

The Cape Epic
Abenteuer in Südafrika:
Sabine Gröna und Andi Strobel
beim Cape Epic 2006 in Südafrika

Bei der Deutschen
Meisterschaft:
Trial-Show

Vorbild der Oberammergauer
Bikejugend: **Gerolsteiner-
Star Sebastian Lang**



Ernährungsberaterin am Olympiastützpunkt Bayern
Dr. Claudia Osterkamp-Baerens:
ISO-DRINKS



**Schnick-Schnack
oder sinnvolle
Ergänzung
fürs Training**

**Lukas Gerum, Oberammergau
Neu im Rennstall des
"Topeak Ergon Racing Team"**

24. September 2006
Das komplette Programm
Übersicht News Special
Rund um den AlpenBikeCup

4. AMMERGAUER
**ALPEN
BIKE CUP**

**OBERAMMERGAU
24. September 2006**

MTB-Trial Bi Rahmenprogramm Deutschen Meisterschaft Mountainbike Marathon



Bei der Deutschen Meisterschaft im MTB-Marathon treffen zwei sehr unterschiedliche Disziplinen des MTB-Sports aufeinander. Während beim Marathon Ausdauer, Ausdauer und Ausdauer im Mittelpunkt steht, geht es beim Trial überwiegend um Koordination, Konzentration und Technik.

Mit Andi Kromer (Mountainbike Showfahrer, Trial-/Streetbike-Pro, Freeride-Pro und Fahrtechnik-Coach) präsentiert Ammertal sportiv e.V. auf der Expo-Meile in der Fußgänger-zone den 2-fachen deutschen Meister und 2-fachen Weltmeister im MTB-Trial.

Andi Kromer zählt in der Szene wohl zum etabliertesten MTB-Trial-Fahrer überhaupt. Die ersten Tricks trainierte Andi Kromer zusammen mit Hans "No Way" Rey, Oli Scheffler und seinen Freunden schon in den achtziger Jahren auf damals umgebauten Klappfahrrädern. Diesen ersten Gehversuchen folgten mehrere Deutsche Meister Titel und Weltmeister-trophäen im Bike Trial. Nach seinen gesammelten nationalen und internationalen Erfolgen, verlegte Andi seinen Focus auf Bikeshow.

ke Show

Zusammen mit seinem Showpartner und Freund Oli Scheffler, hatte er in den vergangenen Jahren eine große Anzahl von professionellen Veranstaltungen, wie z. B. die Präsentation des Porsche Cayennes auf Sardinien, Dubai und Kuwait. Etliche Bike Festivals, Rad WMs oder aber auch die Tour de France, waren seine Stationen. Seine legendären Auftritte stießen weltweit auf enorme Resonanz und machten ihn zu einem sehr, auch bei den Medien, international bekannten Bike-Professional. Neben den Bikeshow hatte Andi in den vergangenen Jahren regen Anteil an der Entwicklung des modernen Mountainbike - Freeridens und genießt Kultstatus in der Szene. Im Jahr 2000 gründete er mit seinem Freund und Trainingspartner Dirk Schlenker, die Mountainbike-Schule Freiburg, um dort sein Können anderen begeisterten Bikern, vom Einsteiger bis hin zum Pro, besser vermitteln zu können.

Ob auf dem Freerider, dem Streetbike, dem Trialbike 26" und 20" oder auf seinem Rennrad, Andi Kromer hat unglaublich viel Spaß am Radfahren und ist vom Virus „Bike“ infiziert.

Ride on

Bike Trial entwickelte sich in den frühen Siebziger. 1974 fand in Bad Nauheim der allererste Wettkampf statt. Es wird auf zwei Arten von Fahrrädern getrialt, auf kleineren 20 Zoll (Raddurchmesser) Trialbikes und auf vom üblichen Mountainbike abstammenden 26 Zoll Trial-Mountainbikes. Wesentlichste Unterschiede zu normalen Mountainbikes sind die sehr geringe Rahmenhöhe und die fehlende oder nur angedeutete Sitzgelegenheit (mehr Bewegungsfreiheit) sowie keine Federung und nur einer oder wenige Gänge, da nur kleine Übersetzungen benötigt werden.

Trial wird überall gefahren, wo dies möglich - wenn auch nicht unbedingt erlaubt - ist. So bieten sowohl Natur als auch Städte ihre reizvollen Arten an Hindernissen. Natürlich gibt es auch die Indoor Variante, besonders geeignet, um Wettkämpfe auszurichten.

Beim Trial gilt, das Fahrrad in jeder Situation perfekt zu beherrschen. Dabei fahren Trialer nicht nur, vielmehr hüpfen und springen sie scheinbar spielerisch über alle nur erdenklichen Hindernisse, oft auch in schwindelerregender Höhe! Körperbeherrschung, Balancegefühl, Konzentration, Kraft, Ausdauer und Mut werden gleichermaßen gefordert und gefördert. Aber auch Fantasie ist wichtig, denn für Jede Situation muss die am besten geeignete Fahrtechnik gewählt werden.

Im Trial-Wettkampf ist es das Ziel, mit möglichst wenig Körperkontakt ein Fahrrad mit spezieller Geometrie durch einen natürlichen oder künstlichen Parcours hindurch zu bewegen. Oft sind Elite-Sektionen so schwierig, dass sie sogar zu Fuß nur schwer zu bewältigen sind. Eine Sektion ist ein Geländeabschnitt, der mit Bändern, Tafeln und Pfeilen versehen ist, welche die Fahrspuren der verschiedenen Kategorien bestimmen. Jede Kategorie wird durch eine eigene Farbe gekennzeichnet. Eine Sektion kann verschiedenste Elemente enthalten wie steilen Auf- oder Abfahrten, Bachdurchfahrten, Wurzelpassagen, Felsen, Baumstämmen oder -strünken, mit Schotter-, Schräghang- oder Schlammpassagen. Oft werden diese natürlichen Sektionen noch durch künstliche ergänzt. Häufige Elemente sind Betonröhren, Paletten, Kabelrollen, Bretter, Ölfässer oder ausgediente Autos. Je nach Alters-Kategorie und Veranstalter müssen 4-8 Sektionen durchfahren werden und das in der Regel 3 oder 4-mal.



Der Backwheel hop:

Das Hüpfen auf dem Hinterrad ist eine Technik, ohne die man in den höheren Klassen im Trialsport nicht auskommt. Sie wird z.B. gebraucht, wenn wenig Platz vorhanden ist, um mit beiden Rädern gleichzeitig auf einem Hindernis zu stehen oder wenn große Sprünge von Hindernis zu Hindernis gefragt sind. Auch für große Sprünge nach unten sind Backwheel Hops erste Wahl.

Der Pedal Kick

Pedal Kicks sind Sprünge nach vorne vom Hinterrad aus. Mit ihnen lassen sich ohne Anlauf z.B. Lücken von 2m und mehr überspringen. Auch recht hohe Stufen kann man mit einem frontalen Pedal Kick bezwingen. Auf dem Hinterrad auf der Stelle hüpfend oder stehend lässt du dich nach vorne fallen, und springst dann dem Gleichgewicht hinterher, indem du gleichzeitig explosiv die Hüften Richtung Lenker bewegst, die Hinterradbremse löst und einen kräftigen Kick in die Pedale gibst.

Der "Franzose"

Namensgeber dieser Technik waren die französischen Trial-Fahrer. Sie Basiert auf dem Pedal Kick, allerdings landet man nach dem Pedal Kick zuerst mit dem Vorderrad auf dem angesteuerten Hindernis, dadurch spart man bei kleineren Distanzen Kraft, da man die Sprungweite damit um einen Radstand verringert. Um auf dem Vorderrad landen zu können muss man flacher abspringen, das heißt, man lässt sich, auf dem Hinterrad hüpfend, weiter nach vorne fallen, bevor man abspringt, hat also viel Vorlage. Von der Seite betrachtet, erkennt man, dass die Neigung des Bikes sich während des Absprungs nur leicht verändert und sehr flach ist. Im letzten Augenblick, bevor das Hinterrad abhebt, muss man sich zusätzlich vom Hinterrad aus abstoßen, damit das Hinterrad gegenüber dem Vorderrad an Höhe gewinnt. So verlagert sich der Körperschwerpunkt in der Flugphase zum Vorderrad hin. Das Gefühl ist so ähnlich, wie wenn man einen Körper ins Wasser macht. Noch in der Luft zieht man dosiert die Vorderradbremse, setzt das Vorderrad auf und rollt auf diesem weiter, bis auch das Hinterrad über der Kante ist. Das Abbremsen der Vorwärtsbewegung auf dem Vorderrad bewirkt, dass das Hinterrad nicht gleich nach unten sackt, es schwebt über die Kante hinweg.

