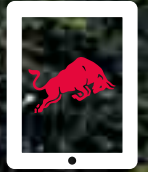


BERG MEISTER



STEIL, ENG, AUSGESETZT, EIGENTLICH UNFAHRBAR:
DIE INNSBRUCKER NORDKETTE BIETET
PERFEKTE BEDINGUNGEN FÜR EIN RENNEN,
DAS DIE BESTEN DOWNHILLER DER WELT
NICHT MEHR VERGESSEN WERDEN.

Text: Werner Jessner,
Bilder: Jozef Kubica und Tommy Bause





Ein Team-Bewerb von der Seegrube runter auf die Hungerburg, das ist Nordkette Pro. Links im Bild: Luke Strobel (USA) vom siegreichen Team MS Evil Racing.

Oben hochalpin, dann eng und verblockt, unten schnell und wurzelig: Auf rund zehn Minuten Fahrzeit vereint der Trail alles, was Downhill ausmacht. Kleines Problem: Nach drei Viertel der Strecke gehen die Scheibenbremsen in die Knie.



Der Singletrail von der Nordkette ist kein Bikepark, kein Spielplatz, keine Kinderjause. Dass der Berg immer stärker ist, musste auch Thomas „Professor“ Schmitt einsehen, schnellster Amateur im Feld. Die Dichte an Ellbogenschützern stieg mit Fortdauer des Wochenendes deutlich an.

ranz Baumann stand da und schaute. Ein bisschen stolz war er, aufgeregt und doch auch nervös. Einen guten Job bei einer Baufirma hatte er aufgegeben, um sich mit einem eigenen Büro selbständig zu machen. Überraschend hatte der Architekt, gerade einmal 35 geworden, mit seinem

Vorschlag die Ausschreibung zum Bau der Stationen der neuen Nordkettenbahn von der Höttinger Hungerburg aufs Hafelekar gewonnen. Sein Vorschlag, so die Bauherren euphorisch, „stellt das Zusammenspiel zwischen Natur und Technik perfekt dar“.

Als er im Juli des Jahres 1927 da so auf der Hungerburg über den Dächern Innsbrucks stand und hinaufschaute auf Seegrube und Hafelekar, schauderte ihm vor der Courage aller Beteiligten, einschließlich seiner eigenen. Natürlich waren die Tiroler ein wildes Bergvolk, natürlich war

das Leben am Land Ende der zwanziger Jahre kein Ponyhof. Trotzdem: 1040 Meter Höhenunterschied auf nur 2885 Meter Streckenlänge: Nie zuvor war Baumann dermaßen klar gewesen, dass die Nordkette weniger ein Gebirgszug ist denn eine Wand, die sich

vom Inn bis hoch an den Horizont zieht.

Ganzer Karawanen von Trägern bedurfte es, Tagelöhnern, Knechten, Waisen, Söhnen aus der nahen Umgebung und der ferneren, um das Material auf die Seegrube und weiter aufs Hafelekar zu schleppen. 70 Kilo wurden jedem Mann aufgeladen, eine Tagesschicht waren zwei Touren auf den Berg, zweitausend Höhenmeter rauf, zweitausend runter. Der Steig, den diese Karawanen austraten, verlief in der Direttissima, der kürzeste Weg auf den Berg, kaum mehr als vier Kilometer lang, in kleinen Serpentina bergauf, Schritt für Schritt. Erst durch Fichtenwald und kleine Lichtungen, dann durch Mischwald, schließlich flache Latschenfelder, die sich mit zunehmender Höhe ausdünnten, um oberhalb der Waldgrenze Almwiesen Platz zu machen, durchschnitten immer wieder von den Schüttkegeln grober Steine, die die Berge an ihren Flanken abwerfen. Eine gewaltige Schinderei war im Gange in diesem Sommer, wuselnde Ameisen auf diesem letzten Ausläufer des Karwendel, um ihm ein Stück seiner Unberührbarkeit zu entreißen. Schon am 6. Juli 1928, kaum ein Jahr nach Baubeginn, fuhr die erste Seilbahn von der Hungerburg auf die Seegrube.

83 Jahre später ist es in der Seilbahn noch immer still, wenn sie unten auf der

Hungerburg losfährt. Die Touristen halten sich an den Griffen fest, ein paar filmen, die Einheimischen beobachten die Wolken: Braut sich was zusammen über dem Patscherkofel? Kündigen die Wolken über dem Brenner Föhn an? Spätestens gegen Mitte der Fahrt, noch bevor der Lawinenkegel ins Sichtfeld rückt, hat irgendwer den Trail unter der Bahn bemerkt, auf dem sich ein Mountainbiker abstrudelt, er folgt dem Steig der Träger von 1927. Kann man hier überhaupt fahren, fragen sie die Typen, die ihre Fahrräder mit in die Kabine gebracht haben, und die antworten darauf, klar, natürlich kann man das. Das ist der Nordkette Singletrail, noch nie gehört? Verrückt, sagen die Touris dann, und oft kichern sie. Die Tiroler, dieses wilde Bergvolk, der Reiseführer hatte tatsächlich nicht zu viel versprochen. Dann bitten sie um ein Foto für die Lieben daheim.

Mitte der Neunziger des letzten Jahrhunderts trauten sich die ersten Biker, den historischen Pfad zu befahren, aus Euphorie ob des neuen Materials: Vor der Erfindung von Scheibenbremse und Vollfederung wäre jeder Meter hier schlicht Selbstverstümmelung gewesen. Das Fahren erforderte Fähigkeiten, die es sonst kaum wo brauchte. Die Steilheit einerseits und das lockere Geröll als Untergrund andererseits erzogen zu Feingefühl auf der Bremse, die engen Ecken machten Trial-Kenntnisse unerlässlich. Bei blockiertem Vorderrad das Hinterrad seitlich zu versetzen war keine Spielerei, sondern fahrtechnische Grundausstattung. Speed? Uninteressant. Fuß auf den Boden gesetzt? Gepatzt. Diese Art des Mountainbikens nannten sie „Vertriding“, vert wie Vertikale, und das aus gutem Grund.

Auswärtige hatten auf der Nordkette keinen Auftrag. Der Berg war grausam zu ihnen, und manchmal waren es auch die Vertrider. Sie betrachteten sich als fahrtechnische Elite, sie setzten die Standards, sie hatten den Bergführerstolz. Mochten andere schneller fahren können, springen oder *stylen*: Was konnte das schon zählen, wenn die ach so coolen Kerle allesamt schon an der Dreierstütze am Limit waren und spätestens im Mischwald nach der Mama weinten, weil sie der Trail Haut, Schaltwerk und Bremsbeläge gekostet hatte, und zwar noch vor Hälfte der Strecke? Die Vertrider benannten Streckenteile nach Opfern: Die „Preißenschleuder“, heute politisch korrekt nur noch „Schleuder“ genannt, geht zurück auf den Stunt eines Deutschen, der die Tücke des Objekts nicht kannte: Man fährt dabei auf einer Steilstufe über eine lose schwingende, oberarmdicke Wurzel. Wer sie nicht kennt, landet im Schleuderprogramm, höchste Intensität.

AUSWÄRTIGE HATTEN AUF DER NORDKETTE KEINEN AUFTRAG. DER BERG WAR GRAUSAM ZU IHNEN, UND MANCHMAL WAREN ES AUCH DIE VERTRIDER.





Zum Ausrasten ein wenig Airtime:
Der Roadgap ist 4 Meter hoch, Landung
nach 25 Metern (links). Der Schmerz,
wenn die Hände abzufallen drohen:
Worldcup-Dominator Aaron Gwin (rechts).



**VOR DER ERFINDUNG VON
SCHEIBENBREMSE UND
VOLLFEDERUNG WÄRE JEDER
METER AUF DEM TRAIL
SCHLICHT SELBST-
VERSTÜMMELUNG GEWESEN.**



Bisch' a Tiroler, bisch' a Vertrider.

Weil das Sturschädler-Te alleerdings eine Gesamt-tiroler Eigen-

schaft ist, stand der Trail – ohnehin bestenfalls geduldet – immer wieder vor der Sperre, das alte Problem mit dem Wanderer. Es sollte eines zugereisten Flachländers bedürfen, um der Sache langfristig ein Gesicht zu geben: Georgy Grogger.

Grogger stammt aus Weyer in Niederösterreich, er ist Bauingenieur und zog nach dem Studium nach Innsbruck, weil er sich in die Möglichkeiten dieser Stadt verliebt hatte: unten urbanes Leben, leicht italienisch angehaucht, 25.000 Studenten als Katalysator freudvoller Entwicklungen, oben die Einsamkeit und unendliche Schönheit der Berge, beide Pole verbunden durch die Nordkettenbahn. Als Mensch von Herzensbildung und Mountainbiker aus Bestimmung wuchs Georgy in die Vertrider-Szene hinein, bald akzeptierten ihn sogar die Häuptlinge dieses sturen Stammes. Er wurde zu ihrem Old Shatterhand. Denn er war es, der den Trail retten sollte. „Weil ich dem Sport, der mir so viel gegeben hat, etwas zurückgeben wollte“, schuf Grogger professionelle Strukturen. Er gründete eine Firma (Trail Solutions), betrieb Lobbyarbeit bei Politikern und Grundstückseigentümern, ließ geologische Gutachten erarbeiten, handelte einen Wartungsvertrag aus, sorgte für Beschilderung und Absicherung, veranstaltete nationale Rennen, das alles freilich als reines Hobby neben einem Fulltime-Job als Bauleiter.

Georgy Grogger ist jener Typ Mensch, dem du am Donnerstag einen Hammer zeigst, und am Montag überrascht er dich mit einem fertigen Haus. Sein einziger Fehler: Manchmal, spät in der Nacht, hört er Stimmen. Und diese Stimmen verlangen Unerhörtes von ihm:

Bring die zehn besten Teams aus dem Downhill-Worldcup auf die Nordkette, teile ihnen einen der bekannt schnellen Einheimischen zu, so einen Vertrider-Bergführer-typen, und lass das Team-Ergebnis zählen. Lass die Weltbesten leiden wie die Hunde, setz ihnen ein Ungeheuer von einer Strecke vor, gib ihnen Saures, bis ihnen die Pratzeln abfallen. Gib ihnen das härteste Rennen, das sie jemals gefahren sind, gib ihnen Nahrung für Hirn und Seele: ein Rennen, das sie nie vergessen werden. Gib ihnen ein Rennen, das sie während des Fahrens hassen werden, das aber in der Erinnerung unvergesslich bleibt. The older I get the better I was. Gib ihnen die Nordkette!

Der Downhill-Worldcup ist ein Wanderzirkus, der sich zwischen März und September auf vier Kontinenten herumtreibt, mit einem harten Kern von etwa 200 Pros, Semi-Pros und ebenso vielen Betreuern. Es gibt Teamtrucks, Technik-Support, mitreisende Journalisten, es ist ein liebenswerter Mikrokosmos starker Charaktere, die zwischen Montag und Freitag gemeinsam trainieren und Spaß haben, um es sich am Samstag und Sonntag auf der Strecke schwerstens besorgen. Bei einer durchschnittlichen Renndauer von drei Minuten liegen zwischen den Plätzen fünf und fünfzig selten mehr als zehn Sekunden, so viel zur Leistungsdichte.

Es sind Vollprofis, die ihr Geschäft ganz genau kennen. Und jetzt sollen sie einen Trail im Renntempo fahren, der teilweise nur schuhbreit ist, der keine Anlieger hat, der nicht gebaggert, sondern über die Jahrzehnte von Tiroler Bergschuhen ausgetreten wurde und zu allem Überfluss auch noch dreimal so lang ist wie eine Worldcup-Strecke? Dessen einzige Sicherung das vergleichsweise geringe Tempo ist und die Unmöglichkeit, jede Kurve, jede Wurzel auswendig zu lernen wie bei normalen Rennen? Es war, als ob man die aktuelle Formel 1 auf die Nordschleife des Nürburgrings geladen hätte, eine andere Art grüner Hölle.

Dazu das außergewöhnliche Format: Vier Rider (jeweils drei Pros, ein Local) bilden ein Team, die schlechteste Platzierung darf gestrichen werden.

Die Herangehensweisen der Profis an diese unbekannte Herausforderung waren unterschiedlich. Die einen (Specialized-Youngster Troy Brosnan) versuchten gleich die ersten Kurve so schnell zu fahren, wie sie eben ging (die erste Kurve, nicht aber die zweite). Andere (sein Teamkollege Brendan Fairclough) plädierten für einen Pflicht-Stopp zur Halbzeit der Strecke (Grogger konterte mit der lakonischen Alternative, die Strecke dann eben doppelt so schwer zu machen). Andere (Nick Beer) nutzten die Zeit zum intensiven Training mit Locals, wieder andere (Trek World Racing mit Gesamt-Worldcup-Sieger Aaron Gwin) sparten Kraft und beschränkten die Trainingsruns auf ein Minimum. Die besten Radfahrer der Welt standen einigermäßen beschäftigt vor der Strecke, und ihre Mechaniker konnten das Leid auch nur bedingt lindern: Um der Steilheit Rechnung zu tragen, bauten sie Cockpits höher (ungefähr so wirkungsvoll wie Globuli bei Gelbfieber), montierten für bessere Bremswirkung breite Reifen mit massiven Querstollen (Pfeifen im

Wald) und kramten die größten Bremscheiben aus dem Sortiment (Pizzascheiben wären besser gewesen und hätten im Ziel genauso gedampft). Es ging so weit, dass die Stars (unter vier Augen) kurzschwänzig die Möglichkeit einer Blamage in den Raum stellten.

Der Wahnsinn trat offenporig zu Tage und vermischte sich während der Woche in Innsbruck mit dem erdig Tirolerischen zu einer Melange aus kindisch und lehrreich. Der 17-jährige Troy Brosnan kriegte im Vorfeld zum ersten Mal in seinem Leben eine Axt in die Hand, war allerdings motorisch überfordert und benötigte einheimische Unterstützung, um seinen ersten Baum zu fällen (leider im falschen Wald). Brook MacDonald unterwies die örtliche Nightclub-Bevölkerung in der Disziplin der Gummibären-Schlacht und brillierte als Artillerie. Andrew Neethling gab einen überzeugenden Klassenclown. Weil die Bande noch dazu gemeinsam im olympischen Dorf logierte, potenzierte sich der Eindruck des Feriencamps mit Freunden: 2011, ein Sommer wie damals. Doch draußen warteten die Hiesigen.

Die konnten sich ob des hohen Besuchs nicht zwischen Punk, Ehrfurcht und Routine entscheiden. In Rennen knallte Oberpunk Georg Engel mit einem angerissenen, sechs Jahre alten Intense M3 samt kaputtem Dämpfer und rachitischer Gabel eine Zeit vom Berg, die das halbe Profi-Feld rot vor Scham werden ließ, und erfreute die Zuschauer am großen Roadgap (25 Meter weit, 4 Meter Luftstand) mit einem Look-Back-Tabletop. Wenn Kinder das Recht auf einen depperten Vater haben: Georgs Sohn war zu diesem Zeitpunkt gerade ein paar Wochen alt.

Fachkraft in Sachen Ehrfurcht: Gerhard „Gérard“ Senfter, dem Trek World Racing Team zugeteilt, getraute sich nicht, den Superstars Gwin, Leov und Mullaly die beste Linie im wurzelverseuchten Streckenabschnitt von „Little Champéry“ zu zeigen, die so unlogisch, aber viel schneller ist. Senfter hatte die Ratlosigkeit der Stars an dieser Strecke schlicht nicht glauben können und interpretierte die Hilflosigkeit der Superstars als Höflichkeit.

Für die Routine indes war Willi Hofer zuständig, Lehrer im Zivilberuf: Schon im Vorfeld machte die Kunde die Runde, dass er den Singletrail in der Woche zuvor in zwölf Stunden 29-mal bewältigt hatte: 30.000 Tiefenmeter, Weltrekord, und völ-

lig unvorstellbar für die angereisten Stars, von denen im Training kein Einziger die Strecke nonstop durchfahren wollte: viel zu schmerzvoll! Still und leise stand Hofer neben den Profis, sprang im Rennen statt des kurzfristig ausgefallenen Lapierre-Teams als Einzelstarter ein, fetzte viermal hintereinander vom Berg und belegte

chem Worldcup, und das höchste Lob, das sie sagen konnten, war „Schön gefahren!“.

Andrücken, Kunst und Wahnsinn der Echten war tatsächlich aller Ehren wert, selbst wenn etliche von ihnen im Ziel verdächtige Flecken am Trikot, verbogene Bremshebel und blutige Ellbogen zu verstecken suchten. Im Endeffekt hatte kein Einheimischer eine Chance gegen die Weltbesten, aber immerhin hat mit MS Evil Racing ein internationales Team aus Tirol gewonnen, dahinter Alpine Commençal und Dirt Norco.

Spätestens beim Warten auf die Siegerehrung waren jegliche Unterschiede zwischen Wappler und Weltstar verwischt, alle eine große Familie, alles Downhiller, adden wir einander auf Facebook? Ein

**Dem Wahnsinn ein Gesicht geben:
Georgy Grogger ist der Mann hinter
der Nordkette.**



**Rehkrickerl als Pokale für die siegreichen
Teams von MS Evil Racing (1.), Alpine
Commençal (2.) und Dirt Norco (3.).**

Platz 8, ex aequo mit dem mächtigen Trek World Racing Team. (Dass der gute Mann am nächsten Tag zur Entspannung einen Rennrad-Marathon bestritt, sei nur der Vollständigkeit halber erwähnt.)

Acht Jahrzehnte Nordkettenbahn haben ihre Spuren freilich auch am gemeinen Innsbrucker hinterlassen. Am Wochenende ist er sowieso oben am Berg, und wenn die Weltklasse hier Downhill fährt, dann erst recht. In wilden Haufen strömt er auf die Nordkette, er kennt die tückischen Passagen und spart nicht mit Geschrei und Anfeuerung. Man glaubt gar nicht, welche Altersgruppen sich in Innsbruck mit dem Sport auskennen, die Bandbreite liegt etwa zwischen sieben und siebzig, geschlechterübergreifend. Das Fahrerlager war ein einziges Meet & Greet, auf der Strecke standen mehrere tausend Zuschauer, mehr als bei so man-

Spanferkel ließ sein Leben für den guten Zweck, schließlich verlagerte sich der Abend in die Innenstadt, der Mensch kriegt ja Durst auch nach so einem harten Tag, und der Downhiller erkundete die Innsbruckerin näher, ein Fest der Völkerverständigung und Verbrüderung. Man war froh, diesen Berg, diesen Trail, dieses Rennen unbeschadet überstanden zu haben, *einmal und nie wieder, wir sehen uns nächstes Jahr, wattagreatrace, you also, cheersmate!*

Georgy Grogger guckte derweil pffiffig in den Innsbrucker Nachthimmel und sann still über eine neue Eskalationsstufe des Wahnsinns nach. In diesem Moment erinnerte er an Franz Baumann, der die Nordkette wieder ein kleines Stück näher an die Welt rücken wollte.

www.nordkette-downhill.at
www.vertriders.com