



MOUNTAINBIKING VERSUS RADWANDERN

INHALTSVERZEICHNIS

Gruppenspezifische Bewertungsregeln

Typus Genuss- Freizeit- Touren- und Familienradler (**Radwegeskala**)

Typus Mountainbiker (**MTB-Skala**)

Gruppenspezifische Bewertungsregeln

Für geländegängige MOUNTAINBIKE-ROUTEN gelten im Gegensatz zu befestigten RADWANDERWEGEN grundsätzlich getrennte Bewertungsmaßstäbe. Zu groß sind die Anforderungsunterschiede, die sich XC-Biker im Vergleich zu ihren Asphaltkollegen stellen, als dass ein gemischter Bewertungsansatz die Spezifik beider Disziplinen erschöpfend erfassen würde. Streckencharakteristika wie Fahrertypus differieren so stark, dass arttypische Bezugsgrößen heraus zu arbeiten sind. Wissenschaftliche Studien belegen, dass der MTB-Sport ein ganz anderes physiologisches Anforderungsprofil besitzt als der Straßensport, was sich größtenteils auf den Hobby- und Radtouristikbereich übertragen lässt.

Mountainbiken im unwegsamen, bergigen Gelände hat mit gemütlichem Radwandern auf asphaltierten Radwegetrassen soviel gemein wie Harleys mit Racebikes. So erfordert die psychosoziale Ebene im Mountainbikesport Fähigkeiten wie z.B. Koordination & Fahrtechnik, welche im „Radwanderbereich“ fast gänzlich vernachlässigbar sind. Auch die Beanspruchung an den Organismus ist i.d.R. im Off-Road-Bereich intensiver, was eine gewisse Athletik zumindest ansatzweise voraussetzt.

Quintessenz dieser wesenhaften Gegensätzlichkeiten ist, dass jede Zielgruppe entsprechend ihrem Routenterrain ein speziell zugeschnittenes Bewertungsschema bedarf – daher die Klassentrennung in 2 inkompatible Disziplinen: **Radwander-** und **MTB-Bewertungsschema**.

Für die Bestimmung von Schwierigkeitsgraden (SG) im Radwege- und Mountainbikesektor gilt jedoch generell der bedeutsame Grundsatz: **alles ist relativ – die Grenzen sind fließend!**

Die Bewertungsangaben der wesensfremden Maßskalen sind aufgrund diverser Bewertungsgrundlagen nicht miteinander vergleichbar, womit ein SG-Gruppenvergleich de facto ausgeschlossen ist. Ein z.B. „mittelschwerer“ SG der Radwanderskala entspricht keineswegs äquivalent demselben Anspruchsprofil wie ein „mittelschwerer“ SG im Mountainbikesektor, ansonsten bedürfte es keiner 2 getrennter Maßstäbe.



Typus Genuss- Freizeit- Touren- und Familienradler (Radwegeskala)

Subjektive Wahrnehmungseffekte und variable Leistungsbandbreiten lassen sich ausschließen, indem die Leistungsreferenz des Faktors <Mensch> mit quantifizierten Leistungsdaten zu einer „Konstanten“ umfunktioniert wird:

<<DER GENUSS- FREIZEITRADLER – DURCHSCHNITTSMODELLTYP>>

- Geschwindigkeit im Stundenmittel **15 km/h - 20 km/h** auf flachen bis leicht hügeligen, befestigten Radwegen
- Tagesetappendistanz **50 km – 80 km**
- **Bis 300 hm** (Tagestour) Anstiege im **einstelligen“ Prozentbereich**

Umfrageergebnissen zur Folge erfüllen etwa 85 % der Genussradler - die Radwandern als „Hobby“ bezeichnen - diese Schnittmenge, ohne sich überfordert zu fühlen. Ausgehend vom Genussradler-Durchschnittstypus mit vordefinierter Leistungsreferenz bestimmt letztlich die Bemessungsgrundlage und Kategorieabstufung der Radwander-Schwierigkeitsgradskala.

Ausgehend von den quantifizierten Leistungsdurchschnittswerten des „Genussradler-Modelltyps“, der dem **SG - Zentralwert 2.5** entspricht, werden Klassifizierungen die über diesem Wert liegen zunehmend als „schwerer“ bzw. darunter liegende Werte als „leichter“ empfunden (subjektiver Wahrnehmungseffekt). Ausnahme vom Leistungsdurchschnittswert stellen gut konditionierte **Fern- und Reiseradler** mit straffem Zeitplan dar, die zügig auf Mehrtagesreisen unterwegs sind, und meist in einem höheren Leistungsbereich radeln (längere Etappen, höhere Durchschnittsgeschwindigkeit).

Persönliche Leistungsabweichungen vom „**Genussradler-Modelltyp**“ sind vom Anwender mit einer nachträglich individuellen +/- Feinjustierung vorzunehmen. Will man nicht von den kräftezehrenden Höhenmetern und anspruchsvollen Streckenpassagen überfordert sein, ist das persönliche Leistungspotential realistisch einzuschätzen. Gewichtszuladungen wie Trailer etc. erfordern eine besonders sorgfältige Streckenauswahl – unvorhergesehene „Höhenmeter“ können zeitraubende „Umwegkilometer“ nach sich ziehen.

Das Leistungslimit von Kindern

Zeitdauer und Wegstrecke einer Radtour müssen den körperlichen Voraussetzungen, dem Leistungspotential und Bedürfnissen der Kinder entsprechen – will man eine „Überforderung“ vermeiden.

Faustregel: **uneingeschränkt** familiengeeignete Radtouren (kleinkindgeeignet) liegen im SG-Wertebereich 1.0 - 1.5. Sollen Kleinkinder, Schulkinder (Primärstufe) „spielerisch“ mit Spaß und Freude an das Radfahren herangeführt werden, sollte ihnen unter 8 Lebensjahren ein SG-Grad über 1.5 nicht zugemutet werden. Der **allgemeine** Grenzbereich der „**Kindereignung**“ bewegt sich um den SG 2.0 (+/- 0.5) je nach Alter und Leistungsvermögen. Bei Schülern (Sekundarstufe), Jugendlichen nähert sich der grenzwertige Zumutbarkeitsgrad in Abhängigkeit ihres Leistungsvermögens dem SG-Wert 2.5.



Das Leistungslimit bei Genussradlern

Die Grenzwerte durchschnittlich konditionierter **„Genuss- und Freizeitradler“** streuen in Abhängigkeit ihres körperlichen Leistungspotentials im Kategoriebereich SG 2.5 bis 3.5.

Der Schwierigkeitsgrad 3.5 selektiert eignungs- u. leistungsbedingt Genuss- und Freizeitradler prinzipiell von konditionierten und ambitionierten Radsportlern. Mit den erhöhten Leistungsanforderungen im bergigen Gelände gehen neben dem Typ- und Disziplinwechsel i.d.R. auch Radgattungswechsel einher. Während der Anteil der Genuss- und Freizeitradler im anspruchsvollen Gelände stark abnimmt, steigt im Gegensatz dazu der Anteil der Rennradler (asphaltierte Fahrbahnoberfläche) bzw. Mountainbiker im Off-Road-Gelände.

Typus Mountainbiker (MTB – Skala)

Es ist kein Geheimnis, dass Genussradler im Vergleich zu Mountainbikern meist recht unterschiedliche Lebenseinstellungen, Werthaltungen und Interessen haben. Begründet mag dies u.a. im Altersunterschied liegen (geschätztes MTB-Durchschnittsalter 30 Jahre – Genuss- und Freizeitradler 50 Jahre). Stehen für Mountainbiker Attribute wie Fun, Erlebnis, Aktion, Leistung, Fahrtechnik, Geschwindigkeit, und Glücksgefühle hoch im Kurs, so setzt der „gemütliche“ Radwanderer eher auf Genussorientierung, Landschaftserlebnis, Kultur und Erholung.

Während für Freizeit- und Tourenradler das entspannende Eintauchen in Natur & Kultur hohen Stellenwert besitzt und <Genuss vor Leistung steht>, kehrt sich das Motto bei ambitionierten Mountainbikern um. Ihnen geht es vordergründig um das Ausreizen der Grenzen von Mensch & Material, d.h. so mancher stollenbereifte „Hardcorebiker“ ist auf der Suche nach dem ultimativen Erlebniskick. Die Adrenalin- und Endorphinausschüttung lässt sich gefühlsmäßig am besten im anspruchsvollen Berggelände auf unbefestigten Pfaden mit knackigen Anstiegen und halbrecherischen Singletrails bzw. waghalsigen Downhills erleben. Im Pflichtenheft der Mountainbiker dreht sich alles um die Schlüsselkriterien Emotion & Performance. Es ist einfach cool mit gemeisterten Herausforderungen wie Höhenmeter, Tagesdistanz, Geschwindigkeitsorgien, und Fahrtechnikkönnen vor Gleichgesinnten zu prahlen. Emotionale Gefühlsausbrüche bei spektakulären Fahrmanövern – auch als Unlimited Experience titulierte – fördern das erwünschte Suchtpotential. Je ausgefallener die „Fahrtechnikdelikatessen“ – desto gewaltiger der Spaß & Funfaktor!

Die Hersteller- und Modellflut von Mountainbikes erlaubt zahlreiche Spezialdisziplinen und spiegelt letztlich die individuellen „Bedürfnis- und Charakterwelten“ der Bikerszene wider! Ob Hardtail, Fully, All Mountain, Cross Country, Dual Slalom, Dirt, Enduro, Freeride, Downhill - jeder kann sich nach seiner Façon und Möglichkeiten in Mutter Natur austoben.

Der Mountainbikesport konzentriert sich in den Mittelgebirgen Deutschlands auf die frequentierten Zentrums-kategorien CC -Level 2.0 + 3.0, während die Horse Kategorie (Level 4.0) schwerpunktmäßig im Alpenraum vorzufinden ist.

Leistungsstreuung

Einen „Mountainbike – Durchschnittsmodelltyp“ mit vordefinierter Leistungsreferenz wie in der „Genuss- u. Freizeitradlerdisziplin, ist aufgrund der Leistungsstreuung sowie den extremen topographischen Geländeausprägungen nicht zielführend.

Grundsätzlich limitiert eine MTB-Route die Befahrbarkeit durch die Anspruchskriterien **KONDITION & FAHRTECHNIK**. Deshalb wird jeder MTB - Kategorie beispielhaft eine **LEISTUNGSREFERENZ** (konditionelle Richtwerte) in Form einer **potentiellen Tagesleistung** (kein Leistungslimit) sowie einem **Jahrestrainingspensum** angegeben. Die Referenzleistungsangaben ermöglichen dem Anwender eine leistungsadäquate Zuordnung seines CC-Levels (persönliche **Basiskategorie** ist jener SG-Level, der für ihn im „grünen Bereich“ bewältigbar ist)!

Neben dem körperlichen Leistungspotential (physischer Leistungskraft) tritt im Cross Country Gelände als weiterer wichtiger Parameter der **FAHRTECHNIKELEVEL** (mentale Stärke) auf, der koordinative Voraussetzungen konkretisiert. Die Bedeutsamkeit der Sensorik / Motorik steigt bei zunehmendem SG. Traillastige Routen berücksichtigen das Kriterium Fahrtechniklevel überproportional in der Gesamtbewertung.

Die erhöhten geländespezifischen Anforderungen an Fahrer und Material ab dem CC-Level 3.0 erfordern einen Radgattungswechsel. Während Fullys in dieser Schwierigkeitsebene schon den Standard darstellen, erhöhen Enduro-, Freerider oder Downhillbikes die Leistungs- bzw. Sicherheitsreserven zusätzlich (Bremsen, Fahrwerk, Rahmengenometrie, Federungskomfort etc.).

Leistungstabelle

<<LEISTUNGSREFERENZSTUFEN IM MOUNTAINBIKESEKTOR>>

- **CC - Level 1.0 * LEICHT** pot. Tagesleistung **30 km / 200 hm**
Jahres-Trainingspensum **bis 1 000 km**; keine besonderen Fahrtechnikenkenntnisse!
- **CC - Level 2.0 ** MITTELSCHWER** pot. Tagesleistung **50 km / 900 hm**
Jahres-Trainingspensum **ca. 2 500 km**; Fahrtechnikgrundkenntnisse!
- **CC - Level 3.0 *** SCHWER** pot. Tagesleistung **70 km / 1 800 hm**
Jahres-Trainingspensum **ca. 5 000 km**; gute Fahrtechnikenkenntnisse!
- **CC - Level 4.0 **** SEHR SCHWER** pot. Tagesleistung **80 km / 2 000hm**
Jahres-Trainingspensum **über 5 000 km**; professionelle Fahrtechnikenkenntnisse!



Differenzierungen innerhalb einer SG-Kategorie

Streckenspezifikation: da der allgemeine Schwierigkeitsgrad (Level-Kategorie) über das Verhältnis der Höhenmeter zur Streckenlänge bestimmt wird, findet die konditionelle Komponente ausreichend Niederschlag. Allerdings können Konditions- u. Fahrtechniklevel je nach Streckenkonstellation innerhalb einer SG-Kategorie unterschiedliches Anspruchsniveau aufweisen. So sind Routen, die konditionell sehr schwierig (höhenmeterintensiv), fahrtechnisch aber anspruchslos (flowig) sind, bzw. umgekehrt (höhermeterarm - traillastige, fahrtechnisch anspruchsvolle Pfade) explizit mit +/- Vorzeichen gekennzeichnet. Das Plus (+) / Minus (-) deutet auf erhöhte/verminderte Fahrtechnikansprüche (Bandbreite) hin, als es der Schwierigkeitsgradlevel vorzugeben scheint.

Da der Einstiegsbereich, CC-Level 1.0 ohnehin als „leicht“ qualifiziert ist, weist diese Kategorie für den Fahrtechnik-Level ausnahmsweise nur ein (+) auf.

Detaillierte Informationen zu reinen Singletrailbewertungen gibt die separate Singletrail-Schwierigkeitsgrad-Skala!

Feinoptimierung des Fahrtechniklevels

Hat der Mountainbiker sein persönliches Leistungsvermögen durch Abgleich der **Leistungsreferenz** dem zugehörigen Schwierigkeitslevel zugeordnet – sprich gerastert (persönliche **Basiskategorie**), erhöht die Feinabstimmung in Punkto **Fahrtechnik** die Treffergenauigkeit. Oft entspricht das körperliche Leistungsvermögen des Bikers nicht unbedingt äquivalent seinem Fahrtechnikniveau. Es gibt Fahrer mit guter Kondition aber wenig ausgeprägter Fahrtechnik - dito umgekehrt. Je nachdem, inwieweit Stärken/Schwächen beim „Fahrtechnikpotential“ bestehen, ist bei der Tourauswahl darauf zu achten, ob etwaige Plus (+) / Minus (-) – Kennzeichnung beim Fahrtechnik-Level angegeben sind.

Extremfall: wer Singletrails nur bergab fährt und z.B. mechanische Aufstiegshilfen (Lift) nutzt, für den spielt das Konditionsvermögen nur eine untergeordnete Rolle, da sich das Training auf die Erlernung / Verbesserung der Fahrtechnik ausrichtet.

Höher klassifizierte Mountainbike-Touren, die über der persönlichen **Basiskategorie** liegen, gehen mit dem Risiko der Leistungsüberforderung einher.