



Es ist später Morgen.

Mit 120 km/h rollt ein schwarzer T3 an den westlichen belgischen Provinzstädten vorbei, Fahrräder im Laderaum, ein Aufkleber auf der Heckscheibe, der die Kontur eines Bikers zeigt, der in hohem Bogen über einen Double segelt, im Wageninneren wird die Bauhöhendifferenz der 40 zur Boxxer diskutiert, der Himmel ist kristallblau, Außentemperatur 25°C.

Bei der Ausfahrt „Malmedy“ wird dann schließlich der Blinker gesetzt, erstmal ein kurzes Stück über Land durch verschlafene belgische Örtchen gefahren und irgendwann auf einem Waldparkplatz dann der Anker geworfen, die Bikes entladen und zusammengeschaubt, die Schutzbekleidung angelegt, ein Schluck Energydrink genommen, ein Happen Nudeln gegessen und langsam zu dem großen Lüftungsgitter gerollt, wo der 4X beginnt...

Der eigentliche Park bietet den Besuchern im Wesentlichen drei Strecken:

Den besagten 4X, sowie zwei DHs.

Der 4X ist die einfachste der Strecken und besteht im aus großzügig ausgeführten Anliegern, jeder Menge Tables, einem kleinen Steinfeld und Pumpwellen, man kann sich also aussuchen, ob man viel springen oder nur einrollen möchte und geht in beiden Fällen kein großes Risiko ein direkt am Anfang des Tages ein Aus zu riskieren. Aufgrund der beachtlichen Größe der Tables eignet sich diese Abfahrt aber auch durchaus auch für fortgeschrittene Fahrer, die etwa fürs Tricksen viel Airtime benötigen.

Alternativ gibt es noch einen Anfängerdownhill, der später mit dem 4X konvergiert.



Der etwas anspruchvollere DH, der neben dem 4X beginnt, hingegen besteht überwiegend aus Doubles, Gaps und Drops, sodass beim ersten Fahren gilt: erst gucken, dann machen, denn sonst endet die fahrt womöglich in irgendeinem Gegenhang.

Das Gefälle ist hier sehr mäßig und die Strecke eher auf hohes Tempo und Fahrfluss anstatt auf brutale Blocks und „hauptsache Gummierung unten halten“ ausgelegt, sodass die Befahrung auch mit weniger als 200mm Federweg immer noch ein Vergnügen ist.



Den Kontrast liefert hingegen der DH, der am Parkplatz startet. Hier ist es grundsteil, wurzelig, meistens feucht und ein beachtlich großes Roadgap erwartet jeden Könnner etwa auf halbem Wege. Auch hier besser vorher mal angucken.



So verschieden die einzelnen Kurse sind, sie enden alle drei unten an einem Schlepplift.

Dieser jedoch verlangt dem Fahrer beim ersten Einstieg jedoch etwas Geschick ab:

Das Prinzip ist gleich dem eines Tellerlifts im Skigebiet: Teller Greifen und anrollen, dann den Teller zwischen die Oberschenkel klemmen, zurücklehnen (und unbedingt so bleiben!) und den Lenker gut festhalten.

Wenn man erst wieder unbeschadet oben angekommen ist, wird dort (oder unten am Lifteinstieg) ein Feldchen der zuvor erworbenen Liftkarte abgeknipst und man kann der Gravitation wieder freien Lauf lassen.

Französischkenntnisse sind von Vorteil, aber ohne ist es auch kein wirkliches Problem, da der Betreiber, wenn er da ist, auch Deutsch spricht und versteht.

Alle, die ihre eigenen Fahrräder nichts aufs Spiel setzen wollen oder einfach selbst keinen Park-adäquaten Bock besitzen oder einfach mal auf was anderem fahren wollen, können für Tarifpreise pro Tag für 55 Euro ein Mission 9 DH-Bike, für 45 Euro ein Mission 7 FR-Bike oder ein Harlem Comp 4X Bike für 25 Euro vor Ort ausleihen, alle Modelle sind von Solid bikes.

Auch Schutzbekleidung kann ausgeliehen werden, allerdings ist eine Reservierung vorher notwendig. Ob das gewünschte Material vorhanden ist, kann auf der Website eingesehen werden.

Die Website und alle weiteren Informationen auf Französisch sowie auch weitere Bilder und Videos finde ihr hier:

<http://www.bikepark-fermelibert.com/>

Neben den Strecken gibt es außerdem noch eine Trailzone, diese befindet sich neben einem Nadelwaldstück, welches auch Teil des Erstgenannten der DHs ist.

Neben den Parkstrecken mit Liftbetrieb befinden sich in der Nähe zudem noch Strecken auf denen wohl auch schon Rennen ausgetragen wurden. Diese sind technisch recht anspruchsvoll, wurzelig, stellenweise eng, lang und mit einigen kniffligen Doubles, insofern auch für gute Fahrer recht interessant.

Allerdings gibt es hier keinen Lift, dafür aber eine Straßenverbindung vom Start- (Waldparkplatz) und Zielpunkt (Dorf) sodass man einen Shuttelservice einrichten kann, ansonsten ist Hochschieben angesagt.

Diese Strecken können vom Bikepark aus recht einfach erreicht werden und bieten sich als Tagesabschluss an, wenn etwa die Liftfahrten aufgebraucht sind oder aber mal was anderes gefahren werden möchte.



### **Koordinaten bei Google Maps:**

Bikeparkanlage mit Liftbetrieb: 50.446569,6.027319



[wpmads type="G\_HYBRID\_MAP" x="50.446569" y="6.027319"]

Weitere Strecken ohne lift: 50.430948,6.012921

[wpmads type="G\_HYBRID\_MAP" x="50.430948" y="6.012921"]

### **Der Autor**

