



Der Trend, Anhöhen mit schwergewichtigen Downhill-Bikes bergab zu fahren, ist nun auch endgültig in Österreich angekommen. Die heimischen Skigebiete rüsten ihre Berge mit Freeride- und Downhill-Angeboten auf und hoffen so auf neue Gäste im Protektoren-Outfit. Ziel ist es, das Bergabradeln als Familiensport zu etablieren.

Schneller bergab mit dem Mountainbike

Früher ebenso wie heute gehört ein Hang zur Selbstquälerei dazu, um das Mountainbiking als Hobby zu betreiben. Immer wieder geht es mit Ach und Krach und mit viel Schweiß bergauf. Manche lieben diese „Quälerei“, andere wollten schon immer nur bergab fahren. Als Erste hatten die Betreiber des Blackcomb-Lifts im kanadischen Whistler die glorreiche Idee, Mountainbiker zum Gipfel zu chauffieren. Das war 1990.

Mittlerweile hat man in vielen anderen Skigebieten der Welt erkannt, dass die Lifte im Sommer nicht stillstehen müssen – und Biker darüber durchaus glücklich sind. Ursprünglich als Trainingspisten für Downhill-Rennfahrer gedacht, sind die Bikeparks mittlerweile familientauglich geworden.

Auch in Österreich war es kein einfacher Lernprozess. Wie ein Downhill-Profi und Park-Initiator, der anonym bleiben will, gegenüber *economy* meinte: „Wir mussten unseren Bürgermeister und die Bergbahngeschäftsführer erst nach Whistler mitnehmen. Dort waren sie von der Idee, einen Bikepark auch hier in Salzburg einzurichten, mäßig begeistert. Erst die Tatsache, dass in Whistler heute mehr Fahrten im Sommer mit Mountainbikern als im Winter mit Wintersportlern durchgeführt werden, hat unseren Bürgermeister letztendlich mehr als überzeugt.“ Bikeparks gibt es mittlerweile auch in Österreich genug. Und das Downhill entwickelt sich wie Skifahren zum Familiensport.

Rollende Panzer

Für alle Geschicklichkeitslevel gibt es in den Bikeparks mindestens eine Strecke, auf der man sich fast unter Laborbedingungen auf seine Fahrtechnik konzentrieren kann. Ein Rundumservice ist dort obligatorisch. In allen großen Parks kann man geeignete Mountainbikes, Helme und Schutzkleidung ausleihen sowie bei Be-



Was zunächst als Sport für Vollprofis anmutet, entwickelt sich schnell zur Sucht – selbst für Anfänger. Nach wenigen Fahrten will man immer wieder und wieder hinunterradeln. Foto: DPA/Uwe Zucchi

darf Fahrtechnikurse oder wie bei Skischulen Einzelstunden buchen.

Downhill-Mountainbikes sind für schnelle Abfahrten in schwierigstem Gelände konzipiert. Da diese Fahrräder fast nur bergab bewegt werden und der Aufstieg meist nicht aus eigener Kraft bewältigt wird, gilt bei ihnen ein Gewicht bis zu 22 Kilogramm, rund die Hälfte eines leichten Touren-Mountainbikes, als akzeptabel. Das hohe Gewicht ist der stabilen Bauart geschuldet, die aufgrund der bei den Abfahrten auftretenden hohen Belastungen erforderlich ist. Die Rahmen sind zumeist voll gefedert und verfügen über Federwege bis

zu 250 Millimeter, einen möglichst tiefen Schwerpunkt und eine kompakte Geometrie. Die Federgabel ist fast immer als Doppelbrückengabel, mit zwei durchgängigen Rohren, ausgeführt, um die nötige Torsionssteifigkeit aufbringen zu können. Auch die Bremsen eines Downhill-Mountainbikes sind auf hohe Beanspruchung ausgelegt, weshalb ausschließlich hydraulische Scheibenbremsen mit großen Bremsdurchmessern (190 bis 230 Millimeter) zum Einsatz kommen. Die Reifen haben üblicherweise eine Breite zwischen 54 und 76 Millimeter (2,1 bis drei Zoll). Die Fahrer tragen immer spezielle Schutzkleidung wie In-

tegralhelm, Brust-, Schulter-, Arm- und Beinprotektoren sowie verstärkte Handschuhe. Diese Schutzkleidung ist generell Pflicht in Bikeparks sowie bei Rennveranstaltungen.

Das Gelände in den Bikeparks ist nicht gerade materialschonend. Wer das Gefühl auf den Pisten erfahren möchte, leiht sich zu Beginn am besten ein Downhill-Bike aus. Diese „Geschosse“ fühlen sich an wie Motocross-Maschinen ohne Motor und verleihen dem Fahrer die Sicherheit eines Panzers. Spätestens nach zwei Abfahrten fühlt man sich auf den Anfängerkursen wohl und lässt es automatisch gern schneller laufen.

Gesagt, getan: Wir haben uns eine Downhill-Strecke angesehen. Mit einer Länge von über sechs Kilometern und einem Höhenunterschied von 1025 Metern schlängelt sich die X-Line in Hintertglenn von der Bergstation bis zur Talstation des Schattbergs und zählt zu den längsten Freeride-Strecken Europas. Im oberen Bereich der Strecke passierten wir Kicker, Steilkurven und Tables und im unteren Bereich Northshore-Trails (Strecken auf Holzbahnen), die man zu Beginn besser nur bestaunt und umfährt. Trotzdem steigt der Puls bei der ersten Downhill-Abfahrt des Lebens rasant. Jede Kurve, steilere Stücke oder gar kurze Sprünge werden zur Herausforderung. Doch spätestens nach der dritten Abfahrt, wenn man die Strecke besser kennt, will man einfach noch einmal und noch einmal. Einzig die körperliche Kondition schiebt einen Riegel vor.

Für die ganze Saison

Für geübtere Bikepark-Fahrer, die mehr wollen, kann man seit 2008 mit nur einer Saisonkarte in fünf verschiedenen Bikeparks fahren: Mit der Gründung des gemeinsamen Labels „Gravity – Austrian Leading Bike Parks“ und dem dazugehörigen Gravity Pass wurden Nägel mit Köpfen gemacht. Mit „Austrian Leading Bike Parks“ haben die Initiatoren den Mund nicht zu voll genommen, denn die teilnehmenden Parks sind nicht nur beliebt, sondern decken auch verschiedene Regionen und Vorlieben ab.

Der Gravity Pass ist außer im Bikepark Leogang auch in Saalbach-Hintertglenn, im Mountainbikepark Wagrain, im Bikepark Zauberberg Semmering und im Planai Bike Park gültig. Für einen einmaligen Ausflug in die Downhill-Welt sind die Preise der Saisonkarte (Erwachsene 320, Jugendliche 256 und Kinder 160 Euro) wohl etwas zu hoch, aber wer öfters unterwegs ist, fährt damit gut.

Klaus Lackner