



# SpeedVille

## *Interview Sessions*

#014 // November 2018

**Besenwagen Podcast**

2x Ex-Pros, 1x C-Fahrer

**Dr. Christoph Lindner**

einhorn bikes

**Christian Grasmann:**

Auf der Bahn kann man verhältnismäßig mehr  
Geld verdienen als bei Straßenrennen!

BEYOND.

**BACK**ROAD

Das Gravelbike für mehr Freiheit und dein nächstes Offroad-Abenteuer.  
 Ab 2.149 € bei [rosebikes.de/backroad](https://rosebikes.de/backroad)

## INTERVIEW SESSIONS #014

Liebe Radsportfreunde,

es ist Winterzeit. Während die Straßenradfahrer einen Gang runterschalten, um sich wieder fit für die kommende Saison machen, geht es bei den Bahnradfahrern so richtig zur Sache.

Zentrales Interview in dieser Ausgabe ist somit das Gespräch mit Christian Grasmann von den Maloja Pushbikers.

### **Christian Grasmann:**

Be a Pushbiker! Mit Christian spreche ich nicht nur über seine coole Truppe, die den Bahnradsport irgendwie stylischer, anders erscheinen lässt, wir sprachen auch über sein neues Wagnis – Christian übernimmt zur kommenden Saison, mit den WSA Pushbikers, ein UCI KT-Team. Wie lassen sich diese beiden Disziplinen miteinander vergleichen und vor allem betreiben?

### **Paul Voß, Andreas Stauff & Bastian Marks:**

Zwei Ex-Profis und ein Jedermann gründeten mit dem Besenwagen ihren neuen Radsport-Podcast: Trashtalk aus dem Peloton.

Mit ihnen sprach ich über ihren Podcast, den ich euch wärmstens empfehlen kann, das Leben als Berufsradfahrer, also nur mit Paul und Andreas, und den ewigen Vergleich: Fußball vs. Radsport.

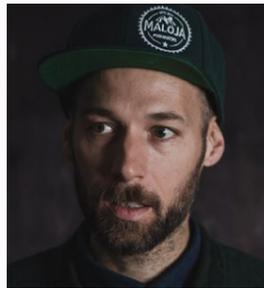
### **Dr. Christoph Lindner:**

Was mag in Christophs Kopf vorgehen, dass er neben seiner eigenen Anwaltskanzlei, einer Familie mit zwei Kindern noch eine eigene Bikemanufaktur betreibt, die ohne Gewinnmaximierungsabsichten, 100% unique Rennräder in Italien und Deutschland produziert?

Viel Spaß beim Lesen!

# DIE INTERVIEWS DER #014

6



## Christian Grasmann

Gründer der coolen Bahntruppe Maloja Pushbiker und modischer Trendsetter für Maloja.

#bahnsport #trackcycling #bayern #maloja  
#pushbiker #family

18



## Dr. Christoph Lindner

Gründer von einhorn bikes – eine Bikemanufaktur aus Oberbayern, die nicht für jeden Kunden produziert.

#custom #bike #passion #bikerahmen #titanbike

28



## Paul Voß, Andreas Stauff & Bastian Marks

Neuer, frischer Radsport-Podcast von zwei Exprofis und einem Amateur/Jedermann aus Köln und Berlin.

#podcast #besenwagen #cycling #trashtalk #peloton

40 IMPRESSUM

Herausgeber, Fotografie, Anzeigenschaltung

EuroEyes  
*Cyclassics*  
HAMBURG

# CYCLE THE CLASSIC

HAMBURG, 25. AUGUST 2019

**ANMELDUNG AB  
20. NOVEMBER GEÖFFNET**

Mönckebergstraße

DAS RADRENNEN FÜR ALLE  
WWW.CYCLASSICS-HAMBURG.DE  
#CYCLETHECLASSIC

EuroEyes ACTIVE ŠKODA star STEVENS ENERVIT FinisherPix Hamburg

*«Es ist so, dass man auf der Bahn verhältnismäßig mehr Geld verdienen kann.»*

## Christian Grasmann

*«Der Bahnrad sport wettert gegen den Straßenrad sport und umgekehrt. Am Ende waren die letzten Toursieger alle Bahnradfahrer und aus einer Bahnrad schule.»*

Be a Pushbiker! Was heißt das eigentlich genau?

Diese Frage stellte sich mir des Öfteren, als ich Christian Grasmann und seine Maloja Truppe in den verschiedenen Magazinen und am TV bei Radrennen sah.

Wir sprechen genau darüber, was es also heißt, ein Pushbiker zu sein und natürlich auch über den ewigen Vergleich:  
Bahn vs. Straße.

## Wie entstanden die Maloja Pushbikers?

Als wir damals in meinem langjährigen Radsportverein, dem RSV Götting Bruckmühl, philosophiert hatten, wie wir weiter machen oder den Sport ein bisschen hipper machen können, da gab es eine lange Diskussion mit den alten Vorständen – also der Verein all meiner Freunde, z.B. auch von Ralph und Hermann Denk, von Willi Bruckbauer, im Endeffekt die ganze Combo, die mit dem Radsport zu tun hatte. Das war, nicht despektierlich gemeint, eine Gruppe im Oberland, die einfach nur ihre Ausfahrt machen wollten und ganz klassische Radsporttrikots hatten. Irgendwann waren einige Sponsoren abgesprungen – da haben wir Jungen gesagt, das ist eine echte Chance für uns, das probieren wir mal.

Wir entwarfen also ein Trikot, schon damals in Kooperation mit Maloja. So kam es zur eigenen Vereinsgründung, es entstand im Frühjahr 2007 der RSV Irschenberg, bis heute mein Heimatverein und Fundament der Profimannschaft Pushbikers.

**Ihr habt mit den WSA Pushbikers mittlerweile auch ein Continental Straßenteam...**

Dieses Jahr war es eine Partnerschaft – für nächstes Jahr haben wir dieses Team komplett als Projekt übernommen. Aber im Guten, eine gute Heuschrecke und im Endeffekt die Rettung,

dieses Team um den Sportlichen Leiter Christoph Resl weiter bestehen zu lassen und ihm neuen Spirit einzuhauchen.

Der bisherige Hauptsponsor, WSA, ein Abfallunternehmen aus Österreich, hat seinen Vertrag für nächstes Jahr deutlich reduziert. Das hätte hinten und vorne nicht gereicht.

Ich habe daraufhin mit meinen Partnern einen Dreijahresvertrag ausgehandelt für die Unterstützung des Teams auf der Straße, weil ich einfach sehe, dass das Team ein riesiges Potential hat.

### Inwiefern?

In der Glaubwürdigkeit, in der äußeren Wahrnehmung und im Ganzen. Es war jetzt einfach der logische nächste Schritt, so dass wir bereit waren, dieses Risiko einzugehen. Nach all meiner Erfahrung, zunächst als Einzelfahrer, dann mit den Maloja Pushbikers, möchte ich einfach mal wissen, wie es im, ich sag mal, „Profibusiness“ abläuft.

In diese Richtung läuft es mit dem Continental Team. Es war eine super gute Entscheidung. Wir haben in den letzten Jahren Tausende Fehler gemacht und richtig viel Lehrgeld bezahlt. Aber mit der Hilfe von Christoph ist es eine „runde“ Sache.

**Was mich sehr interessiert, ist der Vergleich von Bahnrad sport zu Straßensport. Ist der Bahnrad sport, böse ausgedrückt, der kleine Stiefbruder des Straßensports?**

KÄRNTEN  
Region Villach

Der Frühjahrsklassiker für JederMann/Frau

# Tour de KÄRNTEN

**8. Tour de Kärnten**  
**18. bis 23. Mai 2019**  
*Das größte Etappenrennen in Österreich*



-15% Ermäßigung bei  
Anmeldungen bis 30.11

Online Anmeldungen:  
[www.tourdekaernten.at](http://www.tourdekaernten.at)

**6 Etappen**

**450 Kilometer • 8.000 Höhenmeter**

Einzelzeitfahren • Lokal-Runde  
Dach der Tour • Magdalensberg  
Bergzeitfahren • Wintersporttrunde



*«Wiggins und Thomas wurden nicht von Anfang an nur mit 6, 7 Stunden Grundlage gedrillt – die wurden über die Bahn, mit Auge, aufgebaut.»*

Der Bahnradsport wettet gegen den Straßenradsport und umgekehrt. Am Ende waren die letzten Toursieger alle Bahnradfahrer und aus einer Bahnradschule.

Was ist einfacher, als die Kinder zu schulen, als sie auf eine Bahn zu bringen und sie schnell auf dem Rad zu machen? Ihnen Legspeed zu geben, ihnen ein Auge zu vermitteln.

Das ist doch das, was ein Wiggins hatte, was einen Geraint Thomas aktuell ausmacht. Die wurden nicht von Anfang an nur gedrillt mit 6, 7 Stunden Grundlage.

Die wurden über die Bahn, mit Auge, aufgebaut.

Wir möchten etwas dagegen tun, dass dieses Vorurteil das Denken weiterhin beherrscht. Bahn und Straße können parallel, ja miteinander, funktionieren. Mit den ersten Nachwuchsfahrern haben wir es geschafft, Bastian Frick z.B. ist nächstes Jahr bei uns im Team. D.h. wir haben den ersten Fahrer, der bei mir mit 9 Jahren angefangen hat und nächstes Jahr einen Profivertrag hat.

**Im Bahnradsport?**

Nein, auf der Straße. Er kommt vom Auto-Eder-Team-Bayern, von dem Nachwuchsteam von Ralph Denk. Von dem Team haben wir zwei Fahrer für 2019 übernommen.

Da sieht man, dass die zehn Jahre sich schon rentiert haben. Ich meine, der junge Fahrer Leslie Lührs zum Beispiel kommt aus unserer Schmiede, dann haben wir Paulina Peiker und Hanna Dopjans mit ihren Deutsche Meistertiteln auf der Bahn, ebenso Sarah Kastenhuber. Ich weiß nicht, wie viele Medaillen wir noch einfahren müssen, dass das irgendwann mal als Einheit gesehen wird. Für uns ist da kein Unterschied.

Ein Beispiel noch: Es gibt kein Straßentraining und kein Bahntraining, sondern die Bahnfahrer gehen mit auf die Straße oder in die Berge, und die Straßenfahrer gehen genauso mit auf die Bahn. Die pushen sich gegenseitig und haben einen riesen Spaß. Darum geht es.

**Verdient man als Bahnradprofi deutlich weniger?**

Es ist so, dass man auf der Bahn verhältnismäßig mehr Geld verdienen kann.

**Wie meinst du das?**

Zunächst mal: Es herrscht Angebot und Nachfrage. Im Straßenradsport gibt es eine große Breite, hohes Niveau, aber wenig Chancen, außer über seine Verträge hinaus Geld zu verdienen.

Dazu kommt: 5-6 Stunden Grundlagen- training am Tag, danach kann ich nicht

mehr arbeiten gehen. Natürlich kann man irgendwas tun, was nicht so sehr anstrengend ist, aber wenn man hochkommen möchte und wirklich in den Weltklasse-Bereich fahren will, dann muss man einen wahnsinnigen Zeitaufwand in Kauf nehmen, gleichzeitig aber auch Auszeiten schaffen. Sich also ganz auf den Sport konzentrieren zu Lasten anderer Ausbildung etc.

Den hohen Zeitaufwand hat man auf der Bahn nicht ganz so. Natürlich ist es auch mit Krafttraining verbunden, aber weit weniger als bei ständigen Trainingslagern auf Mallorca oder sonstwo, wo du jeden Tag 5-6 Stunden auf dem Rad sitzt und danach kaputt ins Bett fällst.

Verhältnismäßig gesehen, ist es so, dass man mit Talent und ein bisschen Auge auf der Bahn deutlich besser verdienen kann als auf der Straße bei gleichem Leistungslevel.

**Hattest du einen Bahnradfahrer, der dein Jugendidol war?**

Auf alle Fälle: Silvio Martinello. Und das Martinello Rad, das ich mir vor über 20 Jahren gekauft habe, das gibt's immer noch. Ich hole es demnächst wieder ab, ich hatte es meinem Nachbarn verliehen.

Als ich damals beim Sechstagerennen in München auf die Fahrer runterschaut hatte, da war Silvio Martinello immer der ausschlaggebende Grund, diese Sportart ästhetisch zu finden.



«Beim Bahnradspport ist es ganz wichtig, sich jedes Jahr das UCI-Reglement runterzuladen, weil sich ständig irgendwas ändern kann.»

#### Was war an ihm so cool?

Der hatte eine superschöne Position auf dem Rad. Er war sogar Fahrerchef, was ich nicht wusste. Er war einfach die schillernde Persönlichkeit damals. Der Name war für uns Kinder Programm.

#### Der Name klingt schon wie Urlaub am Gardasee...

Richtig, so ungefähr (lacht).

#### Ich werde Ende November einen Leser von Speedville nach Berlin schicken, da findet der World Cup statt, bist du

#### dort auch am Start?

Ja, ich denke ich bin auch da. Wir schauen, dass wir von den Maloja Pushbikers als Track Team mindestens zwei Fahrer hinschicken. Ich hoffe, dass ich noch unseren Australier Joshua hinbekomme, aber er wird wahrscheinlich für die australische Nationalmannschaft an den Start gehen.

#### Warum ist der Bahnradspport so kompliziert?

Als allererstes: Beim Bahnradspport ist es ganz wichtig, sich jedes Jahr das

UCI-Reglement runterzuladen, weil sich ständig irgendwas ändern kann. Das ist für uns genau das Gleiche, wie für alle anderen auch. Das ist einfach ein Wahnsinn, die Reglementierungen und die Veränderungen sind jedes Jahr wieder neu.

Das ist das Grundlegende, warum es so schwierig ist, den Leuten klar zu machen, was wir eigentlich genau tun, weil es kein stetiges Regelwerk gibt. Fußball ist einfach: Tor, 2:2, 1:0, 1:1, Bayern gewinnt, simpel.

Wir haben Punkte, unterschiedliche Fahrer, Nationenwertungen, Olympiateilnahme, Europameisterschaften, Sechstagerennen und K1, K2 Rennen der UCI. Es ist ein Wirrwarr an Dingen, die alle so irgendwo nebenher laufen, Punkte bringen für irgendwas, wofür keiner weiß, für was es ist. [...]

**Ihr habt aber zumindest einen naturbedingten Vorteil, wie ich finde. Ihr seid ja im Prinzip etwas Ähnliches wie Basketball, Fußball oder Tennis: Eine Sportart, die in einem kompakten Raum stattfindet. Ich persönlich finde diese Sportarten zum Zugucken deutlich spannender als ein Straßenradrennen, bei dem du das Feld nur wenige Sekunden siehst.**

Ja, wie man das dann auch verständlicher machen kann für den neutralen Zuschauer, darüber brüten schon viele Jahre ganz viele Menschen, haben auch ganz viele gute Ideen, aber die UCI ist nicht unbedingt dafür bekannt, dass sie

außer für erhöhten Anmeldegebühren der Teams auch für neue Ideen offen ist.

Die Zusammenarbeit mit den Verbänden ist insgesamt nicht einfach – viele Personen in den verschiedenen Gremien haben unterschiedliche Präferenzen.

#### Wo siehst du dich in den nächsten 5 bis 10 Jahren? Wäre für dich eine Funktionsrolle oder die Gründung einer eigenen Serie eine Idee?

Nein, ich habe meine Radsportkollektion bei Maloja, die sehr umfangreich ist. Ich kümmere mich ehrenamtlich um den Verein, das ist nicht in meine Arbeitszeit integriert. Ich habe die letzten drei Jahre so gut wie 100 Stundenwochen gehabt. Ich habe einen fast zweijährigen Sohn, ich versuche jetzt mit ihm ein bisschen mehr Zeit zu verbringen.

Mein erster Plan ist, einfach mal ein bisschen runterzufahren vom Zeitumfang. Nebenbei das Straßenteam in Schwung zu bringen, dass es langfristig besteht, sich die Fahrer wohl fühlen und das Team mir das liefert, was ich will, nämlich optimale Testvoraussetzungen für meine Kollektion bei Maloja und die Außenwirkung, die unsere Partner sich vorstellen.

Wir haben einen kleinen Laden neben dem Servicekurs mit übernommen, ich werde da ein kleines Café reinbauen, einen Anlaufpunkt für den Verein schaffen, einfach für Jedermann und





Foto: Urs Golling

ich möchte das Thema weiter kommunizieren: Be a Pushbiker!

#### Was heißt das genau?

Es ist einfach: Fahre Rad, genieße den Sport und denk nicht drüber nach, was die anderen machen!

#### Würdest du deinen Sohn in einen Radverein stecken oder überwiegt bei dir die Vorsicht, da du weißt, wie gefährlich der Radsport ist?

Vielleicht ist es lukrativer und er finanziert mich dann, wenn er irgendeine Ballsportart lernt (lacht).

#### Er soll vermutlich das machen, wozu er einfach Lust hat....

Genau. Vielleicht kommt er ja auch nach der Mama, die mehr in Kunst und Kultur beheimatet ist.

#### > Linktipp:

[Maloja Pushbikers](#)

#### > Keine Updates, Interviews etc. mehr verpassen. Folge SpeedVille:





## Dr. Christoph Lindner

*«Im Rahmen liegt die Seele eines Bikes, und mich fasziniert nach wie vor, wie man mit kleinsten Veränderungen ein völlig anders Fahrverhalten und Fahrgefühl erzeugen kann.»*

Fotos: Michael Kannacher, Marion Brunner

Was treibt ihn an? Diese Frage stellt sich zwangsläufig, wenn man sich Christoph Lindner und seinen einhorn Stall anschaut.

Warum? Christoph ist gerade einmal Mitte 30, zweifacher Familienvater, führt eine eigene Anwaltskanzlei und produziert mit einhorn handgefertigte Bikes, die nicht unbedingt dem Prinzip der Gewinnmaximierung folgen.

Ich habe selbst BWL studiert, für größere E-Commerce Unternehmen gearbeitet, und kann einigermaßen abschätzen, dass es also die Passion sein muss, die hierbei die entscheidende Rolle übernimmt.

**W**ie oft kommt es vor, dass dich deine Frau fragt, ob du sie noch „alle“ hast?

Die Frage ist gut Daniel, hast du heimlich mit ihr gesprochen? Ja, das kommt schon öfter vor, beispielsweise wenn ich mal wieder eine Nacht mit der perfekten Bike-Konfiguration für einen Kunden verbracht habe.

Oder spätabends mit ölverschmierten Händen aus dem einhorn Stall komme, weil ich unbedingt noch ein Bike aufbauen wollte. Und natürlich kann man auch schlecht gegen weibliche Shopping-Pläne argumentieren, wenn man gerade eine Campagnolo Super Record Gruppe für ein Testrad gekauft hat.

**Zwei Kinder, eine eigene Anwaltskanzlei mit Mitte 30 und dann noch eine Bikemanufaktur. Wie organisierst du dich und deine Zeiten?**

Mensch, ich hab einfach alles locker im Griff – würd ich gerne sagen. Nee, im Ernst: Jeder Tag ist ein neuer Kampf um die richtige Zeitverteilung. Idealerweise müsste man ständig priorisieren, aussortieren und konzentriert abarbeiten. Meine Liebe zum Detail sowie die Tendenz, Aufgaben mit hohem Vergnügungsfaktor (z. B. Konfiguration eines sub 7kg Titanrennrads) vorrangig zu behandeln, stehen dem regelmäßig entgegen.

Und natürlich taucht manchmal, wenn es stressig wird die Frage auf, ob es nicht entspannter wäre, sich auf nur eine Sache zu konzentrieren. Aber individuelle Bikes zu erschaffen, ist halt einfach ein Traumjob, dafür muss man mal etwas

Schlafdefizit in Kauf nehmen.

Und ich liebe Herausforderungen, und da genügend Leute gesagt haben, dass es unmöglich ist eine Bikemanufaktur mit Fertigung auf Maß in Deutschland und Italien zu betreiben, gibt das nach wie vor Ansporn, das Gegenteil zu beweisen.

Dieser Hang zur Challenge ist es wohl auch, der mich immer wieder auf Ultraevents, v.a. Adventure Races treibt. Dann in der Regel auch untertrainiert, was aber mit hoher Motivation, Leidenschaft und natürlich erstklassigem Bikematerial ausgeglichen wird.

**Springen wir mal ein paar Jahre zurück. Kannst du uns beschreiben, wann und warum vor allem diese Passion für die Konstruktion von Rahmen entstand?**

Zur Jahrtausendwende wurde meine Radsportbegeisterung mit den Duellen Ullrich/Armstrong geweckt. Ich rutschte als Jugendlicher in die Wild-West-Zeit des Triathlonsports bei uns rein, das war total klasse, ein Sport für eingeschworene wenige harte Jungs und Mädels, mit viel weniger Selbstoptimierungszwang und Selbstdarstellung als heute. Da hieß es abends Party machen und am nächsten Tag Vollgas im Wettkampf. Statt eines Mofas hatte ich ein Rennrad und von da an war das gute Stück, ein rotes Principia mit Mavic Mektronic (nur krassen Insidern ein Begriff), meine „freedom machine“.

Mit 16 bin ich dann mit meinem Trainingskumpel das erste Mal 200 km am Stück gefahren, das war Freiheit und Erwachsensein pur, wir fühlten uns wie



*«Ich muss gestehen, dass ich am Trek-Katalog von 1999 hing wie andere Altersgenossen an ihrem ersten Playboy.»*

die Könige der Welt. Von da an war's um mich geschehen.

Im Laufe der Jahre genügte es mir dann nicht mehr, nur an den Komponenten zu schrauben, und so bin ich immer mehr zum Herzstück eines jeden Rades, dem Rahmen, vorgedrungen.

Im Rahmen liegt die Seele eines Bikes, und mich fasziniert nach wie vor, wie man mit kleinsten Veränderungen ein völlig anders Fahrverhalten und Fahrgefühl erzeugen kann.

Als dann immer mehr traditionsreiche Radhersteller auf lieblose Massenfertigung in Fernost umstiegen, war die Idee

*«Ein richtig guter Rahmen ist es dann, wenn er nach Jahren noch immer Spaß macht zu fahren, wenn man als Fahrer nach tausenden Kilometern nicht die Macken im Lack sieht, sondern sich an die grandiosen Abenteuer auf dem Rad erinnert.»*

von einhorn bikes geboren. Und auch jetzt nach 250 einhörnern ist der Moment, an dem der rohe, maßgefertigte Rahmen vom Rahmenbauer kommt, jedes Mal etwas Besonderes.

Wenn ich so über deine Frage nach der Herkunft, der Passion für die Rahmenkonstruktion nachdenke, kommen mir erst die richtigen Worte für den Ursprung meiner Leidenschaft in den Sinn: Sie ist glaube ich eine Verneigung vor den gigantisch schönen, eindrucksvollen Erlebnissen die einem das Radfahren schenkt.

#### **Welche Rahmen von anderen Herstellern haben dich in deinen jungen Jahren extrem begeistert?**

Ich muss gestehen dass ich am Trek-Katalog von 1999 hing wie andere Altersgenossen an ihrem ersten Playboy. Der OCLV 5500 von Lance Armstrongs erstem Toursieg und das Y Foil 66 waren die Objekte meiner Begierde.

Daneben waren die Quantum Pro Rahmen von Klein der Hit, auch nach heutigen Maßstäben die stylischsten Lackierungen. Nach der US-Phase waren es dann die feinen italienischen Hersteller, vor allem Colnago, Wilier, De Rosa und Cinelli.

#### **Was macht für dich einen „guten“ Rahmen aus?**

Die gelungene Verbindung aus Optik, Technik und Charakter würde ich sagen. Optik ist klar, da geht es um die Proportionen, Linien, die ganze Wirkung. Bei der Technik ist die Verarbeitungsqualität der entscheidende Punkt, daneben die Detaillösungen, an denen man sieht, ob der Rahmen mit Hingabe gebaut wurde.

Der Charakter, das ist am schwersten zu fassen. Das muss man erfahren im wahrsten Sinne des Wortes. Ein richtig guter Rahmen ist es dann, wenn er nach Jahren noch immer Spaß macht zu fahren, wenn man als Fahrer nach tausenden Kilometern nicht die Macken im Lack sieht, sondern sich an die grandiosen Abenteuer auf dem Rad erinnert.

#### **Warum ausgerechnet einzigartig Rahmen nach Maßfertigung, was ja eher ein Nischenmarkt ist? Konntest du dir nicht vorstellen, eine Manufaktur mit „vordefinierten“ Bikes hochzuziehen?**

Vordefiniert sollen Leute machen, die mit Rädern ihren Lebensunterhalt verdienen wollen. Da habe ich nichts dagegen, aber für mich persönlich wäre das viel zu langweilig.

## NOCH LEICHTER UND NOCH PRÄZISER – DIE NEUSTE STAGES POWER GENERATION.



Die neueste Powermeter Generation steht für einzigartigen Datenaustausch und Beständigkeit.

Ausgestattet mit einer Aktiven Temperaturkompensation, einer Messgenauigkeit der Extraklasse und entwickelt und produziert in Boulder, Colorado.

**STAGESPOWER**



Und was größere Stückzahlen betrifft: Ich bin gegen Massenradhaltung. Fahrräder sollten nicht hergestellt werden wie Staubsauger, sie haben Besseres verdient. Erstklassige Technik, Handwerkskunst und Leidenschaft müssen zusammenkommen, um Räder mit Charakter zu bauen.

Wir kennen jeden unserer Rahmenbauer in Deutschland und Italien persönlich, entwickeln Hand in Hand neue Ideen und zahlen fair, damit die Kunst des Rahmenbaus fortgeführt wird. Diese Unternehmensgrundsätze drücken zwar kräftig die Rentabilität der Firma, aber es geht hier ja glücklicherweise nicht um Shareholder Value, eher um Cycle Passion Value.

**Wie schaut ein typischer einhorn Kunde aus? Was macht ihn aus? In Kanthes Artikel gabst du ja an, dass es u.a. menschlich passen muss.**

Das ist mit einer der spannendsten Aspekte bei uns. Unsere Kunden kommen aus den unterschiedlichsten Ecken, aus allen Teilen Deutschlands, Österreich natürlich, der Schweiz, aber auch Länder wie Belgien, Dänemark oder Portugal waren schon dabei.

Und ein einhorn ist sogar in Japan unterwegs. Ich frage unsere Kunden auch immer gerne, was sie beruflich machen, da gib es wirklich von der Studentin über den Montagearbeiter bis zur Profi-Musikerin oder Konzernchef die volle Bandbreite.

Wenn man jetzt etwas herausgreifen müsste, was die Kunden verbindet,

dann ist es meine ich, dass es durchwegs Menschen sind, die das Besondere, Individuelle schätzen.

Das gilt nicht nur für den technischen Anspruch, sondern auch was den persönlichen Umgang betrifft. Bei uns steht nicht im Vordergrund „kaufe Ware X zum Preis Y“, sondern die gemeinsame Suche nach dem bestmöglichen Bike für den Kunden.

Da ist man auf gleicher Augenhöhe und hat das gleiche Ziel. Ein Beispiel dafür ist auch, dass wir auf so nervige Dinge wie AGB und ähnliches verzichten. Es gilt einfach das was ausgemacht wird.

**Für wen lohnt es sich, über ein Custom Bike von euch nachzudenken?**

Das Thema liegt mir am Herzen, weil es mich ja selbst betrifft. Ich denke mein Problem kennen viele SpeedVille-Leser: Die Motivation für die nächste Saison ist groß und man sieht sich schon vor dem geistigen Auge beim Stelvio, Maratona oder Ötzi am Start.

Die Realität sieht bei mir zumindest dann so aus: Der Beruf, die Familie und andere Verpflichtungen fordern ihren Tribut und man muss oft kämpfen, dass man sich die Zeit auf dem Rad freischaufeln kann.

Der Alltag ist da auch zu Rennradlerträumen unbarmherzig. Ein echtes Custom Bike hilft mir hier auf mehrere Art und Weise: Zunächst hat es den Vorteil, dass es nur für mich gebaut wurde und daher meine Bedürfnisse einfach besser bedienen kann als das Pro-Tour-Serienmodell des Großherstellers.



Es ist konzipiert, mich da abzuholen wo ich gerade stehe, mir aber den Weg zu ebnen, wo ich sportlich hin will. Die Geometrie, das Fahrverhalten, die Abstimmung: die ganzen Details sind so gewählt dass sie meine Stärken unterstützen und meine Schwächen bestmöglich kompensieren. Aber auch jenseits von diesen unmittelbar anfassbaren Punkten pusht das Custom-Bike: Es ist ein Unikat, dass nur für mich, sprich für meine Pläne, Träume und Ziel gebaut wurde. Es verkörpert also das, was ich will, und motiviert mich das auch umzusetzen.

**Abschlussfrage: Wann eröffnet Einhorn Bikes ein Joint Venture mit einem Carbon-Produzenten in Fernost?**

Witzig! Wir kriegen tatsächlich regelmä-

ßig Anfragen von Fernost-Bäckereien, ob wir nicht was von ihnen beziehen möchten.

Jeder BWLer würde da natürlich glänzende Augen bekommen, wenn er sieht dass da ein Rahmen für 1/5 oder 1/8 unserer Herstellungskosten erhältlich ist. Aber wir bleiben dabei: Unsere Rahmen sind das Ergebnis herausragender Handarbeit in Deutschland und Italien. Auf Fernost-Massenware wird nie der Name einhorn prangen.

> **Linktipp:**

[einhorn bikes Website](#)

> **Keine Updates, Interviews etc. mehr verpassen. Folge SpeedVille:**





*«Als Radprofi musst du erstmal den Biss haben, die richtige Einstellung und vor allen Dingen auch, du kannst nicht einfach nur ein dummer Rennfahrer sein, das funktioniert nicht.»*

## Paul Voß, Andeas Stauff & Bastian Marks

*«Das war auch unsere Intention dahinter, einfach mal ein anderes Format zu liefern als die klassische Radsport-Berichterstattung.»*

Fotos: Montell Taraschewski

Zwei Ex-Profis und ein C-Fahrer/Jedermann. Klingt nach einer spaßigen Konstellation, ist es auch.

Paul Voß und Andreas Stauff fahren beide in der World Tour, Bastian Marks a.k.a. Fonsi ist Herzblut-Radsportler und Bikefitter aus Köln – zusammen sind sie der *Besenwagen Podcast*: Trashtalk aus dem Peloton.

Mit ihnen sprach ich über ihren neuen Podcast, den ich euch übrigens wärmstens empfehlen kann, das Leben als Berufsradsfahrer und vollkommen ungewollt, den ewigen Vergleich: Fußball vs. Radsport.

War so nicht geplant und eskalierte auch ein bisschen.

## Wie zufrieden seid ihr mit dem „Besenwagen Podcast“? (Andreas)

Ich höre mir die Folgen ja nicht selbst an, von daher weiß ich nicht, ob die gut sind, aber die Resonanz scheint ganz ordentlich zu sein. Ich bin zumindest überrascht von dem „Erfolg“, wenn man es so nennen mag.

## Was ist so ein typisches Feedback, das ihr von den Leuten bekommt? (Andreas)

Die sind eigentlich ganz froh, dass es was Frisches ist. Das war auch unsere Intention dahinter, einfach mal ein anderes Format zu liefern als die klassische Radsport-Berichterstattung. Es ist schon seit Jahren das Gleiche, was man da so sieht und hört – da kommt nichts wirklich Neues. Wir haben uns gedacht, das würde vielleicht passen in der Konstellation und haben's dann einfach auch gemacht. Seitdem machen wir es einmal die Woche, naja fast. Wir hatten auch schon ein bisschen Verzögerung drin.

## Paul, du wohnst in Berlin, die beiden anderen Mitfahrer in Köln. Wie geht das? (Paul)

Ich glaube für zwei oder drei Folgen war ich auch in Köln anwesend. Weil ich woanders sitze, macht es das zum Teil auch tatsächlich schwierig, die Qualität von den Aufnahmen leidet da manchmal.

Dann hat der Fabi, der bei uns die Aufnahmen macht, quasi mit der Produk-

tion (nochmal vielen Dank an ihn) echt richtig zu tun und es ist manchmal auch ein richtiger Akt das Ding dann zustande zu bringen. Bis jetzt hat es aber irgendwie immer funktioniert. Wir lernen mit jedem Mal dazu, hoffe ich zumindest.

## Was waren die Anfängerfehler, die ihr gemacht habt? Habt ihr ggf. das Thema Ton unterschätzt? (Andreas)

Da waren wir eigentlich relativ gut beraten, aber ich glaube bei der allerersten Folge war unser Redakteur, so nennen wir ihn mal, im Urlaub und das war auch die chaotischste Folge. Da mussten sich drei Radfahrer an den Computer setzen und Mikrofone installieren und mit einem Programm aufnehmen, welches wir vorher noch nie benutzt hatten. Die Technik war zu Anfang die größte Hürde für uns. Da sind wir mittlerweile bei einer Lösung angekommen, mit der wir alle gut leben können.

## Was habt ihr für eine technische Lösung? (Andreas)

Wir haben zwei Mikros, die wir vor Ort haben. Basti und ich sitzen uns gegenüber, schalten Paul über eine App dazu und von der App laden wir die Tonspuren runter und der Fabi mischt es dann zusammen.

**Andreas hat eben die Konstellation angesprochen: Zwei Ex Profis und ein Jedermann. Was war für euch der Reiz daran? Ich habe mal eine Folge gehört, da war der Paul sehr erstaunt, dass der**



# Hochtourig

290 km entlang der Höhen und Tiefen des Stoneman Miriquidi Road treiben Dir das Laktat in die Beine und Deinen Puls ans Limit. Ein unvergessliches Rennrad-Abenteuer, das Dich zum Gold-, Silber- oder Bronze-Finisher macht.



**290 KM  
PURE ROAD  
BIKE PASSION**

smq.bike/speed

**Fonsi (Bastian) nur C-Lizenz Fahrer ist. Kann der Fonsi mal was dazu sagen?**

(Allgemeines lachen)

(Andreas)

Warum bist du nur C-Fahrer, Basti?

(Bastian)

Ich denke, das ist ja auch gerade das Gute. Ich fahre jetzt zwar Jedermann-Rennen, aber ich würde mich nicht als Jedermann, sondern als Amateurfahrer bezeichnen.

Ich glaube, das ist auch der Grund, warum ich die beiden, aber auch den Rest der Hörer, ganz gut verstehen kann. Wenn man das Radsportding in seinem Konstrukt verstehen will, muss man diesen Vereinssport mitgegangen sein, mit U19, U23, Bundesliga und wissen, wie die Jungs da raus kommen.

Andy und ich waren jetzt z.B. mit Artur unterwegs, der früher auch mit Andy bei Milram gefahren ist. Mit dem bin ich noch U19-Rennen gefahren.

**Aber nicht Artur Tabat?**

(Paul)

Nein, Artur Gajek, der war mal mein Teamkollege, eine lebende Legende, eh.

**Ein Audiointerview hat mehr Freiheitsgrade. Da kannst du auch ein bisschen links und rechts abweichen, da kommt einfach mehr rüber als beim geschriebenen Wort.**

(Andreas)

Genau, das ist auch unser Ansatz. Wir sind alle drei weit weg davon, Journalisten zu sein. Wir können, wie du es

eben schon genannt hast, einen anderen Ansatz bieten: Paul und ich waren selber mal Profis, Basti kennt sich auch super gut aus und ist ein bisschen mehr Amateurfahrer und Fan, ist aber auch irgendwie ein Experte – aber von einer anderen Richtung.

Das war auch die Idee dahinter. Ursprünglich war es mal angedacht, dass nur zwei in der Rund sind, also dass sich einfach zwei ehemalige Profis über aktuelles Geschehen unterhalten. Davon sind wir relativ schnell weg gekommen und da gelandet wo wir jetzt sind. Ich denke, dass ist im Nachhinein auch sehr viel interessanter für den Zuhörer. Die meisten können sich wahrscheinlich mit Basti auch eher noch identifizieren als mit uns beiden. Er macht das Ganze zugänglicher.

**Ist euer Plan, beim Besenwagen nur über den Profiradsport zu sprechen oder habt ihr auch andere Themenbereiche auf dem Zettel?**

(Paul)

Da musst du den Strategen Stauff fragen.

(Andreas)

Wie es sich grad entwickelt hat, da ist natürlich ein großer Bestandteil der Bezug zum Profiradsport. Es ist aber nicht unser Ziel, nur über den Profiradsport zu reden. Wir werden auch einige Folgen noch ganz weit weg davon machen. Oder vielleicht noch eine ganz andere Sichtweise auf den Profiradsport, als von einem Fahrer.

Wir wollen auf jeden Fall den Radsport



in seiner Gesamtheit besprechen. Es gibt viele verschiedene Disziplinen, viele Bereiche von Nachwuchs, Jedermann, Amateur und Profi. Wir hatten jetzt eine Folge mit einem Triathlon-Coach bzw. ehemaligen Triathleten.

**Den kenne ich von YouTube...**

(Andreas)

Da haben wir eigentlich nur die Gemeinsamkeit, dass wir alle mal auf dem Fahrrad sitzen, das macht es denn auch für uns interessant, Einblicke in diese Szene zu bekommen.

Da wird noch einiges kommen. Ich meine, wir haben jetzt ein bisschen mehr als zehn Folgen gemacht, also noch nicht so sehr viel. Es waren bisher viele Radprofis bei uns, was einfach nahe-

liegt, weil wir die persönlich kennen. Aber lange Rede – es soll nicht dabei bleiben, dass wir uns nur auf den Profiradsport beschränken.

**Habt ihr noch einen Wunschprofi oder Exprofi, den ihr unbedingt mal drin haben wollt?**

(Paul)

Darf ich das sagen, bitte? Mein Wunsch wäre ein ostdeutscher Kollege, Markus Burkhardt.

Bin mal gespannt, ob wir den noch rein kriegen. Der wird für mich langsam zur lebenden Legende: Woche für Woche, fast Tag für Tag.

**Warum?**

Folgst du dem auf Instagram?

*«Im Nachhinein, kann ich es mir nicht mehr vorstellen, diese extremen Entbehrungen in Kauf zu nehmen, bei weitem nicht. Das Leben ist im Rückblick schon echt heftig. Es ist zum Teil brutal, was man sich und seinem Umfeld da zumutet.»*

**Nein, mache ich nicht...**

(Andreas)

Da hast du was verpasst.

(Paul)

Das ist wie Dieter Bohlen, nur halt im Radsport. Jeden Tag ein anderes Lederhosenbild. Wie Dieter Bohlen Camp David Klamotten trägt, so trägt der Burgi Lederhosen. Man muss wissen, dass er aus dem tiefsten Osten kommt, aus dem Erzgebirge.

Internetempfang ist wahrscheinlich schwer da, und der möchte unbedingt Bayer sein, der will sich von Deutschland abgrenzen, von Ostdeutschland, ganz hart.

(lachen)

**Lustig. Kanntet ihr alle Profis aus den Podcasts persönlich?**

(Andreas)

Von den aktuellen Profis kennt man den Großteil seit den Jugendklassen. Mit Pascal Ackermann war es das erste Mal, dass wir unseren Gast vorher nicht kannten.

**Ein sehr sympathischer Kerl, kommt zumindest medial sehr nett rüber.**

Auf jeden Fall. Man tickt ja schon äh-

lich, wenn man Radprofi ist oder war. Wir sind alle in irgendeiner Hinsicht gleich...

**Was macht ihr Im Alltag, was sind eure Jobs?**

(Paul)

Bei Andy ist das geheim

(Lachen)

(Bastian)

Andy ist auf jeden Fall professioneller Selbstdarsteller, ohne es jetzt böse zu meinen. Das fasst es ganz gut zusammen. Man wird nichts häufiger gefragt, als was Andy eigentlich arbeitet, aber ich sage nie was.

(Lachen)

**Fonsi ist Physiotherapeut und Bikefitter, Paul du bist mittlerweile sportlicher Leiter bei LKT Brandenburg?**

(Paul)

Genau, und mache noch ein paar andere Dinge, aber das ist meine Haupttätigkeit.

**Und beim Andy, lassen wir es mal nebulös...**

(Andreas)

Genau.

**Bist du Fluchtwagenfahrer, oder was?**

Nee, ich habe gar kein Auto, ich kann zwar Autofahren, aber ich fahre nicht oft.

**Auf dem Rennrad meinte ich...**

Dafür reicht es nicht mehr, glaube ich.

**Andy, du hast recht früh mit dem Profiradsport aufgehört, darf man fragen warum, warst du verletzt oder war die Perspektive nicht mehr da?**

(Andreas)

Der Hauptgrund war mit Sicherheit, dass ich nicht mehr so Bock auf den Profizirkus hatte. Perspektivisch war es auch nicht mehr so ideal, vor allem auch nicht aus der Sicht, dass ich irgendeine Option hatte, die mich nochmal genug motiviert hätte. Das waren die beiden Hauptbeweggründe.

Ich war aber auch nicht mehr so jung, dreißig zu dem Zeitpunkt. Es war dann der Zeitpunkt, da konnte ich nochmal in eine andere Richtung gehen, ohne dafür zu alt zu sein.

**Paul und Andy: Stimmt ihr mir zu, dass das Leben als Radprofi, auf gut Deutsch, ein „Scheißleben“ ist? Du musst immer performen, immer deine Leistung bringen, viel Entbehrungen – oder gewöhnt man sich dran?**

(Paul)

Als ich das Leben selbst geführt hatte, da habe ich das als nicht so arg empfunden. Im Nachhinein, kann ich es mir nicht mehr vorstellen, diese extremen Entbehrungen in Kauf zu nehmen, bei

weitem nicht.

Das Leben ist im Rückblick schon echt heftig. Es ist zum Teil brutal, was man sich und seinem Umfeld da zumutet.

(Andreas)

Da kann ich eigentlich nur zustimmen. Also ins Training und so wächst man rein, man sagt ja nicht mit Anfang zwanzig, ok, ich werde jetzt Radprofi, man macht das wahrscheinlich schon ein paar Jahre länger.

Man braucht es irgendwie auch, deswegen hat man den Sport auch leistungsmäßig betrieben. Man möchte sich auch verbessern und gute Leistungen bringen. Was Paul aber angesprochen hat, ist, dass das soziale Leben neben dem Sport schon sehr leidet. Man hat seine 60 bis 90 Renntage im Jahr, plus die vielen Reisetage, Trainingslager im Süden im Winter etc.

**Habt ihr zu euren aktiven Zeiten in Girona und Co. gelebt?**

(Paul)

Ich habe tatsächlich fünf Jahre in Girona gewohnt.

(Andreas)

Ich bin über den Winter immer nach Mallorca gezogen.

**Was musst du alles mitbringen, um Radprofi zu werden. Reicht es zu einem sehr hohen Grade aus, möglichst viel Watt zu treten?**

(Paul)

Nee, nee. Also das ist schon sehr simpel ausgedrückt. Wenn es nur danach ge-

hen würde, würden auch andere Leute Radprofi werden.

Als Radprofi musst du erstmal den Biss haben, die richtige Einstellung und vor allen Dingen auch, du kannst nicht einfach nur ein dummer Rennfahrer sein, das funktioniert nicht.

**Du brauchst doch in Summe weniger Fähigkeiten als z.B. ein Basketballspieler, oder nicht?**

**Wenn ich mir manche Profis angucke, kann ich mir nicht vorstellen, dass sie z.B. jemals Oberkörpertraining gemacht haben...**

(Andreas)

Das ist ein Trugschluss. Weiß ja nicht, ob du zufällig Peter Sagan auf Instagram folgst, der ist wahrscheinlich derjenige, der noch die meisten Liegestütze als Radprofi kann. So eintönig ist das Training als Radsportler dann auch nicht. Du hast schon deine Stabi-Übungen, viele Radprofis machen auch zusätzlich noch Krafttraining.

Dann ist das Radtraining viel komplexer als einfach nur durch die Gegend zu fahren. Das hat sich in den letzten Jahren deutlich geändert, viel mehr Intervalle, viel mehr Struktur im Training. Dann kommen noch die regenerativen Maßnahmen, Physiotherapie, Stretching.

(Paul)

Auch Rennintelligenz ist ein Riesenfaktor. Es gibt so viele, die unheimlich viel Kraft haben, die aber nie vorne im Rennen sind. Die dann zu schwachsinnigsten Zeitpunkten im Wind fahren. Die

Profis, das sind halt Jungs, die können Rennen fahren, meistens von Anfang an oder bekommen es in den Jugendklassen beigebracht. Dieser taktische Aspekt ist wesentlich größer.

(Bastian)

Und auch der soziale Aspekt, du musst sozial ein bestimmter Typ sein, dich unterordnen können, musst diszipliniert Aufgaben verfolgen, darfst keine Diva sein, erst recht, wenn du noch nicht erfolgreich bist. Du musst dich hocharbeiten, die wenigsten gewinnen von Anfang an Rennen.

In der Fußballmannschaft hast du deine Position, im Radsport entwickelst du dich in ein Team rein. Am Anfang weißt ja keiner, wo deine Talente liegen, es gibt auch Fahrer, die ihre Position in einem Team mehrmals verändern im Lauf der Karriere.

**Das sind sicherlich ein paar valide Punkte dabei. Ich hatte mal ein Streitgespräch mit einem Journalisten. Da ging es um das Thema Doping, Radsport im Vergleich zu anderen Sportarten wie z.B. Fußball. Hat es denn den gleichen Impact bzgl. Gewichtung?**

(Paul)

Fußball ist eine Ausdauersportart, die gleichzeitig auch Spritzigkeit verlangt. Wenn die 90 Minuten über den Platz rennen, wie z.B. die Spanier, als die Weltmeister und dann Europameister geworden sind, das muss man sich mal reinziehen, wie viele km die gelaufen sind, das ist unglaublich.

**Paul, ich möchte dir widersprechen. Ich habe selbst lange Zeit Fußball gespielt. Fußball ist aus meiner Sicht kein reiner Ausdauersport mit stetigen, langen Belastungen.**

(Paul)

Dann ist ja Cross auch kein Ausdauersport, du sprintest „nur“ von Ecke zu Ecke. Es ist aber meines Erachtens schon ein Ausdauersport. Ist ja beim Fußball auch so, die laufen von Punkt zu Punkt und haben dann kurze Pausen

*«Die meisten können sich wahrscheinlich mit Basti auch eher noch identifizieren als mit uns beiden. Er macht das Ganze zugänglicher.»*

und können danach direkt weiter machen.

**Jetzt eskaliert es... Ich wollte eigentlich nur darauf hinaus, ob's beim Radsport reicht, in dem man längere Zeit möglichst viel Watt treten kann. Da seid ihr strikt dagegen..**

(Andreas)

Wie Paul schon gesagt hat, dann würden auch andere Leute Radprofi sein und Radrennen gewinnen.

**Mein Eindruck von außen ist schon, dass die Wattzahl der entscheidende Parameter ist...**

(Andreas)

Da denkt dann auch der Außenstehende, dass Doping im Fußball nichts bringt. Wer einmal mit einem Fußballprofi trainiert hat oder auf dem Platz stand, der weiß auf welch hohem Ni-

veau die Jungs sich bewegen, besonders im Spitzenbereich.

(Paul)

Da werde ich echt immer sauer, die Aussage....

**Ich merke schon, du kommst in Wallung...**

In jedem Sport bringt Doping etwas, sei es Bogenschießen, Kraftsport, in jedem Sport kannst du eine Substanz

nehmen, die dir Vorteile verschafft. In jedem Sport kannst du mit irgendwelchen Dopingmitteln bescheißen.

(Bastian)

Wie viele Millionen Euro verdienst du mehr als Abwehrspieler, wenn du in der 85. Minute noch schneller rennst als dein Gegenspieler. Und dass du das mit Doping beschleunigen kannst, ist ja wohl völlig unstrittig.

**Du musst als Fußballspieler aber noch deutlich mehr Fertigkeiten mitbringen, als in der 85. Minute noch schnell laufen zu können. Wenn du den Ball nicht vernünftig behandeln kannst, kannst du laufen wie Usain Bolt, das ist dann völlig egal. Es ist ja unbestritten, dass Doping was bringt, mir geht es um die Gewichtung...**

(Andreas)

Das ist ein bisschen so wie der Radfahrer, der unglaublich viel Watt leisten kann, aber kein guter Radprofi sein würde, weil er keine Rennintelligenz hat oder nicht so gut steuern kann.

Beim Fußball ist es dann so, da sind alle auf einem technisch unfassbaren Niveau und der Unterschied zwischen Weltklasse und sehr gut, ist, wie wirklich hochleistungsfähig die noch sein können.

Fußballer sind auch alle Topathleten, Fußball ist Hochleistungssport, da macht es am Ende den Unterschied, ob sich einer kurz vor Schluss noch besser konzentrieren kann.

#### **Bist du ein leidenschaftlicher Fußballspieler, Andreas?**

Leidenschaftlich nicht, aber mir macht es schon Spaß und ich spiele auch regelmäßig.

#### **In der Halle mit ein paar Jungs oder auf den Rheinwiesen?**

Schon draußen auf dem Platz.

#### **Aber nicht im Verein?**

Nee, nee.

#### **Wo wohnst du in Köln, wenn ich fragen darf?**

Ich wohne im Westen von Köln.

#### **Ich habe auch mal drei Jahre in Köln gewohnt, Nippes.**

In Nippes, da nehmen wir immer auf.

#### **Vielleicht könnt ihr dem Leser einen**

#### **kleinen Ausblick geben, auf was darf man sich demnächst beim Besenwagen freuen?**

Kann man gar nicht so wirklich sagen, wir machen die Tage unsere Planung.

#### **Wird ein „Großer“ dabei sein?**

So wie es aussieht, werden wir noch einen großen Sprinter in diesem Jahr im Besenwagen haben. Da gibt es ja viele in Deutschland.

#### **In Köln habt ihr ja eine ganz gute Anbindung, da wohnen ja auch relativ viele Radprofis.**

Stimmt, da gibt es mittlerweile auch eine Trainingsgruppe.

#### **Gehört der Lennard Kämna auch dazu? Der wohnt bei Hürth. Den hatte ich mal hier in den Sessions...**

Aber der ist ja bei Sunweb. Die dürfen nur zusammen trainieren und nicht in den Gruppen.

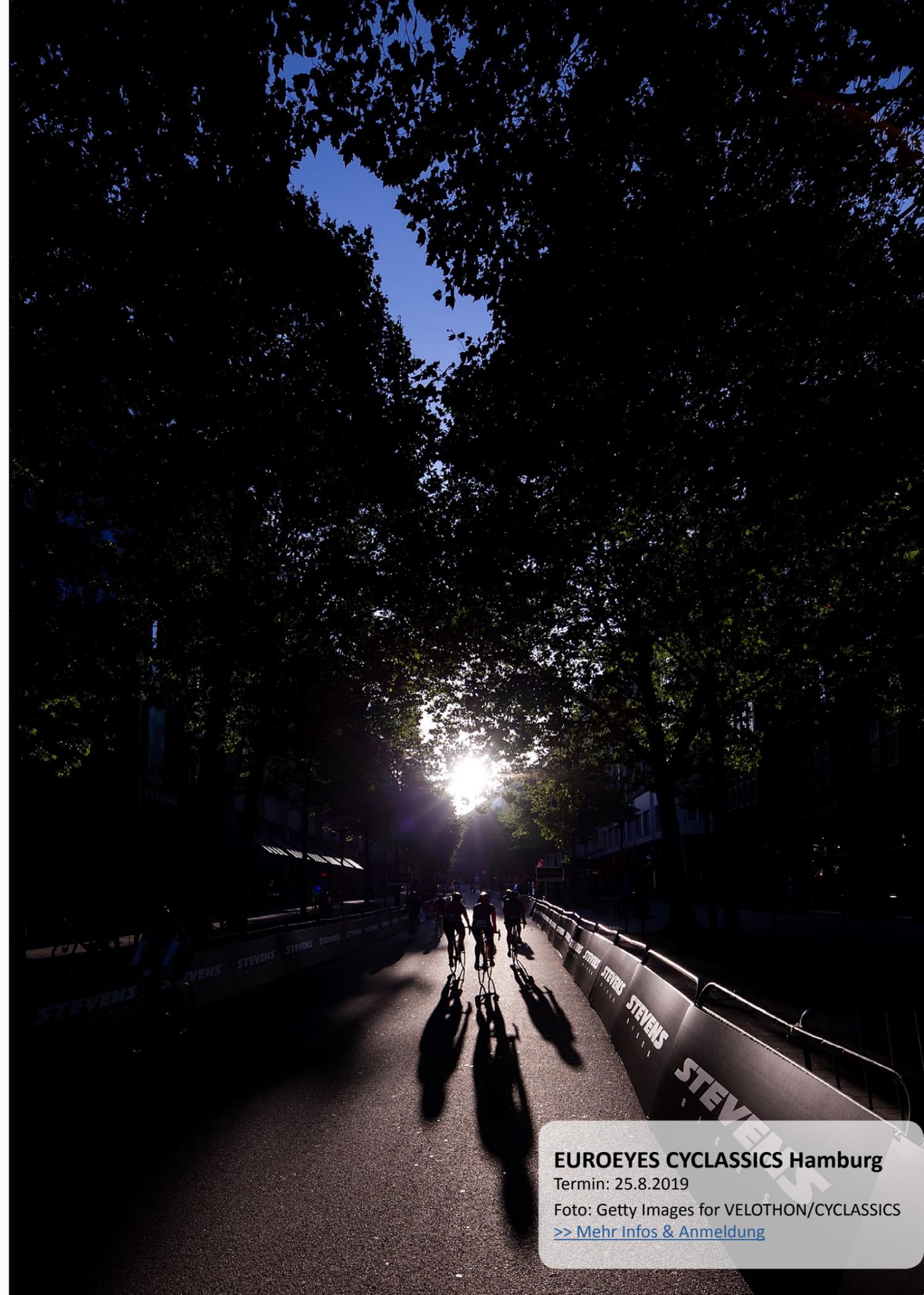
#### **Echt?**

Da kommen wir wieder zurück auf diese Trainingsstruktur, die sind da schon sehr durchgetaktet – das passt dann manchmal nicht in so ein Gruppentraining rein.

#### **> Linktipp:**

[Besenwagen Podcast](#)

#### **> Keine Updates, Interviews etc. mehr verpassen. Folge SpeedVille:**



**EUROEYES CYCLASSICS Hamburg**

Termin: 25.8.2019

Foto: Getty Images for VELOTHON/CYCLASSICS

[>> Mehr Infos & Anmeldung](#)

# IMPRESSUM

„SpeedVille – Interview Sessions“ ist das digitale und kostenlose Interview-Magazin für alle, die den Radsport lieben.

## Herausgeber:

Daniel Müller  
Laimer Platz 1a  
80689 München

## Kontaktdaten:

Daniel Müller  
Büro: +49 89 / 231 49 453  
E-Mail: [info@speed-ville.de](mailto:info@speed-ville.de)  
Web: [www.speed-ville.de](http://www.speed-ville.de)

## Anzeigenschaltung:

Kontaktiere mich zur Schaltung einer Anzeige – gerne schicke ich Dir die Mediadaten zu.

**Folge SpeedVille per Social Media und verpasse keine Updates mehr:**



**Velothon Berlin**

Foto: Getty Images for VELOTHON/CYCLASSICS