



- 01 *Wer gern draußen ist, liebt Réunion. Es gleicht einem riesigen Abenteuerspielplatz*
- 02 *On air*
- 03 *Ralf Schupp, Selbstportrait in Alpe d'Huez*
- 04 *Blauer Himmel, blanke Nerven: kurz vor dem Start beim Megavalanche in Alpe d'Huez*
- 05 *„Parlez-vous anglais?“ Zeit für ein Interview*



*Die etwas andere und ganz neue  
Betrachtungsweise der Megavalanche-  
Downhill-Marathon-Klassiker in  
Alpe d'Huez und auf Réunion*

# MEGA FROM BEHIND

IM JAHRE 2014 WIRD WAHRSCHEINLICH JEDER MOUNTAINBIKER MIT EINER LATENTEN VORLIEBE FÜR SCHWERKRAFT ETWAS MIT DER VOKABEL „MEGAVALANCHE“ ANFANGEN KÖNNEN. WAS WAHRSCHEINLICH NICHT JEDER WEISS: ALS BEGRÜNDER DER SERIE BEGANN DER FRANZOSE GEORGE EDWARDS BEREITS 1995, MEGAVALANCHE-EVENTS AUSZURICHTEN. DURCH SEINEN HINTERGRUND BEIM MOTORRAD-ENDURO VERFOLGTE ER DIE VISION, EIN ÄHNLICHES FORMAT AUF MOUNTAINBIKES UMZUSETZEN. DAS ALLES ZU EINER ZEIT, IN DER LENKERHÖRNCHEN AN DOWNHILLBIKES KEINESFALLS UNÜBLICH WAREN.

TEXT: Ralf Schupp FOTOS: Ralf Schupp, Urban Engel





Heute gibt es passendes Material und Events in allen Facetten unseres Sports und das ist gut so. Enduro-Mountainbiking hat dabei inzwischen seine eigene Weltserie, deren ersten Sieger und ist in aller Munde. Viele sprechen dabei von einem jungen Sport und einer jungen Disziplin, was sicher für das Format der Wettkämpfe gilt, nicht aber für den Sport selbst und dessen Idee.

Was aber führt zum vorweggenommenen Schluss, dass die Mutter aller Enduro-Events immer etwas Besonderes geblieben ist?

2001 war mein Mega-Debüt: fünf Freunde in einem engen Appartement-Hotel, viel Sonne, hohe Berge, kleines Budget, mittelmäßiges Material, unendliche Trails – eine Erfahrung fürs Leben. In der Quali damals mit der viertschnellsten Zeit des Feldes musste ich im Rennen aufgrund nie da gewesener Erschöpfung und des schnell folgenden platten Vorderrads mein Tempo entsprechend drosseln. Trotzdem ist die Erinnerung an die Mega-Woche damals noch heute weit oben auf der imaginären Liste ganz großer Erfahrungen auf dem Bike.

Die Idee zum Projekt „Mega from Behind“ entstand aus der Kombination zweier großer Leidenschaften bzw. von Beruf und Hobby: Filmen und Biken. Seit ich denken kann, möchte ich an beiden Megavalanches innerhalb eines Jahres teilnehmen. Träume sind manchmal schwer zu realisieren, und je öfter man sie aufgrund von Verletzungen oder anderen Prio-



**„TRÄUME SIND MANCHMAL SCHWER ZU REALISIEREN, UND JE ÖFTER MAN SIE AUFGRUND VON VERLETZUNGEN ODER ANDEREN PRIORITÄTEN NACH HINTEN SCHIEBT, DESTO MEHR GEWÖHNT MAN SICH DARAN, DASS SIE TRÄUME BLEIBEN.“**

ritäten nach hinten schiebt, desto mehr gewöhnt man sich daran, dass sie Träume bleiben. Mein 20-jähriges Jubiläum auf dem Mountainbike war für mich schließlich Grund genug, alles Nötige in die Wege zu leiten. Bei „Mega from Behind“ geht es in erster Linie darum, den Event aus der Sicht eines normal sterblichen Teilnehmers zu erleben. Die Elite, die den Sieg meist unter sich ausmacht, ist im Vergleich zum gesamten Fahrerfeld verschwindend gering. Für die Mehrheit der Fahrer zählen der olympische Gedanke und das Rennen gegen sich selbst. Folglich habe ich die Entscheidung getroffen, alle Wettkampfbambitionen von vornherein außen vor zu lassen und im Modus eines aktiven Beobachters als Allerletzter zu starten. Auf meinem Weg bergab führe ich Interviews mit Fahrern mit Problemen am Streckenrand, um das Mega aus ihrer Perspektive zu beleuchten.



*Nico Lau und Gusti Wildhaber schenken sich beim Training im Dschungel nichts*



Dan Smith/ENG (#65)



Gletscherlandschaft im Hochsommer, Alpe d'Huez



Maurizio Brugiaredda/ITA (#1042)



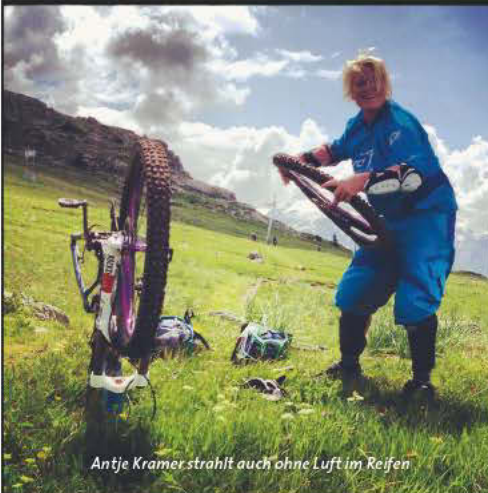
Vive la France!



James Windley/ENG (#54)



Nach der Arbeit fährt Ralf gern mit der Gondel nach Hause



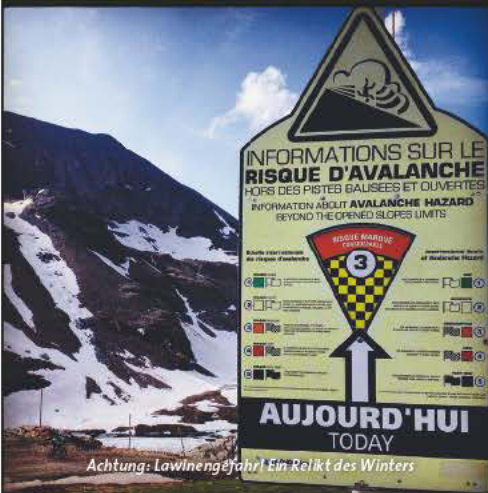
Antje Kramer strahlt auch ohne Luft im Reifen



Eine Woche harte Arbeit



Auf dem Weg zum Quali-Start, in Alpe d'Huez geht's eng zu



Achtung: Lawinengefahr! Ein Relikt des Winters



Julien Prenez/FRA (#2410)

**PRODUKTIONS-SET-UP:**

- DSLR-Kamera
- 18-55 mm Zoomobjektiv
- Display-Lupe
- GorillaPod
- Funkmikro-Tonstrecke
- GoPro am Helm
- GoPro an der Gabel

**BIKE-SET-UP:**

- Intense „Tracer 2“, 160 mm Federweg
- Fox-„34 Talas CTD“-Gabel
- Fox-„Float“-Dämpfer
- Fox-„DOSS“-Sattelstütze
- WTB-650B-Laufräder
- Schwalbe-Tubeless-Reifen mit Super-Gravity-Karkasse
- Zehnfach-Schaltung, 34er-Kettenblatt





**„DER BRUCHTEIL DER ELITE, DIE DEN SIEG MEIST UNTER SICH AUSMACHT, IST IM VERGLEICH ZUM GESAMTEN FAHRERFELD VERSCHWINDEND GERING. FÜR DIE MEHRHEIT DER FAHRER ZÄHLEN DER OLYMPISCHE GEDANKE UND DAS RENNEN GEGEN SICH SELBST.“**

Schlüsselstellen recht problemlos zu fahren. Eine Reise nach Alpe d'Huez ist recht einfach mit dem Auto realisierbar und die Kosten für eine Woche Megavalanche sind überschaubar. Viele Shredder haben das Gebiet wahrscheinlich ohnehin auf ihrem Gravity-Radar.

Auf Réunion ist das Relief aufgrund des vulkanischen Ursprungs und des geringen Alters der Landschaft so extrem, dass Biken oft von vornherein flach fällt. Wege sind so steil und schroff, dass man auch zu Fuß oft die Hände zum Klettern benutzt. Auf den gekennzeichneten Bike-Trails der Insel ist Flow keinesfalls ein Fremdwort, vorausgesetzt, man findet ihn. Ungewohntes Terrain, Vulkangestein mit und ohne Moos, glitschiger Urwaldschlamm, spitze Steine und viele Überraschungen wie fiese Wurzeln oder Stacheldraht wollen gemeistert werden. Was am Anfang teilweise schwierig bis aussichtslos erscheint, klappt aber nach ein paar Abfahrten dann ganz gut – ungefähr bis zur nächsten Überraschung. 2013 gab es in den Tagen vor dem Rennen recht viel Regen und „technisch“ trifft den Charakter vielleicht am besten. Keinesfalls unfahrbar, aber fordernd. Nachdem in der Quali der obere Teil wetterbedingt ausgelassen wurde, startete das Mega am Rennsonntag plan-

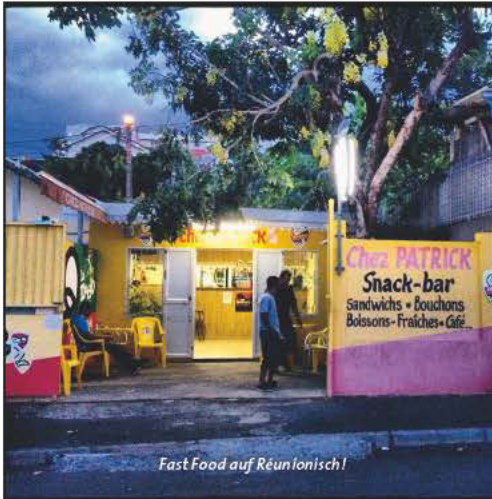


Das Megavalanche in Alpe d'Huez findet im hochalpinen Gelände statt. Wer sich einmal den ganzen Tag lang so richtig klein fühlen will, sollte dort biken gehen. Das Skibiet ist mit einer großzügigen Infrastruktur voll erschlossen und lädt auch abseits der Rennstrecken zum Heizen ein, bei Belieben auch auf dem Gletscher. Kein Wunder, dass sich 2013 fast 1.500 Fahrer dort einfanden – dementsprechend kann man ab und zu eine gewisse Unruhe und Aufregung unter den Fahrern feststellen. Aufgrund der Größe des Resorts fallen wir Biker jedoch kaum auf. Die Besonderheit in Alpe d'Huez ist der Start auf dem Gletscher des 3.330 Meter hohen Pic Blanc. Nicht nur dass das Fahren auf Schnee ohnehin schon eine Herausforderung darstellt, kommt noch der Massenstart mit je 350 Fahrern und seiner ganz eigenen Dynamik hinzu. Die Rennpisten selbst sind schnell und hart: teilweise natürlich, teilweise künstlich, tempomäßig auf Vollgas ausgelegt, dementsprechend ausgefahren und physisch. Abkürzungen auf der eigentlichen Rennpiste sind dabei ein großes Thema, um Zeit und Kraft zu sparen. Im unteren Teil der Strecke sollte man grundsätzlich jede Kurve in Frage stellen und nach Alternativen suchen. Insgesamt ist der Kurs bis auf wenige

mäßig am Gipfel des Maïdo auf 2.000 Metern. Ähnlich wie in Alpe d'Huez durchfährt man auch auf Réunion verschiedene Vegetationszonen, was das Gefühl einer Marathonabfahrt noch verstärkt. Oben Lavagestein, dann flüssige, aber anspruchsvolle Single Trails mit steinigen und wurzeligen Passagen. Viele rutschige Anliegerkurven und Wurzelteppiche, danach ein längerer Anstieg. Es folgen Passagen in einer Savannenlandschaft und durch Zuckerrohrfelder. Am Ende wird es bis ins Ziel noch einmal felsig und staubig, so dass wirklich nichts im Tank übrig bleibt. Aufgrund des deutlich kleineren Starterfelds von etwa 300 Leuten ist die Atmosphäre auf Réunion sehr familiär und ausgeglichen. Training und Fahren generell bedeutet einen höheren Aufwand, als sich einfach in die Gondel zu stellen. Bei dem heißen Klima gibt man sich guten Gewissens mit einem ausgedehnten Run pro Tag

*Ralf filmt gerne, führt gerne Interviews und: Er fährt saugeme Rad – besonders wenn es so schön bergab geht!*





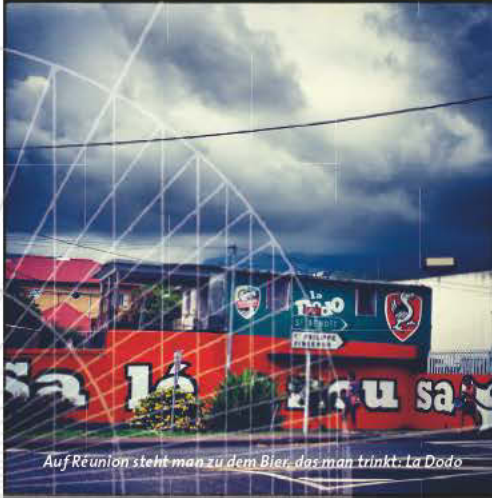
Fast Food auf Réunionisch!



Paddeln in der Abendsonne



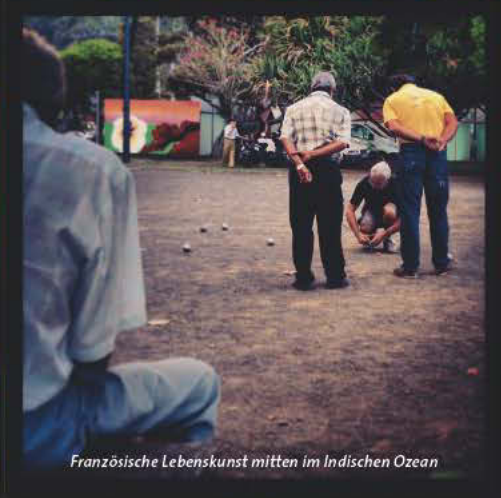
Vincent Fontaine/REN (# 233)



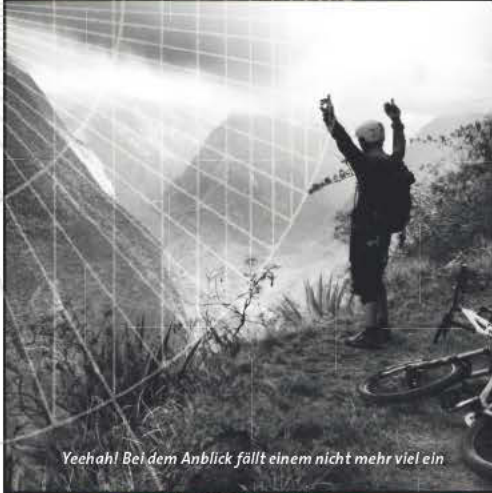
Auf Réunion steht man zu dem Bier, das man trinkt: La Dodo



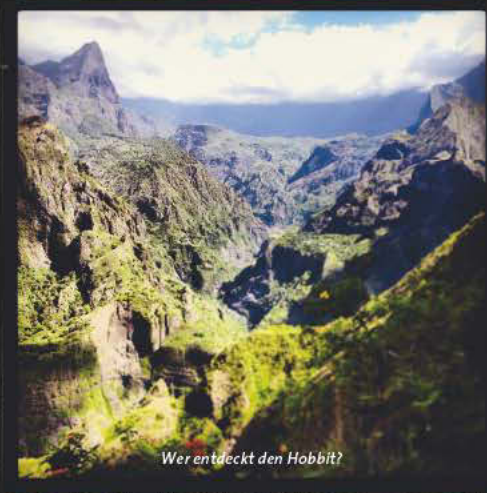
Matthieu Boyer/REN (# 265)



Französische Lebenskunst mitten im Indischen Ozean



Yeah! Bei dem Anblick fällt einem nicht mehr viel ein



Wer entdeckt den Hobbit?



Mr. 974 himself: Flo Payet



Damien Huszcz/FRA (# 34)



Die Straße ist für alle da



Self-made-Regenschutz kurz vorm Mega-Start auf Réunion



zufrieden. Der dauert dann auch gerne mal zweieinhalb Stunden, wenn man genießt und vielleicht hier und dort noch einmal hochschiebt. Von der Anreise her ist Réunion eine völlig andere Geschichte als Alpe d'Huez. Flüge sind recht teuer, logistisch ist alles komplizierter und man ist beispielsweise bei der Ersatzteilversorgung eingeschränkt. Dazu kommen noch die Kosten für einen Mietwagen, den man auf der Insel auf jeden Fall haben sollte. Sinnvoll ist, sich mit mehreren Leuten einen Transporter zu mieten, so kann man sich gegenseitig auch abseits des Events shutteln. Um Land und Leute besser kennenzulernen, ist ein längerer Aufenthalt auf jeden Fall empfehlenswert. Wenn man es irgendwie realisiert bekommt, kann ich jedem nur empfehlen, irgendwann einmal nach Réunion reisen – nicht zuletzt wegen der atemberaubenden Natur und des interessanten friedlichen Kulturengemischs. Für viele ist 974 nur eine Nummer des Departments La Réunion, doch die einzigartige Kombination aus französischer Lebenskunst zusammen mit dem Mix aus afrikanischen und orientalischen Einflüssen bietet einiges zu entdecken.

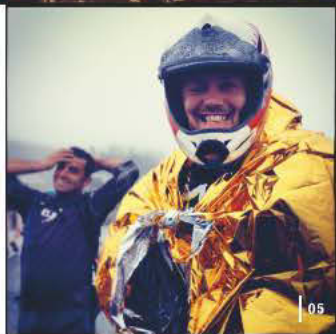
In Sachen Racing wird von allen Teilnehmern alles gefordert. Was die Schnellsten leisten, ist höchst athletisch und die mentale Belastung ist enorm. Die schnellsten Frauen könnten sich in der Ergebnisliste der Männer weit vorn einordnen, wenn auch unter etwas anderen Bedingungen. Was Otto Normal-Racer leistet, ist ebenfalls enorm, denn bloßes Ankommen ist nicht eben mal mit links zu machen.

Keiner weiß vorher, was gleich nach dem Start passieren wird, und eine interessante Dynamik für das ganze Rennen entsteht. Mir als Kameramann ging es bei beiden Megas ähnlich. Eine Fahrt ins Ungewisse inklusive der Möglichkeit, gar nicht unten anzukommen. Das war für



- 01 *Das Cube Action Team beim Training*
- 02 *Mega-Pump-Track – Biken am aktiven Vulkan Piton de la Fournaise, La Reunion*
- 03 *Christian Kührt/GER (#155)*
- 04 *Frühstück auf 2.000 Metern mit Blick aufs Meer*
- 05 *Ritter in Rettungsdecke*

„WAS IST ALSO DAS BESONDERE AM MEGAVALANCHE? VIELLEICHT DER MASSENSTART? VIELLEICHT DIE SCHAUPLÄTZE? VIELLEICHT DIE FRANZÖSISCHE SEELE? VIELLEICHT DIE TRADITION? VIELLEICHT DIE LÄNGE DER STRECKEN? VIELLEICHT DER SPIRIT UNTER DEN FAHRERN? VIELLEICHT DAS GEFÜHL DANACH? DIE TEILNEHMERZAHL VIELLEICHT?“



mich eine Herausforderung. In Alpe d'Huez bin ich etwas spät gestartet, habe deshalb recht wenige Interviewpartner gefunden und bin leider viel allein gefahren. Auf Réunion habe ich versucht, daraus zu lernen, und trotzdem beinahe verpasst, den Start aufzunehmen – so etwas kann man einfach nicht wiederholen. So endgültig bekomme ich meinen Race-Modus nicht abgelegt und versuche, trotz schweren Rucksacks bergab zu pushen und auch mal ein paar Leute zu überholen. Dazwischen gibt es immer wieder Interviews mit Fahrern am Streckenrand. Das läuft dann ungefähr so ab: „(Schnauf, schnauf!) Hey man, I'd like to do a little interview with you... (schnauf!) it's about your situation right now... Do you speak English? (schnauf!)“ Onboard-GoPros ausschalten, Kamera raus, Ton raus, verkabeln... schnauf! Schon mal warm quatschen, die ersten Shots einfangen und ein Interview



Die Suche nach potenziellen Interviewpartnern gestaltet sich stets spannend und erfordert jedes Mal eine Entscheidung. Stehen mehrere Leute an der Strecke, muss ich jemanden auswählen. Steht nur einer dort, muss ich abwägen, ob ich anhalte oder ob hinter der nächsten Kuppe nicht noch jemand Interessanteres auf mich wartet. Viel Kapazität zum Denken hatte ich teilweise nicht, denn ich musste schon gegen die Verlockung kämpfen, einfach durchzuhämmern.

Durch die Interviews für „Mega from Behind“ bekam ich die Möglichkeit einer anderen Sichtweise auf das gesamte Geschehen. Erholung durch die Interviewpausen ist



führen. Okay, hab ich noch Fragen? Yesss... „What’s your name and where are you from?“ Habe ich die Startnummer aufgenommen, dass ich nachvollziehen kann, wer das war? Muss ich Akkus wechseln? „Thanks for your patience and the nice talking... have a safe ride down!“ Laufen die GoPros wieder? Wen werde ich noch treffen? Habe ich alle Sachen auch wieder eingepackt? Habe ich das alles eben überhaupt aufgenommen? Im Eifer des Gefechts ist alles manchmal etwas hektisch. Trotzdem kann ich während der Interviews verschnaufen und vor allem genug trinken, was die Weiterfahrt bei beiden Megas um einiges angenehmer gestaltete als bei einem durchgängigen Ritt.



das eine, Orientierung das andere. Mir wird schnell klar, dass die Teilnehmer trotz potenziellen Wettkampfstresses durchweg zufrieden sind und sogar richtig stoked, ganz egal ob das angestrebte Resultat nun passé, das Fahrrad Schrott oder nur der Reifen platt ist. Einfach weil es gerade so toll ist, genau hier zu sein. Normalerweise hätte ich vor jedem Interview einen Kniefall machen müssen, weil auch ich mich gerade sehr glücklich und im Einklang fühlte. Egal ob hoch in den französischen Alpen oder zur deutschen Schmuddelwetterzeit einfach mal auf einer überwältigenden Vulkaninsel im Indischen Ozean – in den beiden Videos wird man die positive Stimmung wieder treffen. Interview-Shots wechseln mit Impressionen von beiden Events und erzählen die Geschichte aus ihrer Sicht.

Was ist also das Besondere am Megavalanche? Vielleicht der Massenstart? Vielleicht die Schauplätze? Vielleicht die französische Seele? Vielleicht die Tradition? Vielleicht die Länge der Strecken? Vielleicht der Spirit unter den Fahrern? Vielleicht das Gefühl danach? Die Teilnehmerzahl vielleicht? Die Antwort darauf ist möglicherweise genau so vielfältig wie das Fahrerfeld selbst. Die Vielzahl von Variablen eines solchen Rennens scheint für mich ein Ansatz zu sein. Er könnte dazu führen, dass ich mir als Fahrer eingestehen muss, dass ich keinesfalls alles im Griff habe, was sonst normal erscheint. Somit gewinne ich mehr Abstand von mir selbst und kann meine Zeit besser genießen. Vom Gefühl nach der Zieldurchfahrt ganz zu schweigen.



„MIR WIRD KLAR, DASS DIE TEILNEHMER DURCHWEG ZUFRIEDEN SIND UND Sogar STOKED, GANZ EGAL OB DAS ANGESTREBTE RESULTAT NUN PASSÉ, DAS FAHRRAD SCHROTT ODER NUR DER REIFEN PLATT IST.“



- 01 Nicolas Quéré/FRA im Ziel auf Réunion
- 02 Im unteren Streckenabschnitt auf Réunion wird man von dieser Kullisse verwöhnt
- 03 Baden mit den Pros – das harte Leben...
- 04 Iago Garay/ESP hat die Top 20 auf Réunion knapp verpasst
- 05 Die Helden von Réunion: François Bailly-Maitre/FRA und Jérôme Clementz/FRA
- 06 Ein Favorit mit Pech im Rennen: Nico Lau

Scanne den QR-Code für Ralfs Video-Reportage  
„Mega from Behind“ (<http://mtbrider.de/news/mega-from-behind-das-video-zur-story>)

