



Hallo! Heute gehts um **Dirtjumps**.

Das sind Sprünge über eine Rampe aus Erde.

Es gibt mehrere Arten von Dirtjumps. Man unterscheidet zwischen **Tables** und **Doubles**.

Tables sind wie der Name schon sagt Sprünge, die neben Absprung und Landung, dazwischen eine gerade Fläche besitzen.

Bei Doubles ist das anders, da sie nur aus Absprung und Landung bestehen. In der Mitte ist in diesem Fall ein Loch.

Die ersten Sprünge wagt man am Besten auf Tables, da die Sturzgefahr nicht so groß ist und man sich langsam an die richtige Geschwindigkeit herantasten kann.

Man kann erstmal gemütlich drüberrollen und dann immer mehr abheben bis man sich traut, über den ganzen Table, in die Landung zu springen.

Hat man dass einige Male gemacht, kann man sich an Doubles versuchen. Doch Vorsicht, hier muss man genau wissen wie schnell man sein muss, da man sonst nicht über das Loch in der Mitte kommt. Das kann dann je nach Sprung sehr schmerzhaft werden.

Fürs Dirtjumpen gilt sowieso absolute Helmpflicht. Alles andere ist sehr fahrlässig und nicht zu empfehlen. Knie bzw. Schienbeinschoner gehören eigentlich, so wie auch Handschuhe zur Pflichtausrüstung eines Dirtjumpers.

Ich wünsche euch viel Spass beim Springen und geh jetzt selbst noch eine Runde Dirten ☐



Die Richtige Geschwindigkeit entscheidet darüber ob man über den Jump kommt oder nicht. Daher braucht es einige Übung damit man sie richtig einschätzen kann. Tausch dich hier mit anderen Fahrern am Spot aus bzw. übe zuerst auf Tables.



Beim Absprung kann man den Sprung verschieden einleiten. Entweder man macht eine Bunnyhopartige Bewegung und zieht das Rad nach oben (dann wird die Flugkurve steiler, man springt höher), oder man lässt sich sanft über den Dirt tragen bzw. drückt den Absprung weg. Das macht man durch durchstrecken der Arme wenn das Vorderrad den Boden verlässt. Dann ist die Flugkurve flacher und man springt dementsprechend niedriger. Ich habe mich bei diesem Jump für eine gute Mischung aus beidem entschieden. Ich lasse mich einfach smooth über den Jump tragen.



Mittlerweile befinde ich mich am Scheitelpunkt des Sprunges. Hier ist wichtig, dass man das Vorderrad langsam nach unten bringt damit man später idealerweise mit beiden Reifen gleichzeitig landet. Man sollte möglichst neutral am Bike sein. Wäre in diesem Fall das Vorderrad zu hoch oben, müsste man nur kurz die Hinterbremse ziehen. Durch das Abbremsen der Schwungmasse sinkt das Vorderrad nach unten und man kann sich gut auf den Landeanflug vorbereiten.



Durch verlagern des Schwepunktes nach vorne, sinkt das Vorderrad gemütlich nach unten und ermöglicht einen sehr cleanen Landeanflug. Vorsicht, das Vorderrad nicht zu früh nach unten neigen, sonst bleibt man leicht im Landungshügel hängen, was einen Abstieg über den Lenker vorprogrammiert.



Das Vorderrad setzt in diesem Fall etwas früher auf. Ich beuge meine Arme um den Aufsprung abzufedern. Sobald das Hinterrad am Boden ist, gehe ich in die Knie und federe den Rest der Landungsenergie ab.



So, nach einer perfekten Landung hat man idealerweise genug Speed um auch über den nächsten Hügel zu kommen . □



Wenn man in der Luft merkt, dass man zu schnell oder langsam ist, empfiehlt es sich die Notbremse



zu ziehen und einfach abzustiegen. In diesem Fall vermeidet man meist einen wilderen Sturz. Meistens schafft man es ohne Bike bis zum Landungshügel und läuft diesen einfach hinunter.

Hier die Übersicht von allen Teilen der Serie BMX-Fahrtechnik:

- [Fahrtechnik Teil 1: Der Bunnyhop](#)
- [Fahrtechnik Teil 2: Der Wallride](#)
- [Fahrtechnik Teil 3: Der Manual](#)
- [Fahrtechnik Teil 4: Die ersten Dirtjumps](#)
- [Fahrtechnik Teil 5: Der Pedal Grind](#)
- [Fahrtechnik Teil 6: Der 360er](#)
- [Fahrtechnik Teil 7: Der \(Tuck\) NoHand](#)
- [Fahrtechnik Teil 8: Der Lawn Mower](#)
- [Fahrtechnik Teil 9: Der Tailtap](#)

