit der Hinterrad-Steckachse verschraubt, ein Schaltauge ist überflüssig. Die Naben besitzen verzahnte Scheibenbremsen-Aufnahmen (Oversized Centerlock), die Discs gibt's im 203 bzw. 160 mm-Format. Bei ihrem Erscheinen hat die Hardcore-Gruppe jede Menge Vorschuss-Lorbeeren kassiert (siehe MBR 7/03), nun kann sie im MBR-Dauertest ihre Stärken unter Beweis stellen. Zum Cheftester wurde Christian „Picco“ Piccolruaz erkoren, der zum harten Kern der Innsbrucker Vertriders und zu den besten Freireitern des Landes zählt. Montiert wurden die Saint-Parts auf ein Rocky Mountain RM7 mit Marzocchi Triple-8-Gabel. Seit Mitte März hat Picco nun über 15.000 Höhenmeter Downhill-Trails in den Tiroler Alpen und am Gardasee heruntergebogen, bis dato arbeitet die Gruppe anstandslos. „Das Schaltwerk hat zwar ordentliche Schrammen von harten Kollisionen abbekommen, steht aber voll grad' da dank der Montage mit der Steckachse. Nie mehr verbogene Schaltaugen! Die Bremsgriffe liegen hervorragend in der Hand, geben supergute Dosierbarkeit und Power. One Finger Braking. Bei langen Abfahrten wünscht man sich a bissl' mehr Bremspower. Nur bei der Standfestigkeit können die Saint-Discs nicht ganz mit der Magura Gustav M mithalten.“ Unser Tipp: Shimano bietet unterschiedliche Bremsbeläge als Zubehör an, mit denen sich die

Bremskraft hinaufschrauben lässt. Eine deutliche Verbesserung hinsichtlich der Stabilität – im Vergleich zum herkömmlichen Tretlager-Standard – bringt das Kurbelset mit dem breiten Tretlager. Saint – die perfekte Freeride-Gruppe? Ein paar Eigenheiten bringen die Parts mit sich: Zum Befüllen des hydraulischen Bremsensystems braucht man ein spezielles Tool, das im Shimano-Zubehörprogramm erhältlich ist. Die Inverse-Schaltung ist gewöhnungsbedürftig (wie auch bei den neuen XT bzw. XTR-Schaltwerken in Kombination mit Rapidfire-Hebeln). In Sachen Kompatibilität steht die Saint ziemlich alleine da, derzeit bietet nur DT Swiss passende Hügi-Naben mit Shimano Oversized-Centerlock-Disc-Aufnahme an. Trotz der Justierschraube kann das Schaltwerk bei Hinterradschwingen wie beim RM7 anschlagen. Abhilfe: Ein Stück Gummi (von altem Reifen) aufkleben. Die Hydraulikleitungen könnten stabiler sein – während einer Testfahrt wurde eine Leitung durch einen dünnen Ast halb ausgerissen. Bremsen war dann nur eingeschränkt möglich.

Alle Preise

Kurbelgarnitur 22/32/44 Z	€ 345,95
Kurbelgarnitur 46 Z	€ 308,95
Disc Brake vorne	ab € 82,95
Disc Brake hinten	ab € 82,95
Bremsscheibe 203 mm	€ 49,95
Bremsscheibe 160 mm	€ 45,95
Nabe vorne	€ 119,95
Nabe hinten	€ 218,95
Kassette 11–32, 11–34	€ 82,95
Schaltwerk	€ 139,95
Umwerfer	€ 45,95
Kette	€ 32,95
Schalt/Bremshebel (Set inkl. Leitung)	€ 378,95

Shimano Saint



Die superstarke Kurbelgarnitur ist nach XTR-Vorbild aufgebaut: Rechte Kurbelseite und Hohlachse bilden eine Einheit, die linke Kurbel wird auf der verzahnten Achse festgeklemmt. Das extra breite Tretlager bietet enorme Stabilität. Wahlweise mit ein, zwei oder drei Kettenblättern erhältlich.

Das verstärkte Oversize-Schaltwerk wird mit der Hinterrad-Steckachse verschraubt, ein Schaltauge ist überflüssig. Selbst harte Kollisionen konnten dem Schaltwerk nichts anhaben.

Shimanos neuer Standard für Freeride-Bikes heißt Saint. Der Innsbrucker Vertrider Picco wird die Hardcore-Gruppe eine ganze Saison lang auf Biegen und Brechen testen. Bis jetzt liegen bereits 15.000 Höhenmeter hinter Picco, seinem RM7 und der Saint.



Ride the difference: Rocky Mountain meets Graubünden.



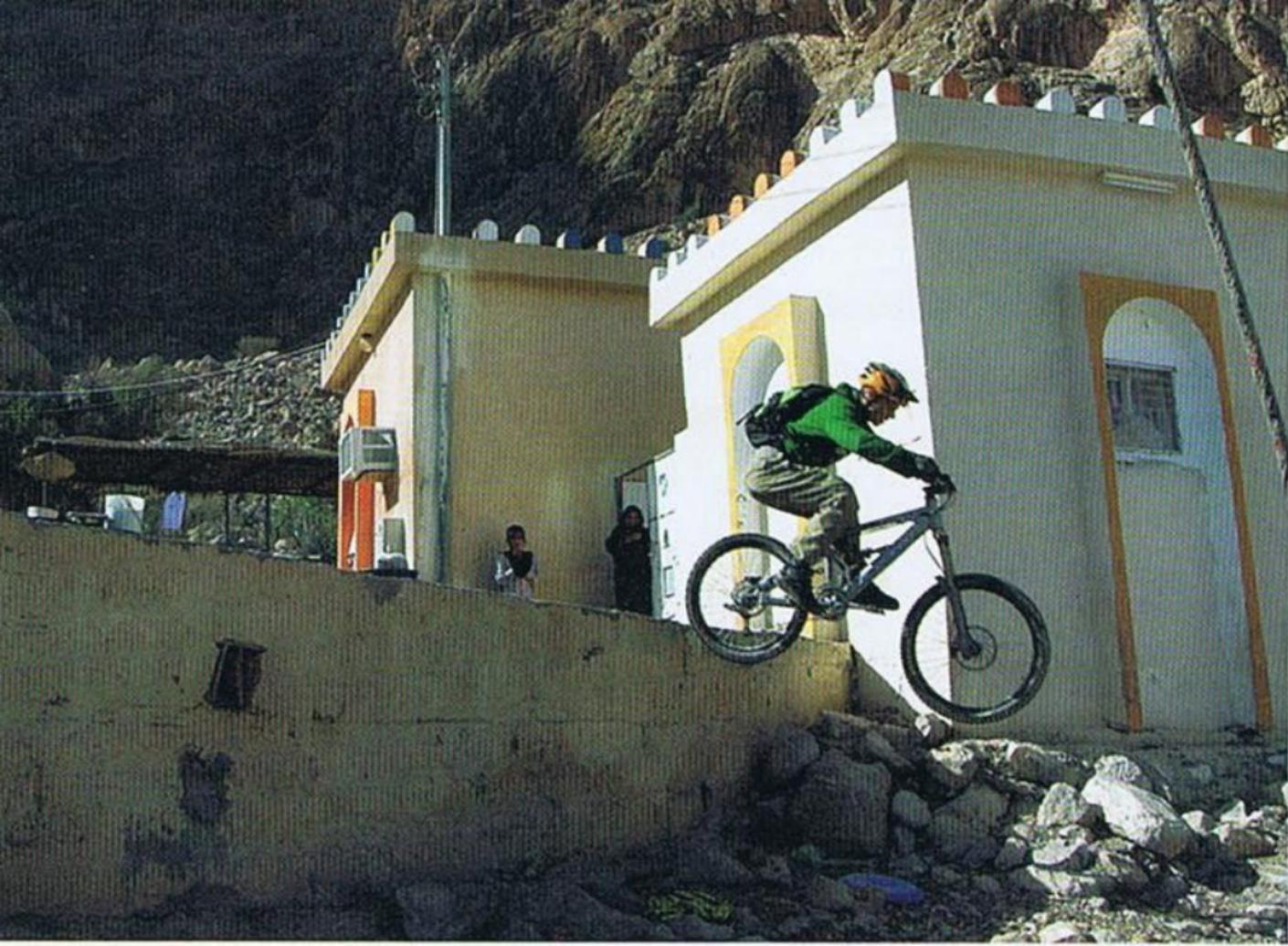
Freizeit & Tourismus



Wer sich beim Bau eines Bikes soviel Mühe macht, liebt seine Arbeit: Die handgearbeitete Qualität unserer Bikes ist das Ergebnis von unzähligen Stunden Forschung, Entwicklung und Testen. Überzeugen Sie sich beim autorisierten Rocky Mountain Fachhändler oder bei einem unserer Testcenter. Mehr Infos Bike Action, Tel. 06071-92340 oder www.bikeaction.de

Die passende Unterlage zum richtigen Bike-Equipment: Graubünden hat sie! Ob Rocky Mountain-Frider oder Otto Normal-Biker: das Land der 937 Gipfel und 150 Täler hat sich in den letzten Jahren zur Bike-Destination Nr. 1 in der Schweiz gemausert. Wann kommen Sie Ihr Bike in Graubünden testen? Nähere Informationen erhalten Sie bei: Graubünden Ferien, Alexanderstrasse 24, CH-7001 Chur, Tel. +41 (0)81 254 24 24, Fax +41 (0)81 254 24 00, www.graubuenden.ch, contact@graubuenden.ch.

graubünden
The Heimat Fe



44 **FREERIDING IM OMAN.** Vertrider Christian „Picco“

Piccolruaz testete die Gebirgsmassive des Oman auf ihre Freeride-Tauglichkeit.

MBR 3/05

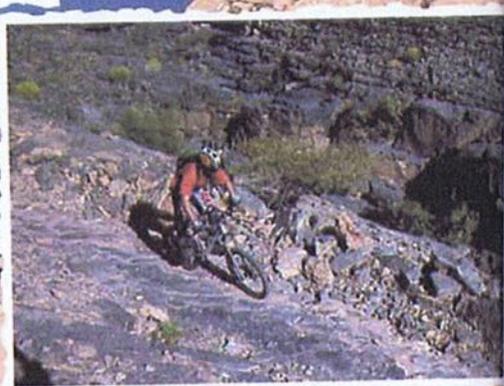
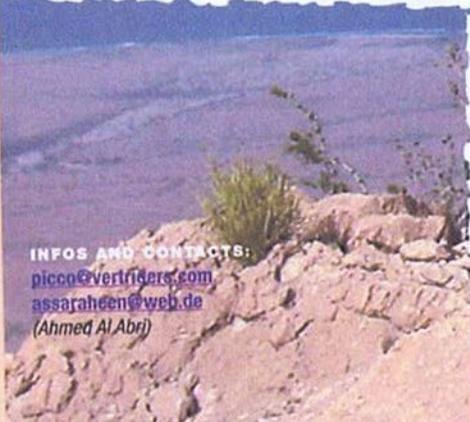
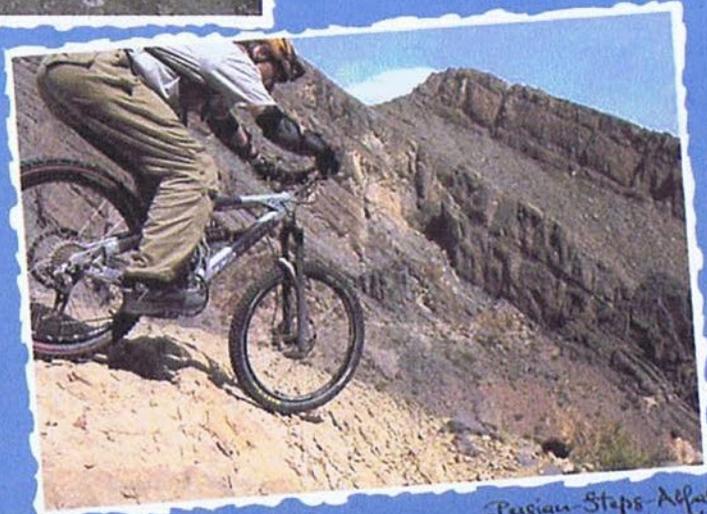
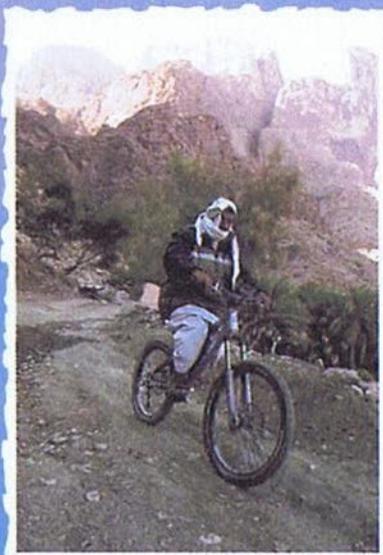
20 TEST. Ein Testfeld, so vielfältig wie der Einsatzbereich der neuen Gruppe von Shimano: Racer, Tourer, Einsteiger, Hardtail, Fully ... alles scheint möglich mit der LX!

Inshallah, wenn Allah will, werde ich aus diesem verdammten Wadi – einem wasserlosen Flusstal – auch wieder rauskommen. Schon zu lange empfängt das GPS kein Signal mehr, weil der gewundene Canyon einfach zu schmal ist. Gnädigerweise kann ich etwas später durch einen seitlichen Felskamin der Schlucht entkommen und herausklettern, das FST im Kreuz. Zurück am riesigen Jabal Akhdar Karstplateau, finde ich dank Satellitennavigation schnell wieder den richtigen Weg. Weg ist gut, der hiking trail „Persian Steps“ hier in den Western Hajar Mountains ist derart verblockt, dass nur Trail-Künste nach Art der Vertirider über die Gesteinsbrocken helfen. Doch deshalb bin ich ja hier: Die bis zu 3.000 Meter hohen Gebirgsmassive des Oman auf ihre Freeride-Tauglichkeit hin zu untersuchen.

Seit drei Wochen durchstreifen Ahmed, mein omanischer Guide und Freund, und ich die Berge. Rauf über steile Schotterstraßen mit dem Toyota, runter mit dem Bike. Etlliche traumhafte Gebirgsüberquerungen, Tagestouren zu entlegenen Gebirgsdörfern mit liebenswerten, unaufdringlichen Menschen und bis zu 1.000 Meter tiefe Wadis wurden so von uns erkundet. Das Potenzial an Dirtroads für abenteuerlustige Biker ist immens. Aber auch gemäßigte Touren oder Downhills mit Autoshuttle sind möglich. Abseits der Schotterstraßen wird es allerdings schnell extrem, da das Gelände immer wieder von Steinen übersät ist. Würde man diese Trails jedoch herrichten, wären die längsten Slickrocktrails nicht mehr länger in Utah ...

Endlich bin ich an der alten, verfallenen Moschee angekommen. Halbzeit. Von hier zieht der Trail als ehemaliger Pilgerpfad über mehrere tausend Steinstufen und später über lehmigen Boden und Felsplatten zur vorgelagerten Tiefenebene hinab.

Nach einer langen, abenteuerlichen Abfahrt erreiche ich ziemlich geschlaucht und ausgetrocknet den Ort Imti, wo Ahmed schon auf mich wartet: „Salam alaikum Picco, how was it with the bike?“ begrüßt er mich, mit einem fetten Grinsen im Gesicht. Tja, er kannte den Weg ...



इवावल

Freeride-Abenteuer im Oman

Innsbruck-Local Christian „Picco“ Piccolruaz testete die bis zu 3.000 Meter hohen Gebirgsmassive des Oman auf ihre Freeride-Tauglichkeit.

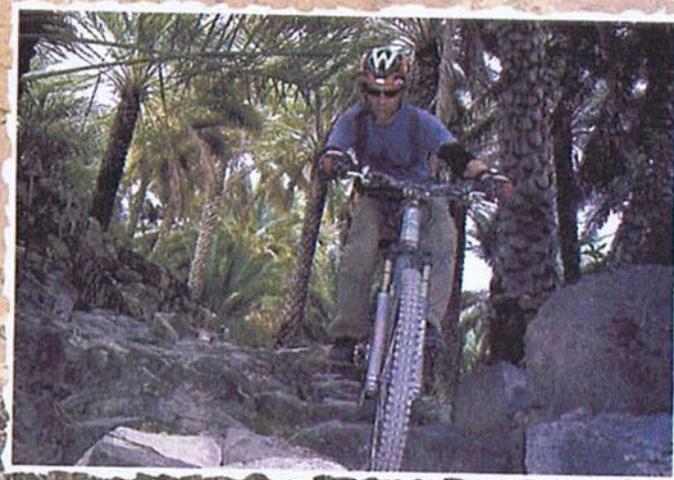
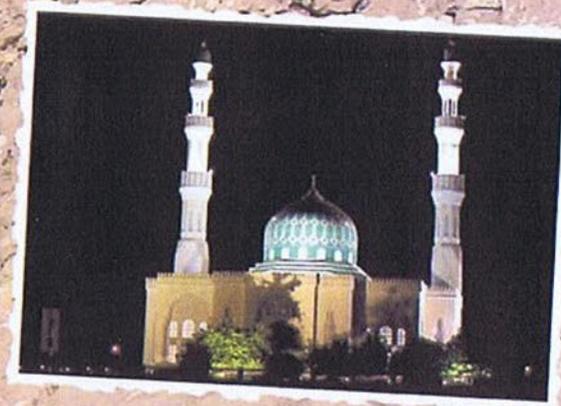
Persian-Steps-Abfahrt im Jabal Akhdar Massiv

Ein Traum: Slickrocktrails im Oman

INFOS AND CONTACTS:
picco@vertiriders.com
assaraheen@web.de
 (Ahmed Al Abru)

बोबोरपल!

Trialeen am Agh Sharqiya Plateau

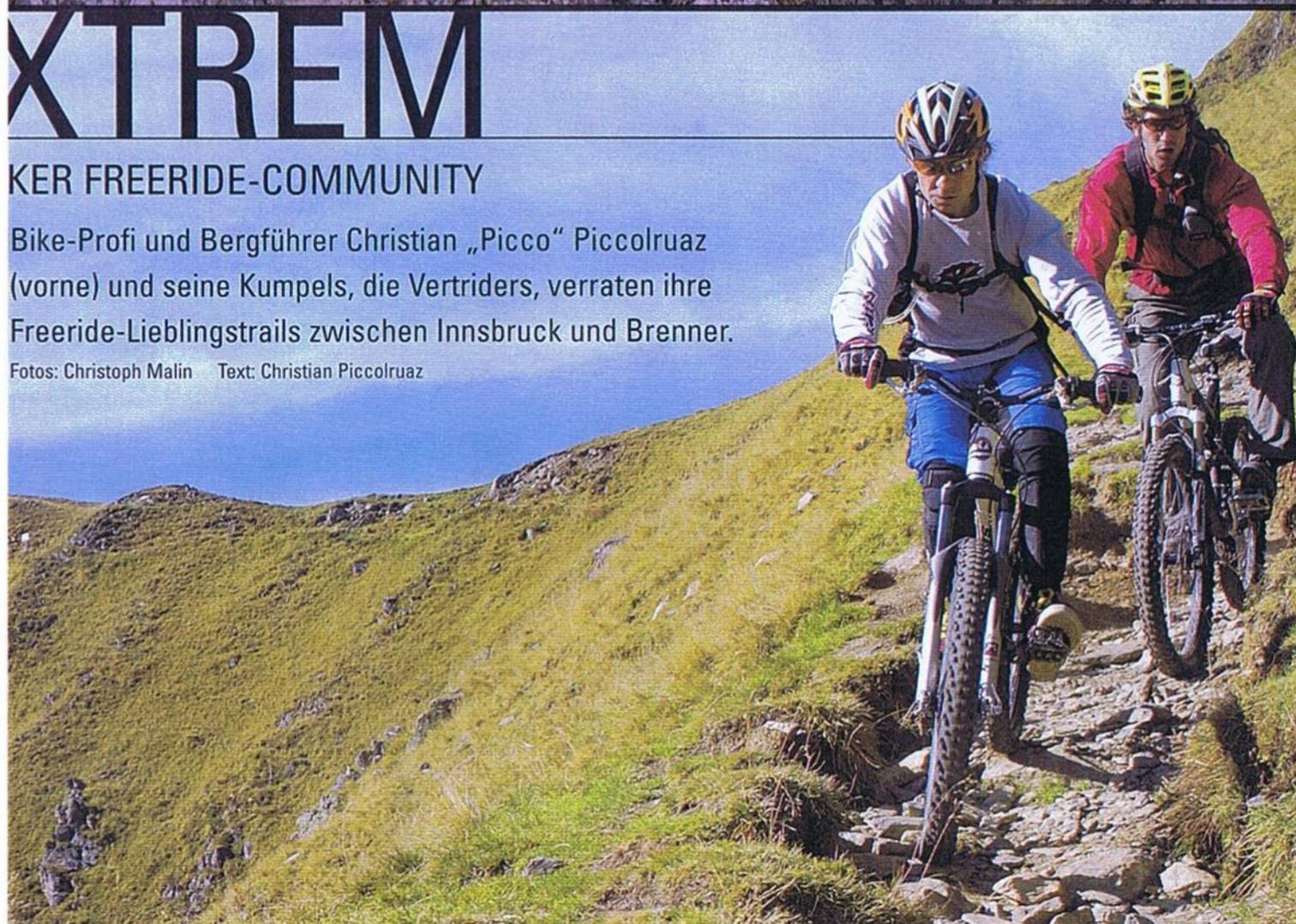


In den Gärten von Misfat, einem kleinen Dorf südlich des Jabal Shams Massiv



STUBAI EXTREM

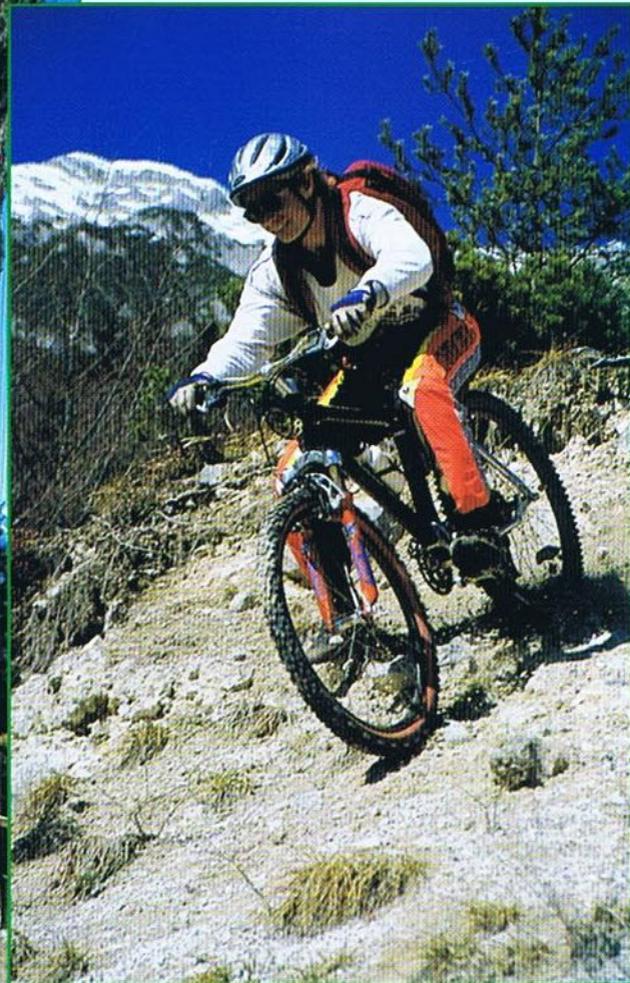
IM SPIELZIMMER DER INNSBRUCKER FREERIDE-COMMUNITY



Bike-Profi und Bergführer Christian „Picco“ Piccolruaz (vorne) und seine Kumpels, die Vertriders, verraten ihre Freeride-Lieblingstrails zwischen Innsbruck und Brenner.

Fotos: Christoph Malin Text: Christian Piccolruaz





Downhill Mountainbiking

.... der ultimative Kick in den Tiroler Bergen, über Stock und Stein, manchmal sogar im Schnee ...



Wer nicht gerne zu Fuß geht, fährt besser mit dem Rad. Runter geht's damit auf jeden Fall schneller. Für den einen ist es der Kitzel der

Geschwindigkeit, für den anderen die Geschicklichkeit, Wege mit all ihren Hindernissen zu meistern. Von vielen verpönt, erobern die Mountainbiker aber trotzdem mehr und mehr unsere Berge.

Picture: www.vertriders.com Location: www.nordpark.com

Bike: www.proceedcycles.com

VERTRIDERS.com

THE AUTHENTIC MOUNTAINBIKE



FULL BRAVO



ASSAULT SU



DUALY



DESC

RACE KNEE / SHIN



RACE ELBOW



SIXSIXONE

Vertrieb SIXSIXONE Deutschland
BIKE CREW, Postfach 101314, 86883 Landsberg.
Fax: 08191-29547
www.bikecrew.de

Vertrieb SIXSIXONE Schweiz:
TST Trading GmbH- Hauptstr. 26 CH - 4456 Tennike
Tel. +41 61 971 90 60 Fax +41 61 971 90 65
www.tst-trading.ch

Frühlingszeit...
.....SPARGELZEIT

★★★★★
Posthotel Kassl
Restaurant - Café "Central"

05252 - 6303
Tel.

Jeden Sonntag
FRÜHSCHOPFEN

Oetz durchgehend geöffnet - ganztägig warme Küche
Hochzeiten * Taufe * Muttertag * Jubiläum * sonstige Feiern...

Thomas Kluge & Peter Prock

RADSTUDIO

Zollerstraße 7

6020 Innsbruck

Tel/Fax 0512/570480



Tips für Mountainbiker

Anfangs sollte man nur flache Touren mit einer Länge von maximal 15 bis 20 Kilometer fahren und sich erst langsam steigern. Die Tour langsam beginnen, bis die Muskulatur aufgewärmt ist.

Nach dem Radfahren sollte man unbedingt den gesamten Körper dehnen. Einmal zu biken ist besser als keinmal, und wer hat schon viel Zeit? Aber um einen richtigen Erfolg zu haben, sollte man mindestens dreimal wöchentlich fahren.

Für die Wintersaison oder bei Schlechtwetter gibt es auch die Möglichkeit, sein Bike auf spezielle Rollen zu stellen und als Heimtrainer zu verwenden. Das Material sollte je nach Beanspruchung regelmäßig überprüft werden. Besonders die Reifen zu Saisonbeginn.

Als Ausrüstung unerlässlich sind: Ein Helm mit möglichst schmalen oder gar keinen Luftlöchern, damit der Kopf optimal geschützt ist. Eine Brille, die das Auge von allen Seiten her schützt. Nicht selten fliegt einem ein Insekt ins Auge oder spritzt einem der Schmutz vom Vordermann ins Gesicht, was leicht zum Verreißen des Lenkers und somit zum Sturz führen kann.

Eine Radhose schützt Nieren und Gesäß. Die Trikots sind mittlerweile fast alle atmungsaktiv, schützen vor Erkältungen und dienen Dank der vielen Taschen als »Reisekoffer«. Handschuhe mit Leder an der Innenseite machen Stürze »angenehmer«. Übrigens: Clipless-Pedale sind komfortabler und sicherer als Clips!

Der richtige Rahmen

Rahmen werden im wesentlichen aus vier verschiedenen Materialien hergestellt. Dabei wird Aluminium am häufigsten verwendet.

Stahlrahmen weisen ein gutes Preis-Leistungs-Verhältnis auf. Sie sind elastischer und damit komfortabler als Aluminiumrahmen, allerdings sind sie auch schwerer.

Titanrahmen sind leichter als Stahl, aber wesentlich teurer. Prinzipiell sind Titanrahmen wegen der hohen Elastizität

eher für leichte Fahrer empfehlenswert. Rahmen aus Carbon oder Verbundstoffen (zum Beispiel Thermobrid) glänzen durch geringes Gewicht und guten Elastizitäts- und Dämpfungseigenschaften. Allerdings ist die Verarbeitung auch hier viel aufwendiger und damit natürlich teurer. Metal Matrix bezeichnet eine Legierung aus Aluminium und Keramik, die ein besseres Festigkeits- und Gewichtsverhältnis als Aluminium aufweist.

Ihr Haus für jede Jahreszeit...

Ruhig gelegen · Große Sonnenterrasse
Abseits der Straße
Gutbürgerliche, leichte und preiswerte Küche
HAUSGEMACHTE KUCHEN UND STRUDEL
EISSPEZIALITÄTEN · feine Salatgerichte

RADFAHRER WILLKOMMEN!



ALPINA

Gasthof
Pension

Haus für Therapie und Erholung

A-6416 OBSTEIG · KREIDWEG 6
TEL. 05264/8186 · FAX 05264/8186-7

AUF ABWEGEN

Man trifft sie auf gesperrten Wegen, im offenen Gelände und im Hochgebirge: Während das **Radeln** auf über 5000 Kilometern Forstwegen im **Tiroler Mountainbikemodell** geregelt ist, betreten Freerider häufig **verbotenes Terrain**.

WORT JULIA BRUGGER | BILD GERHARD BERGER

Das Mountainbiken auf Forststraßen ist längst ein Breitensport. Davon sind „Freeriden“, „Vertriden“ und „Downhillen“ weit entfernt und werden es auch bleiben. Wohl aber erfreuen sich diese akrobatischen Disziplinen immer größerer Beliebtheit. Die Entwicklung der Rad- und Fahrtechnik der letzten Jahre sowie die Risikofreude der jungen Wilden bieten die nötige Voraussetzung. „Wir brauchen definitiv mehr Freeride- und im weiteren auch Downhill-Strecken“, sagt Christian „Picco“ Piccolruaz, einer der ersten Biker Tirols und Obmann des Vereins Trail Solutions, der für Wartung und Neuerung von Trails in Tirol zuständig ist. Nutzungskonflikte zwischen Wanderern, Förstern, Jägern, Touristen auf der einen und Free-Bikern auf der anderen Seite sind bei derzeitiger Lage programmiert. Es gilt, die entsprechenden Möglichkeiten zu bieten, um den Sport in Bahnen zu lenken.

Auch der Berg-Biker sucht nach Abwechslung und so wird, mangels Angebot, auf eigene Faust nach Alternativen gesucht. Es gibt genau einen offiziellen Single-Trail im Großraum Innsbruck: jener erst kürzlich eröffnete Hohlweg von der Hungerburg nach Mühlau. „Das ist für die stetig zunehmenden Biker zu wenig“, schlussfolgert auch Günther Zimmermann, Projektleiter des Mountainbikemodells (MBM) von der Forstabteilung des Landes.

Laut Österreichischem Forstgesetz ist das Fahren auf Forstwegen und im Wald grundsätzlich verboten. Der Sinn dahinter: Schutz von Wald, Wild und Wanderern. Dennoch haben sich die Österreichischen Bundesforste und weitere Grundeigentümer bereit erklärt, gegen ein Nutzungsentgelt von durchschnittlich 0,15 Euro pro Laufmeter und Jahr

ein Drittel der Tiroler Forstwege für Biker freizugeben. Steige sind davon jedoch ausgenommen. Josef Essl von der Fachabteilung Raumplanung-Naturschutz des Österreichischen Alpenvereins (OeAV) beklagt die mangelnde Sensibilität und Eigenverantwortung mancher Biker: „Die Leute fahren von der Hungerburg zwar den Trail hinunter, aber auch über andere Wege, die für Wanderer gedacht sind. Sie wissen nicht, dass sie dadurch einer guten Idee schaden.“

Grenzen respektieren

Den Bikern zeigen weniger der Naturraum, als vielmehr gestörte Grundstückbesitzer und Wanderer die Grenzen auf. „Das bekommen wir im Ballungsgebiet Innsbruck immer wieder zu spüren“, berichtet Roland Noichl vom MBM-Team im Land. Josef Essl beklagt das fehlende Bewusstsein mancher Radakrobaten: „Durch das Biken abseits der Wege entstehen Narben in der Natur. Es wäre wichtig, dass die Biker hierfür mehr Verständnis entwickeln. Es herrscht häufig die Einstellung: Mir doch egal, ich will da jetzt runter. Es muss aber über das persönliche Interesse hinaus gedacht werden.“

Im Bereich Skifahren macht das Land wegen zunehmender Abseits-Fahrer bereits auf den nötigen Respekt vor der Natur aufmerksam. Das Projekt „look before you go“ wurde speziell für Skigebiete entwickelt. „Wir wollen die Menschen dafür sensibilisieren, dass neben ihnen noch Wild und Jungwald existieren“, erklärt Günther Zimmermann. Für Mountainbiker auf Abwegen gibt es noch keine derartige Öffentlichkeitsarbeit.

In dieser Hinsicht sind sich Land Tirol, OeAV und der Verein Single-Trail Solutions



„WIR BRAUCHEN DEFINITIV MEHR FREERIDE- UND IM WEITEREN AUCH DOWNHILL-STRECKEN“

CHRISTIAN „PICCO“ PICCOLRUAZ,
OBMANN DES VEREINS TRAIL SOLUTIONS

Nutzungskonflikte zwischen Wanderern, Förstern, Jägern und Free-Bikern sind derzeit unausweichlich.

INFO

WAS IST WAS?

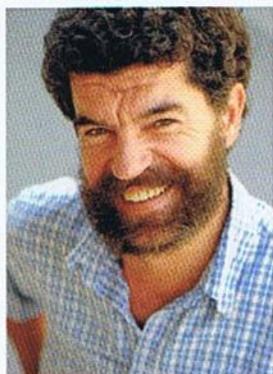
Freeriden: Eine Art grenzenloses Mountainbiken, bei dem der Fahrspaß – meist das Abfahren über Steige – im Vordergrund steht. Vergleichbar mit Skitourengehen.

Vertriden: Technisches Fahren auf Single Trails. Es geht darum, schwierige, enge Stellen zu meistern.

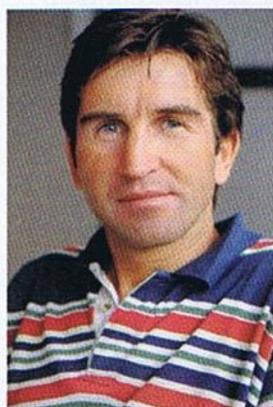
Downhillen: Ist eine Rennkategorie (neben Cross Country, Marathon und Four Cross). Es geht ums Talwärtsfahren auf Geschwindigkeit. Ebenso wie den Vertridern fehlen Downhillern die Trainingsmöglichkeiten, weshalb sie auf verbotene Strecken ausweichen.

Single Trail: Bezeichnung für den nicht mehr als zwei Meter breiten Pfad oder Steig, über den Freerider fahren. Grundsätzlich ist das Befahren von Steigen verboten, einzelne sind jedoch für Biker geöffnet. Der Schwierigkeitsgrad bei der Markierung ist gelb (extrem schwierig), neben blau, rot und schwarz für übliche MB-Routen.





GÜNTHER ZIMMERMANN,
PROJEKTLEITER DES
MOUNTAINBIKEMODELLS



JOSEF ESSL, ÖSTERREI-
CHISCHER ALPENVEREIN



einig: Es muss eine bessere Kanalisierung für Freerider und Downhill-Radler geben. Wie die aussehen soll, spricht, wie man Biker aus der Wildbahn und von den Wandersteigen holt, weiß jedoch keiner genau. Josef Essl: „Wir sind für speziell ausgewiesene Strecken für Freerider und Downhill-Biker. Es würde Sinn machen, in Skigebieten spezielle Wege anzulegen, da bereits die Infrastruktur für die Bergfahrt vorhanden und der Boden sowieso schon sehr belastet ist.“ Auf den Alpenvereinssteigen möchte der OeAV jedoch keine Biker sehen. Die Steige wurden für Wanderer angelegt und durch häufiges Befahren komme es – insbesondere bei Nässe – zu beträchtlichen Schäden der Steige, die kostenintensiv saniert werden müssen. „Wichtig ist, dass neue Trails nicht in ökologisch sensiblen Gebieten wie Biotopen, Feuchtgebieten oder Schutzgebieten angelegt werden.“ Auch die Österreichischen Bundesforste wollen keine Biker im Hochgebirge sehen. „Was wir definitiv ablehnen, sind Bike-Routen im hochalpinen Gelände“, erklärt Karl Franz vom Forstbetrieb Oberinntal. „Das bringt einen

Konflikt mit Weide und Jagd. Das Schadensrisiko ist zu groß.“

Mögliche Alternativen

Wohin aber mit den Bikern? „Der Patscherkofel würde sich beispielsweise für einen weiteren Single-Trail eignen“, sagt Günther Zimmermann. Die Schwierigkeit bestehe jedoch darin, mit der Agrargemeinschaft einen finanzierbaren Kompromiss zu finden. Die Kapazitäten vom Lift müssten ebenfalls geklärt werden. Für die Realisierung eines neuen Trails ist ein längerer Prozess nötig: Behörden, Vertreter von Naturschutz, Jagd, Forst und Bikern werden in eine derartige Kompromissfindung einbezogen. Für den Lanserkopf wurde bereits eine Vorprüfung gemacht. Die Stadt Innsbruck würde dort gerne einen Trail für die Biker einrichten. Allerdings erschwert die Vielzahl an Grundstückbesitzern die Umsetzung des Projekts: „Es braucht viel Geduld. Vielleicht findet sich eine Lösung auf politischem Weg“, meint Zimmermann. Auch auf der Nordkette gestaltet sich die Weiterentwicklung eines Single Trails wegen der Zer-

stückelung des Waldbesitzes schwierig. „Es wäre geplant, einen zweiten Trail zu bauen, der leichter zu befahren ist“, so Roland Noichl vom MBM-Team. Die Realisierung scheidet derzeit an den unterschiedlichen Interessen der 60 bis 80 Grundstückbesitzer.

Nichtsdestotrotz gilt es für Biker, bestehende Regeln einzuhalten. „Wir wollen, dass sich die Leute dort, wo wir Möglichkeiten geschaffen haben, auch an die Spielregeln halten“, erklärt Picco, der unter anderem für den Nordpark Single Trail verantwortlich ist. Immer wieder weist er Biker zurecht, die mit der Seilbahn auf die Seegrube fahren, um sich dann eigene Wege ins Tal zu suchen, wie etwa über Steige zur Höttinger Alm und dann weiter durch den Wald. „Das ist nicht Teil des Deals. Der Schuss kann nach hinten losgehen.“ Die totale Bike-Kontrolle kann er sich am Berg allerdings nicht vorstellen, auch wenn Sünder „schon mal ihre Saisonkarte verlieren“ könnten. Denn was es schon immer gab und weiterhin geben wird, sind vereinzelt Biker, die auf Expedition gehen, um neue, bis dahin unmögliche Wege bergab zu bezwingen. ■