



SpeedVille

Interview Sessions

Februar 2016

Mit Fotos von:

**Ingo
Kutsche**

Othmar Peer

Die Stimme des Ötztalers

Björn Geesmann

Head-Coach STAPS

Jakob Schmidlechner

Hotel Mohrenwirt

Bernd Neudert

Tour de Kärnten

Marcel Wüst

«Ich musste es loswerden,
ich bin halt eine ehrliche Haut.»



GFNY
DEUTSCHLAND



28.08.2016 HAMELN



BE PRO FOR A DAY

MORE INFOS AND REGISTRATION

WWW.GFNY
DEUTSCHLAND.COM

VORWORT

Ich danke Euch!

Da ist sie also, die zweite Ausgabe meines e-Magazins:

SpeedVille „Interviews Sessions“

Und Mensch, was war ich nervös, als ich am 8. November 2015 die Erstausgabe ankündigte. Denn bei neuen Produkten weiß keiner, ob sie funktionieren – gibt es doch zu viele Unbekannte, die den „Erfolg“ beeinflussen können.

Aber jetzt, ziemlich genau drei Monate später, kann ich definitiv von einem Erfolg sprechen: Bereits mehrere tausend Mal wurde das e-Magazin von Euch heruntergeladen und gelesen. Und das war für mich die wichtigste Erkenntnis:

Gefällt Euch das „Produkt“, dann lohnt sich die Arbeit!

Ein großes Dankeschön möchte ich an meine tollen Interviewgäste der aktuellen Ausgabe aussprechen: **Marcel**, die knapp zwei Stunden in Deiner Küche vergingen wie im Flug – deine Storys fesselten mich. **Jakob**, Dein Mut, Deine Vision und Deine Umtriebigekeit haben mich sehr beeindruckt und inspiriert. **Björn**, die Einblicke in das „System Mensch“ waren nicht nur im Interview faszinierend – ich merke es jeden Tag am eigenen Leib. **Bernd**, die Liebe für Deine Rennserie TdK merkt man Dir an – ich bin mir sicher, dass diese in den kommenden Jahren noch weiter wachsen wird. Last but not least: **Othmar**, ich möchte Dir nochmal danken für das Gespräch im Oktober – und freue mich auf ein Wiedersehen in Radlerklamotten!

Vielen lieben Dank auch an Ingo Kutsche für diese sensationellen Fotos – AMAZING!!!

Euer Daniel

Die Interviews

8



OTHMAR PEER

Die langjährige Stimme des Öztaler-Radmarathons.

#ehrlich #offen #Dopingtests #Öztaler

16



MARCEL WÜST

Ex-Profi und Weltklasse-Sprinter.

#Profi-Karriere # Anerkennung #Schicksal

28



JAKOB SCHMIDLECHNER

Hotelier, Ironman, Radmarathon-Organisator, Teamchef.

#Vision #Mut #Leidenschaft

40



BERND NEUDERT

Organisator der Tour de Kärnten.

#Leidenschaft #Wille #Herzblut

50



BJÖRN GEESMANN

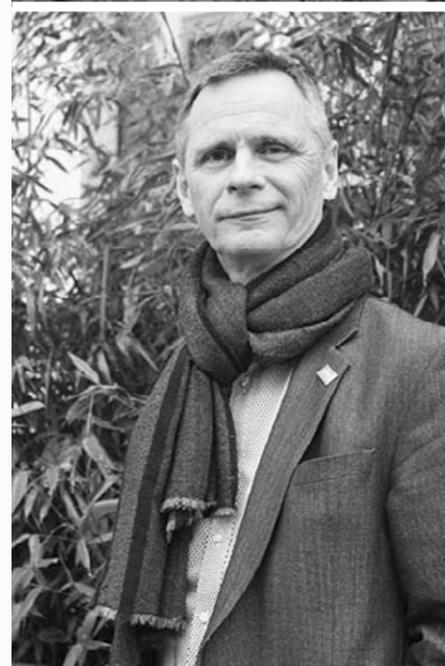
Sportwissenschaftler und Geschäftsführer bei STAPS.

#Training #Performance #Mensch

62

IMPRESSUM

Herausgeber, Fotografie, Anzeigenschaltung





Follow me!
Hier klicken

A man with short, light-colored hair, wearing a dark jacket over a white shirt and grey trousers, is leaning against a concrete wall. The wall has some graffiti on it. He is looking towards the camera with a slight smile. The ground is paved and has some fallen leaves.

«Beim Dopingfall Nösig sollte man mal drüber nachdenken, wer sich alles nicht aufgeregt hat.»

Othmar Peer

«Viele, die gar keine Ahnung vom Radsport haben, dachten sie müssten sich auch mal wichtig machen.»

Othmar Peer war über 30 Jahre lang die Stimme des Öztaler Radmarathons – dem prestigeträchtigsten Radmarathon der Alpen.

Im ersten Teil unseres Interviews sprachen wir vor allem über die Radmarathon-Szene in Österreich – im zweiten und finalen Teil geht es um die zunehmenden Dopingskandale bei den Radmarathons – und die möglichen Konsequenzen.

(Hinweis: Das Interview ist aus dem Oktober 2015)

Wie siehst Du die Zukunft der Jedermann-Rennen im D-A-CH-Raum?

Ich sehe diese Events weiterhin als Breitensportveranstaltung an. Das eine oder andere Rennen wird sicherlich verschwinden, die guten und großen werden aber bleiben. So richtig große werden nicht mehr dazu kommen, weil es schon ziemlich ausgereizt ist. Man kann ja jetzt schon sehen, dass es sich immer mehr diversifiziert. Es entstehen Etappenrennen wie die Tour de Kärnten, Tour Transalp und so weiter.

Unterm Strich glaube ich, dass die Resonanz weiter bestehen bleibt, wobei ich der Meinung bin, dass wir die Dopinggeschichten in den Griff bekommen müssen, da sie dem Sport schaden. Sonst hast Du immer Unruhe.

Glaubst Du, dass die Jedermann-Szene insgesamt weiter wächst?

Ich denke, dass zumindest das Potenzial für weiteres Wachstum da ist, aber in geregelten Bahnen. Es müssen bei einigen Teilnehmerlimits her – andere wären ja schon mal froh, wenn sie die 1.000 Teilnehmer zusammenbringen.

Wo liegt Deiner Meinung nach die kritische Grenze, was die Teilnehmeranzahl angeht?

Ich bin der Meinung, dass 1.500 Teilnehmer ideal sind.

Alles was kleiner ist: Da fressen einen die Kosten auf?

Ja, sehr schwierig. Wobei manchen

auch 1.000 Teilnehmer reichen, wenn die Region zum Beispiel touristisch was hergibt – einige nehmen dann ihre Familien mit. So können ein paar Betten mehr belegt werden.

In der TOUR gab es in der Oktober-Ausgabe 2015 einen Artikel zum Thema „Sind die Jedermann-Rennen noch fair?“ Was ist Deine Empfehlung?

Ja, den Artikel habe ich gelesen. Man müsste prüfen ob man es kategorisieren kann. Hier die Hobbyfahrer und da die Teams. Aber wo ist die Grenze? Man kann es ja nicht differenzieren wie bei den Fahrern mit und ohne Lizenz. Und wie der Name es schon sagt: Das ist ein Jedermannrennen, bei dem jeder mitfahren kann. Schwieriges Thema, es wäre aber wichtig, eine Lösung zu finden.

«Dopingtests für ausgewählte Fahrer!»

Ja, das Thema finde ich echt unfair, wenn die oben beim Anstieg ihre Flaschen gereicht bekommen.

Daniel, da muss ich Dir aber klar sagen: Das ist nicht nur bei den „Teamfahrern“ so. Auch viele meiner Freunde, die alleine mitfahren, haben ihre Leute positioniert. Natürlich ist das für viele der Jedermänner nicht machbar. Du wohnst in München, der andere in Bremen – man bringt ja nicht seine Helfer quer durch Deutschland mit, damit er um 6:20 Uhr bei Eiseskälte oben auf dem Berg steht.

Leider nicht.

Da haben natürlich diejenigen, die in der Nähe wohnen einen Riesenvorteil. Einer meiner besten Freunde, der hat früher seine Söhne zu den Rennen mitgebracht, die ihm dann an den wichtigen Stellen die Sachen gereicht haben oder auch Sachen von ihm empfangen haben, wie z.B. Kleidung. (lacht)

Ich sage nur Alpen-Traum 2014: Da bin ich in Thermokleidung durch das 20 Grad warme Südtirol gefahren.

Da habe ich moderiert. (lacht)
Was hast Du dann mit dem ganzen Zeugs gemacht, als es so warm wurde?

Leider nichts, ich musste es weiter tragen und leiden. Ich wollte es schon irgendwo verstecken und einen Tag später abholen.

Ja, das müsste man doch irgendwie lösen können – man richtet z.B. ein Depot ein und bringt den Leuten später das Zeug nach. Das sollte eigentlich gar kein Problem sein – grade weil 90% ohne Betreuer und Helfer unterwegs sind. Das ist eine gute Anregung, nehme ich mal mit.

Kommen wir nochmal zum Ötztaler: Als wenige Tage vor dem Rennen, publik wurde, dass Roberto Cunico beim Granfondo von Sestriere gedopt hatte, was ist da in Dir vorgegangen?

Ich habe mich zu Tode geärgert. Ich hatte mir gewünscht, dass man ihn bei uns erwischt hätte. Ich fand es wirklich schade, weil ich Roberto sehr sympathisch finde – aber das sind sie ja eigentlich alle.

Philipp's Bike Team RADURLAUB KOMPLETT AUF MALLORCA

AB FEBRUAR 2016



ANGEBOT
SENTIDO PUNTA
DEL MAR ...
VOM 13.02. - 27.02.2016
Kein Einzelzimmerzuschlag
auf alle neuen Buchungen

ERSTKLASSIGE HOTELS IN SANTA PONÇA

GEFÜHRTE TOUREN

FÜR SPORTLER UND AKTIVTOURISTEN

RADVERLEIH GANZJÄHRIG GEÖFFNET

Hotline D: +49(0)521557711-0 CH: +41(0)433338080
www.radsport-mallorca.de

Was das Thema Dopingtests angeht: Der Ball liegt bei Ernst Lorenzi und dem Tourismusverband. Meine Empfehlung habe ich ja ausgesprochen – Dopingtests für ausgewählte Fahrer. Sonst hatte ich, um ehrlich zu sein, keine großen Emotionen, weil es in letzter Zeit zu viele Vorkommnisse gab. Man stumpft irgendwann ab und kommt in so einen Modus nach dem Motto: „Der also auch!“

Bei der Diskussion muss man auch nochmal differenzieren zwischen einem Antibiotikum, was gegen Grippe hilft - und einer EPO-Spritze.

Ja, das ist richtig. Wäre ja verrückt, wenn man als Jedermann keinen Hustensaft mehr nehmen darf.

Wie hat Ernst Lorenzi auf das Thema mit Cunico reagiert?

Sein kurzer, trockener Kommentar war: „Der Depp“! Ernst ist grundsätzlich der Meinung, dass das Thema die breite Masse derjenigen nicht interessiert, die nur aus Spaß mitfahren. Man kann ja schon feststellen, dass sich diejenigen vor allem aufregen, die unter den ersten 100 sind oder sein wollen. Das kann man auf Facebook ganz gut nachvollziehen. Die haben einen sehr hohen Trainingsumfang, nehmen nix ein und stehen dadurch hinten an.

Aus Erfahrung weiß ich, dass sich nur diejenigen drüber aufregen, die nichts nehmen. Und andersrum regen sich

In den Neunzigern war es natürlich sehr schwer im Radsport zu bestehen, wenn man den Mist nicht mitgemacht hat. Heute haben die Verantwortlichen aber die große Chance, dafür zu sorgen, dass es fair und sauber zugeht. Wenn Sachen immer wieder unter den Teppich gekehrt werden, dann sind viele eben sehr frustriert.

Das ist so ein kompliziertes Thema. Früher hat doch jeder von den Spitzenfahrern was genommen – das wissen wir doch alle. Nur damals ist das noch nicht so streng geahndet worden wie heute. Und wie auffällig das damals war: Wenn ich nur an den Amerikaner denke, der an dem einen Tag 10 Minuten verloren

hat, am nächsten Tag hat er die 10 Minuten am Galibier wieder aufgeholt. Wie hieß er noch gleich?

Floyd Landis?

Ja, genau – ein Wahnsinn. Das war schon krass gewesen. Keine Frage. Und ja – aktuell ist der Profibereich auf einem sehr guten Weg, was mich sehr freut. Was ich aber irgendwie sinnlos finde ist, dass man Armstrong alle Titel aberkannt hat, weil die danach ja auch

alle „voll“ waren. Man hätte in der Zeit ja keinen Titel mehr ausloben dürfen.

Wie erging es Dir, als auf Facebook der Shitstorm zum Thema Cunico ausbrach?

(muss lachen) Dein Artikel zu dem Thema war übrigens sensationell gut geschrieben – da bin ich zwar nicht gut weggekommen. Aber, ich bin da Sportmann durch und durch, das nehme ich Dir nicht übel.

Ich habe meinen Post nicht von Facebook runtergenommen, weil ich gedacht habe, dass ich etwas falsch gemacht habe – es ist mir schlichtweg auf die Nerven gegangen. Viele, die gar keine Ahnung vom Radsport haben, dachten sie müssten sich auch mal wichtig machen. Meine Befürchtung war, dass zu vieles böses Blut gemacht wurde. Rückblickend, muss ich nach all dem Erlebten sagen, dass jetzt mal eine Ordnung her muss. Wir werden uns Dopingtests überlegen – flächendeckend können wir keine machen aber einzelne bzw. Stichproben werden wir uns vorbehalten.

Rechtlich ist das Thema jedoch nicht so ganz sicher – ich kann Dir ja jederzeit den Finger zeigen, dass Du mich nicht kontrollieren darfst. Dafür haben wir ja keine Handhabe.

Der österreichische Radsportverband müsste wie in Italien, verpflichtend eine Lizenz fordern - und sobald Du als Aktiver eine Lizenz hast, müsstest Du jederzeit für die NADA zugreifbar sein – Dich also testen lassen. Das wäre eigentlich eine schöne Möglichkeit für den Verband, Gelder einzunehmen, und damit zum Beispiel die Jugend zu fördern – wahrscheinlich ist das denen aber wieder zu aufwändig.

Mit der Lizenz hätten wir dann knallhart die Möglichkeit, die Fahrer zu tes-

Philipp's Bike Team
**HOTEL & FAHRRAD
AUF MALLORCA**
AB SOFORT GANZZÄHRIG

ANGEBOT
IBEROSTAR CRISTINA
1 Woche ab **215€***
p.P. für DZ / HP

IBEROSTAR RADSPORTHOTELS (4 STERNE PLUS)
IM ZENTRUM VON PLAYA DE PALMA
600 TOPRÄDER VON MERIDA
RADVERLEIH UND SHOP AUF 1000 m²

Hotline D: +49(0)521557711-0 CH: +41(0)433338080
www.radsport-mallorca.de

*Rabatt 15% auf den Hotelpreis bereits berücksichtigt.
Gültig für alle neuen Buchungen mit Reisettermin 3.1. bis 25.2.2016.

ten und auf Dauer von den Events auszuschließen. Es wird mal Zeit, dass wir ein Zeichen setzen! Wir werden uns dazu auch bald hinsetzen und schauen, welche Möglichkeiten wir haben. Wir können nicht auf der einen Seite der Branchenprimus sein, auf der anderen Seite den Kopf in den Sand stecken und sagen, dass uns das nicht interessiert. Es muss jetzt der Ernst Lorenzi klar sagen, dass er das nicht mehr duldet und daraufhin muss mit der NADA gesprochen werden. Die Kosten müssen eben getragen werden.

Machen wir doch einfach mal bei den Jungs und Damen da vorne ein paar Tests – dann werden wir sehen, was passiert.

«Beim Dopingfall Nösig sollte man mal drüber nachdenken, wer sich alles nicht aufgeregt hat»

die vermeintlichen Fahrer mit Vergangenheit nicht auf, wenn ein Dopingfall auftaucht. Beim Dopingfall Nösig sollte man mal drüber nachdenken, wer sich alles nicht aufgeregt hat – man will ja schließlich kein Nestbeschmutzer sein.

Ich bin mir sicher, dass das von der breiten Masse sehr wertgeschätzt wird.

Wir wollen auf gar keinen Fall den Eindruck erwecken, dass wir auf die Meinungen der Leute pfeifen. Die Leute zahlen ja auch ein gutes Geld für den Start – und da finde ich es auch nicht ok, dass bei den Leuten dieses Gefühl aufkommt. Das ist nicht in Ordnung. Ich kann die Leute nach dem was passiert ist, definitiv verstehen.

Genau das ist der Punkt – man erwartet von Euch jetzt mal ein Zeichen.

Exakt, das habe ich Ernst Lorenzi auch so gesagt. Er kann gerne weiter den sturen Bock spielen - was er ja schon eher ist – oder er macht sich wieder beliebter – mit einem recht geringen Aufwand für Sölden.

Dass ein kleiner Veranstalter im Burgenland mit 300 Teilnehmern keine Dopingkontrollen machen kann, ist klar.

Schleicht sich bei Dir ein flaues Gefühl in der Magengegend ein, wenn Du die ersten zehn im Ziel begrüßt?

Ja, das tut es. Ich hoffe, dass wir das mit den Tests hinbekommen, dann kehrt da mal Ruhe rein.

Bist Du eigentlich schon mal selber beim Öztaler mitgefahren?

Zweimal bin ich selber im Rennen mitgefahren. Seitdem immer eine Woche davor oder danach – aber nur Just for Fun bei schönem Wetter. Am Renntag selber darf ich ja moderieren.

Welche Zeit fährst Du?

Das Maximum wird gerade bei 9:30 Stunden sein.

Immerhin, Respekt!

Ja was denkst Du denn? (lacht)

Ich fahre ja schon 10.000-12.000 km im Jahr. Ich mag lieber die langen Sachen. Ich bin beim Glockner Man mitgefahren – da bin ich Dritter geworden. Das habe ich aber auch nur gemacht, weil mich Franz Venier, bei uns in Tirol der Langstrecken-Hero, ein bisschen angestachelt hat nach dem Motto: Nicht nur reden, jetzt fahr halt auch mal mit!

Natürlich hab ich mich da nicht lang bitten lassen! (lacht) Und so ein langes Ding – das taugt mir sehr! Du brauchst dabei ja kein Rennen zu fahren. Du fährst da deinen Stiefel runter: richtig lässig.

Glockner Man? Das habe ich jetzt verwechselt mit dem Glocknerkönig.

Nein, das ist wiederum was anderes. Der Glockner Man startet in Graz und hat eine Länge von 800 km und ca. 11.000 Höhenmeter. Da bist Du ca. 38 Stunden unterwegs.

Aus welchen Bundesländern kommen die meisten Deutschen zu Euren Rennen?

Ganz klar: Bayern und Baden-Württemberg. Die beiden machen die Hauptmasse aus. In den zwei Bundesländern hast Du solch ein Potenzial. (schwärmt)

Warst Du schon mal in Freiburg?

Nein, in Freiburg leider noch nie. Ich war zwar schon mal im Schwarzwald: in Schönwald. Da haben wir Freunde.



«Ein bisschen Show und Action muss schon sein. Jeder will doch ein bisschen Anerkennung und Ambiente haben.»

Du musst unbedingt mal um Freiburg herum fahren – ein Traum!

Ganz ehrlich: Es gibt so viele schöne Gegenden bei Euch: Hochsauerland, Thüringen, Sächsische Schweiz, Mecklenburg-Vorpommern – in Deutschland kannst Dich deppert radeln.

Und warum haben wir in Deutschland eigentlich nur so wenig gute Events?

Weil bei Euch nicht so eine Action ist, wie bei uns. (lacht)

Ein Beispiel: Ich bin mal in Magstadt bei einem Radmarathon mitgefahren - da war null Rennatmosphäre. Und das gefällt dem Deutschen nicht: Der will Rennatmosphäre haben!

Ja, das mag ich sehr.

Siehst Du, wir verstehen uns. (lacht) Und in Magstadt, da gab es auch keinen Moderator – Du bist ins Ziel gekommen, hast deinen Stempel bekommen und fertig. Ja, das interessiert doch keinen. Ein bisschen Show und Action muss schon sein. Jeder will doch ein bisschen Anerkennung und Ambiente haben.



*«Diese belgische Riege bei Telekom
– Godefroot und Pevenage –
das war nicht meins.»*

Marcel Wüst

*«Ich musste es loswerden, ich bin halt
eine ehrliche Haut.»*

In seiner gesamten Profikarriere gewann der Kölsche Jung über 100 Rennen. Bei der Tour 2000 gelang ihm gar der Coup, neben dem Grünen Trikot für kurze Zeit das gepunktete Trikot des besten Bergfahrers zu tragen – Marcel Wüst war ein Schlitzohr.

„From Hero to Zero“: Wie schnell es mit Ruhm und Ehre vorbei sein kann, zeigt sein Unfall vom 11. August 2000: Nach einem schweren Zusammenstoß mit dem Franzosen Jean-Michel Thilloy, verlor Marcel auf tragische Art und Weise sein rechtes Augenlicht. Die Karriere war vorbei.

Im Interview mit mir – ich traf ihn im Januar 2016 in seiner ganz privaten Casa bei Köln – zieht Marcel einen beeindruckenden Strich unter seiner Profikarriere und offenbart interessante Einblicke in das Peloton.

Ein wichtiger Tipp lautet: „Never Trust A Man Without A History!“ – es gibt also sehr viele Gründe, Dir zu vertrauen.

Keine Sorge: Trust me! (lacht)

Ich habe viel erlebt, viele schöne Dinge, auch Dinge, die nicht so erfreulich waren. Langeweile ist bei mir aber nie aufgekommen.

Wie würdest Du die ersten Jahre Deiner Profikarriere beschreiben?

Die ersten vier Jahre waren sehr behütet. Ich war in einem französischen Team, RMO hieß das. Nach vier Monaten meines ersten Zweijahresvertrags, wurde mir über den Zweijahresvertrag hinaus, ein weiterer Vertrag über zwei Jahre angeboten. Das gibt einem natürlich ein sicheres Gefühl, wenn man weiß, dass man dann vier Jahre Profi ist. Die Gehaltsstruktur war nach oben flexibel. Man muss aber auch dazu sagen: In der ersten Profisaison habe ich 12.000 Francs brutto verdient.

Im Monat?

Ja, das waren in etwa 1.250€ netto. Das ist nicht viel, aber so waren die Gehälter. Über Leistung konnte man dafür sorgen, dass sich diese Summe erhöht. Als es dann mit dem Team zu Ende ging, wechselte ich in das letzte Team von Peter Post, das war dann in Profijahr fünf und sechs. Im zweiten Jahr bei Peter Post hatte ich eine schwierige Knieverletzung. Das Team kümmerte sich, gelinde gesagt, gar nicht um mich. Das schien denen tatsächlich scheißegal zu sein, was mit mir und meiner

Karriere ist. Ich wurde zu einem Rennen beordert, obwohl ich 10 Wochen nicht trainiert hatte. Nach dem Motto: „Du bist kein Trainingsfahrer, Du bist Rennfahrer“. Das sind schon Momente, wo man sich fragt, ob die Karriere nicht schon zu Ende ist. Nach dem Engagement bei Le Groupement ging es dann rüber nach Spanien. Wir hatten wenige Tage vor der Tour de France die Info bekommen, dass das Team vor dem Aus steht.

«Ich habe viel erlebt, viele schöne Dinge, aber auch Dinge, die nicht so erfreulich waren!»

Zwei schlechte Nachrichten wurden Dir an dem Tag übermittelt.

Ja, ich wurde am Telefon gefragt, ob ich sitze: Man hätte mir zwei Nachrichten zu übermitteln. Eine schlechte und eine sehr schlechte. Auf meine Rückfrage, was denn die schlechte sei: Wir fahren nicht zur Tour, das war neun Tage vor dem Start. Und die zweite schlechte Nachricht war, dass wir ab morgen keine Kohle mehr bekommen. Das Team wäre finanziell erledigt. Da sitzt Du dann da: Mitten im Juni, fit wie ein Turnschuh.

Was hast Du dann gemacht?

Ich wusste, dass es in den USA eine Rennserie gibt – die Superweek – die während der Tour stattfindet. Ich flog

auf Kosten des Veranstalters hin und konnte sogar ein bisschen was gewinnen. Das Rennen konnte man aber nicht mit dem Niveau in Europa vergleichen. Auf jeden Fall hat es in den USA gut geschmeckt – in knapp drei Wochen habe ich 5 kg zugenommen.

Als ich zurück in Europa war, kam der Anruf aus Spanien, von MX Onda: Ob ich denn fit genug sei, die Vuelta zu fahren. Sie fand in diesem Jahr das erste Mal im September statt. Ich habe kurz an meiner Plauze runtergeguckt: „Si, si claro!“ (wir lachen)

Das war in den Folgewochen die konsequenteste Askese, die ich in meiner Karriere je an den Tag gelegt habe. Für die Vuelta hatte ich dann auch echt hart trainiert, bin vorher noch zahlreiche Rennen in Spanien gefahren, ich konnte null Spanisch. Das habe ich abends im Zimmer mit dem Teamkollegen gemacht. Dann ging es zur Vuelta, wo ich drei Etappen gewonnen habe – Back in Business.

Und dann gab es das Festina-Angebot.

Ja, Mitte des darauffolgenden Jahres. Ein Weltklasseteam, das endlich mal ein ordentliches Grundgehalt gezahlt hat, und wenn man große Rennen gewonnen hat, konnte man noch einen ordentlichen Bonus bekommen. Als ich dann im Oktober in Australien war und Rennen gefahren bin, zahlte MX Onda auf einmal kein Gehalt mehr aus. Sehr leidiges Thema, insgesamt war es in den 80ern und 90ern eine sehr holprige Zeit bei den Teams der mediterranen Anrainerstaaten. Da ging es



drunter und drüber. Du wusstest nicht wirklich, wo die Kohle her kam, dann kam sie mal einen Monat nicht, oder zwei Monate auf einmal. So um die 8.000 Mark im Monat waren es – das hörte sich damals nach viel an. Heute lacht da ein Drittligist drüber.

Drittligist im Fußball meinst Du?

Richtig. Aber das war eben Passion. Ich würde es jederzeit wieder machen.

Gab es typische Unterschiede zwischen französischen und spanischen Teams?

In Frankreich war es vor allem sehr familiär. Wir hatten zwar einen Ernährungsberater, auch einen Trainer, der mal die Pulsuhren rausgeholt hat, schlussendlich fuhr aber jeder, wie er es grade am besten wusste und was ihm die letzten Jahre gut getan hat.

In Spanien war das auch nicht groß anders. Vor allem in den traditionellen Radsportnationen trainierten viele nach Gefühl. Damals gab es keine Wattmessgeräte. Meinst Du übrigens, wir hätten früher Rumpfstabilisation gemacht oder Aktiv-Rücken-Übungen?

Etwa nicht?

Im Winter haben wir das gemacht, im Sommer waren wir Pedaliermaschinen und sind Fahrrad gefahren.

Hast Du auch Ende der Neunziger nicht wattgesteuert trainiert?

Nein, mit Watt bin ich nie gefahren. Ich hatte fast immer eine Pulsuhr am Lenker. Ich kannte meine Schwelle, was den Pulsbereich anging.

Wo lag Deine Schwelle?

Bei 165. Wie viel Watt ich in dem Bereich getreten habe, weiß ich nicht. Als Sprinter ist das eh nicht wichtig. Da musst Du vor allem clever sein, am richtigen Hinterrad liegen, und furchtlos durch die Kurven fahren.

Abgezockt sein wie ein „Straßenköter.“

Ganz genau (lacht). Im Vorfeld die Gegner beobachten, zwickt bei einem was in der Wade? Dehnt der heute mehr als sonst? Naja, um auf die Pulsuhr zurückzukommen: ich habe die vor allem auch dran gehabt, um nicht zu wenig zu tun. Alleine, wenn Du drei Schläge drunter bist, ist das nicht nur sehr viel weniger effizient, es tut auch sehr viel weniger weh. Denn 100% Leistung sind auch 100% Schmerzen. Fährst Du aber

nur noch 95% Leistung, schmerzt es nur noch zu 90%. Fährst Du nur noch 90%, schmerzt es nur noch 70%. Dafür ist dieser Kontrollmechanismus schon sehr gut. Unsere Sprinttrainingseinheiten waren aber auch knüppelhart. Nach gut zwei Stunden kam ich nach Hause und konnte die Treppe nicht mehr runtergehen. Was heute als innovatives HIT-Training verkauft wird, habe ich schon vor zwanzig Jahren gemacht. In den letzten 7-10 Minuten eines Rennens bist Du dauernd über Deiner Schwelle, musst versuchen Dich bei jeder Gelegenheit zu regenerieren, nach einer Kurve gehen aber wieder vier Mann durch, jetzt musst Du wieder hinterher und Deine Position zurückerobern. Das Schwere beim Sprinten ist nicht zu gewinnen, das Schwere ist die Position aus der Du gewinnen kannst, inne zu haben.

Wolltest Du nicht mal hinschmeißen und was „Vernünftiges“ machen?

Als ich 1994 lange verletzt war, hatte ich schon mal drüber nachgedacht, das Ganze aufzugeben und die Bürokaufmannlehre weiter fortzuführen, um dann später den Laden meines Papas zu schmeißen. Das wäre das einfachste gewesen. Aber das habe ich dann letztendlich nicht weiter durchdacht, die Radkarriere hatte ja dann doch funktioniert. Und dieses besondere Leben eines Radprofis, will man ja auch nicht so schnell aufgeben.

Vermisst Du dieses Leben?

Nein. Es war eine schöne Begleiter-



«Das Schwere beim Sprinten ist nicht zu gewinnen, das Schwere ist die Position aus der Du gewinnen kannst, inne zu haben.»

scheinung. Bei Rockstars oder Jan Ullrich ist das wiederum was anderes – eine andere Dimension. Aber auch bei mir gab es so Momente: Bei der Deutschland Tour war ich als Experte in Leipzig, hunderttausende Zuschauer waren vor Ort. Wenn Du dann von A nach B musstest – ich musste zum Flughafen – und an all den Leuten vorbei, dann wollten die natürlich Autogramme haben. Manchmal habe ich dann

mein Handy genommen...

Und so getan, als ob Du telefonierst...

Ja, was willst Du denn machen? Ich habe dann freundlich nach links und rechts genickt und ins leere Telefon reingesprochen. Wenn ich da durch gehe und den Leuten sagen würde, dass ich leider keine Zeit hätte, dann heißt es nur: „Der arrogante Herr Wüst!“ Da musst Du tierisch aufpassen: Denn wenn ich

eins nicht bin, dann ist das arrogant.

Verfolgst Du die Rennen noch?

Die Monumente begeistern mich, vor allem: Flandernrundfahrt, Mailand-San Remo und Paris-Roubaix. Zu der Zeit bin ich fast immer auf Mallorca. Dass im TV zu schauen, ist für uns natürlich Pflicht. Das sind so meine drei festen Termine. Ich kenne diese Rennen, bin sie alle gefahren, bin jetzt aber vor allem begeisterter Zuschauer. Diese Unvorhersehbarkeit reizt ungemein.

Während bei der Tour das Ganze schon deutlich absehbarer ist. Das ist auch oftmals ein sehr schwieriger Job für die Kommentatoren: Eine Ausreißgruppe bricht gut 100 km vorm Ziel aus und hat 9 Minuten Vorsprung – da weißt Du als Kommentator, dass die eh vorm Ziel wieder eingeholt werden. Da gehe ich dann lieber nochmal zwei Stunden Radfahren und schaue mir die letzten 10 Minuten des Finales an. Aber, wenn man das mal selber gefahren ist und weiß wie die Abläufe sind, finde ich es eher langweilig. Die sportlichen Leistungen möchte ich aber nicht schmälern.

Genau wie übrigens der Film „Höllentour“ von Pepe Danquart: Ein super Film, richtig klasse gemacht. Alle meine Freunde fanden den super, für mich als Protagonist aber nichts Besonderes. Für die Außenstehenden sicherlich interessant. Aber lustig zu sehen, dass die Telekom Zabel und Aldag abends genauso einen Driss auf der Massagebank geredet haben wie wir. (lacht)

Es gibt doch kaum was langweiligeres als der Kampf um das Gelbe Trikot – nichts im Vergleich zu den Klassikern.

Ja, so geht es mir auch. Bei langen Tour de France Übertragungen – auch bei einer Bergetappe – denke ich mir immer öfter, dass sie jetzt auch mal per Fast Forward zum letzten Berg vorspulen könnten und dann ist es wieder Mann gegen Mann.

Ich finde übrigens, man sollte die Tour revolutionieren nach der „Wüst-Methode“: Jeden Samstag vor Paris gibt es noch eine Bergetappe von ca. 140 km, mit zwei Pässen und einer Bergankunft. Und bei dieser vorletzten Etappe würde das Gelbe Trikot zuerst starten. Danach der zweite mit dem realen Zeitabstand. Das spannende wäre doch, dass dann der Zweitplatzierte mit den folgenden Fahrern vielleicht gemeinsame Sache macht – auf den Flachstücken wird dann zusammen gegen das Gelbe Trikot gearbeitet. Dann könnte auf einmal jeder noch gewinnen, ein echtes Finale. Da muss man auf einmal während der Tour ganz anders taktieren, wenn man weiß, dass so eine Etappe am Ende wartet. Und dann würde ich auch auf dieser Etappe den Knopf im Ohr abschaffen.

Klingt spannend.

Es wäre der Rennradtag, den man nicht verpassen dürfte. Die Tour de France wird am vorletzten Tag entschieden.

Dein Unfall ist jedem bekannt: Wie würdest Du reagieren, wenn Dein Sohn Alexander Radprofi werden will?

Junge, mach!

Ernsthaft?

Ja, klar. Wenn er sagt, dass er die Lust hat, das Talent und es sein Traum wäre, dann muss er es unbedingt tun. Ich würde ihm sagen, dass er sich bewusst sein muss, dass es sehr harte Arbeit ist und er einiges an Opfern bringen muss.

«Das ist auch ein typisch deutsches Ding: Keiner darf wissen, was ich verdiene.»

Hat sich mittlerweile Jean-Michel Thilloy bei Dir gemeldet?

Nein, ich mich aber auch nicht bei ihm.

Hast Du dabei kein doofes Gefühl?

Nein, damit habe ich komplett abgeschlossen, relativ schnell sogar.

„Life must go on!“

Es hat sich natürlich sehr vieles, sehr schnell geändert. Vor allem beruflich. Du weißt nicht wirklich, wohin die Reise geht. Als ich aber nach zwei Wochen im Krankenhaus, gegen Ende August, einen Anruf von Mr. Festina persönlich bekam, und der mir dann sagte, dass ich einer von ihnen sei und man mich nicht hängen lassen würde – meinen Zweijahresvertrag würde man auf jeden Fall erfüllen. Das war schon mal ein beruhigendes Gefühl, das Grundrauschen war damit sicher. Ich konnte die Zeit nach der Karriere planen. Ich weiß, dass es anderswo nicht so gewesen wäre, aber



Festina ist ein inhabergeführtes Unternehmen. Er war passioniert, und er kannte meinen Einsatz für das Team – ich bin ja auch einer der wenigen, der trotz des damaligen Skandals, dort geblieben ist. Es gab ja damals ein neues Management, es kam der Juan Fernández. Das Team kostete, nach einer harten Verhandlungsnacht, quasi nur noch die Hälfte. Dem Team wurde vorgegeben, was man noch verdienen könnte. Mein älterer Vertrag wurde aber noch respektiert. Einige der anderen Fahrer, die meines Erachtens eh überbezahlt waren, haben das Team verlassen.

Kanntet Ihr die Gehälter untereinander?

Von 2-3 Fahrern im Team konnte man die Verträge schon über den Daumen peilen. Nicht auf den Cent genau. Aber, ob das jetzt 30 Mio. Pesetas oder 32 Mio. Pesetas waren, konnte man in etwa abschätzen. Was ein Alex Zülle oder Richard Virenque verdient haben, weiß ich aber nicht. Ist mir auch egal. Das ist auch ein typisch deutsches Ding: Keiner darf wissen, was ich verdiene.

In Schweden herrscht Transparenz.

Das wollte ich grade sagen. Und wenn einer mehr verdient, dann bin ich noch nicht mal neidisch. Er ist eben besser oder hat es cleverer angestellt. Dann sage ich doch: „Geiler Typ, von Dir kann ich was lernen!“

Warum fuhrst Du eigentlich nie für einen deutschen Rennstall?

Es gab ja nur einen, und die hatten den Zabel. Und sollte ich für ihn die Sprints anziehen? Lass mich überlegen: Nein.

Du hast ihn hin und wieder besiegt.

Nein, diese belgische Riege bei Telekom – Godefroot und Pevenage – das war nicht meins. Seit 1993/1994 war mein Bedarf an belgisch, niederländischem Teammanagement gedeckt. Die Art und Weise, wie sie ihre Team führten, die Fahrer behandelten, das war nichts für mich. Die Masseure haben, während die Fahrer trainierten, in den Taschen nachgeschaut und gepetzt, wenn da z.B. Schokolade drin war. Aber man muss schon sagen: Der erste Rennstall, der ab 2001 richtig dicke Ge-

hälter gezahlt hat, das war Telekom – der erste Global Player. Und wer ist am 11. August 2000 auf den Kopf gefallen? Das war ich. Dumm gelaufen. (lacht)

Du warst einer der erfolgreichsten Sprinter, in Deutschland wurde aber fast nur vom Team Telekom berichtet. Ein undankbares Gefühl?

Ja, natürlich. Ein Beispiel: 1999 war ich bei der Vuelta und habe in der ersten Woche vier Etappen gewonnen und habe zwei Tage das Goldene Trikot getragen. Bei einer Bergetappe habe ich das Trikot an Jan Ullrich verloren. Und an dem Tag, als Ulle in Gelb war, waren 20 deutsche Journalisten beim Zeitfahren vor Ort. Naja, ist klar: ist Ulle. Der hatte die Tour gewonnen, später auch die Vuelta.

Die Medien wurden erst nach dem Unfall aufmerksamer auf Dich?

Eigentlich waren sie seit der Tour 2000 etwas aufmerksamer, als ich im Bergtrikot und im Grünen Trikot war. Dazu kam ja noch der Etappensieg. Bei einer der Pressekonferenzen habe ich die deutschen Kollegen „angefahren“. Ich hatte bis dato 109 Rennen gewonnen, die meisten von denen hatte ich aber noch nie gesehen, keiner hatte mich je angerufen. Das fühlte sich doof an. Aber ich musste es loswerden, ich bin halt eine ehrliche Haut.

Kurz vor meinem Geburtstag gab es dann noch eine Meldung in der Tagesschau, über meine Nichtnominierung für Olympia 2000, welche ich übrigens aus der Tagesschau um 20:13 Uhr er-



«Diese belgische Riege bei Telekom – Godefroot und Pevenage – das war nicht meins.»

fahren habe. Auch so ein Thema: Nach Siegen gemessen, bist Du der zweitfolgreichste. Was die damalige Weltrangliste anging, der drittfolgreichste. Ist ja klar, Ulle und Zabel waren immer vor mir. Dass die beiden dann mitgefahren sind, ist logisch, passte ja auch. Andreas Klöden fuhr noch mit fürs Zeitfahren. Und dann wurden noch Jens Voigt und Rolf Aldag als Wasserträger nominiert.

Hattest Du Lust auf Australien?

Definitiv. Australien und ich, das passt wie Arsch auf Eimer. Ein tolles Land. Nach der Tagesschau-Meldung ging bei mir natürlich das Telefon: Freunde und Bekannte riefen an. Eine unschöne Zeit.

Auch die internen Diskussionen mit dem Verband, die das ja schon längere Zeit wussten, mich aber vorab nicht informierten. Man könnte vielleicht sagen, dass das auf irgendeine energetische Art und Weise mit am Unfall Schuld gewesen ist – aber das ist jetzt auch etwas zu weit hergeholt.

Sagen sich Erik Zabel und Marcel Wüst heute wieder normal „Guten Tag“?

Ja, Guten Tag sagen wir uns. Damals bei der Tour de Neuss, bei einem Kriterium nach der Tour – das ist schon einige Jahr her – da habe ich dem Erik mein Buch geschenkt mit dem Verweis: „Früher war früher, jetzt ist jetzt. Menschen sind so wie sie sind, sie können sich ja

auch weiterentwickeln.“ Man kennt ja die Geschichte, als er mir auf dem Podium entgegenkam und mich keines Blickes würdigte – wie im Kindergarten.

Hat sich in Deiner Wahrnehmung der heutige Sprintertyp zum Sprinter Deiner aktiven Zeit verändert?

Es ist der Hammer, wie gut die Sprinter heute die Berge hochfahren. Das fing aber damals auch schon an. Um Mailand-San Remo zu gewinnen, musstest Du den Poggio bezwingen. Dann fingen auf einmal die Sprinter an, das Rennen zu gewinnen: Zabel, Pettacchi oder Oscar Freire. Ich fand das immer sehr irritierend, dass diese Sprinter die ganzen Allrounder und Wasserträger bei diesem Anstieg abgehängt hatten. Ich konnte mir nie vorstellen, so schnell die Berge hochzufahren – aber ich wurde auch fürs Sprinten bezahlt.

Auch heute habe ich das Gefühl, dass die sehr gut die Berge hochfahren. André Greipel hat aber sicherlich seine Probleme. Der leidet richtig, hat ja auch eine Riesenmasse. Er ist für mich aber der Prototyp eines Sprinters. Mehr geht nicht.

Kittel?

Eine absolute Kante. Degenkolb ist auch superschnell, ist aber kein reiner Sprinter. Eher so ein Zabel-Typ. Der ist zwar richtig schnell in den Bergen, wenn aber alle anderen Sprinter da sind, dann gewinnt er eher nicht. Naja, und dann gewinnt er letztes Jahr zweimal die Monumente. Wie geil war das denn? So läuft's.

Hast Du Dich sehr gefreut?

Natürlich, das ist die absolute Krönung.

Eigentlich ist der Sprinter doch der coole Radfahrer: sieht normal aus und gewinnt die meisten Rennen.

Voilà, meine Rede. Wir sehen übrigens fantastisch aus und lachen am meisten. (lacht)

«Greipel ist für mich der Prototyp eines Sprinters. Mehr geht nicht.»

Ich sage ja immer, dass die Sprinter die wahren Helden der Tour sind. Schau Dir mal die erste Tourwoche an: Die ist ja meistens sehr sprinterlastig. Du musst jeden Tag am Limit fahren: Es geht um Etappensiege. In dieser Zeit fahren die ganzen Gesamtwertungsfahrer extrem kräfteschonend im Windschatten ihrer Teamkollegen. Sie haben zwar eine gewisse Nervosität wegen der erhöhten Sturzgefahr, aber noch keinen Ergebnisdruck. In dieser Zeit fahren sie also im Windschatten von A nach B – wir Sprinter kotzen uns aber schon volle Kanne aus. Jeden Tag. Nach neun Tagen sind dann in etwa die Berge dran: Nun kommen die ganzen ausgeruhten Federgewichte, und fahren uns in Grund und Boden. Und wir müssen dann etwas tun, wofür wir genetisch gesehen, gar nicht in der Lage sind: In die Berge fahren.

Warum eigentlich? Du hast 72 kg gewogen, das ist jetzt nicht so viel.

«Man kommt quasi zu mir nach Hause. Man wohnt bei mir.»

Schau Dir einfach mal den Vergleich in der Leichtathletik an. Die Sprinter mit richtig viel Schnellkraft, die totalen Bullen: Linford Christie und wie sie alle hießen. Dann schau Dir die Mitteldistanzler an und dann die Marathonläufer. Je länger die Distanz, desto dünner die Athleten. Und jetzt stell Dir mal vor, dass solche Sprinter wie Linford Christie erst mal einen Marathon laufen müssen, um dann sprinten zu können – so ist das bei uns Radprofis. Bevor wir sprinten, müssen wir erst 200 km mit den „Marathonläufern“ mitfahren. Sag dem Linford Christie also mal, dass er zwei Stunden mit dem Gebrselassie mitlaufen soll, um dann zum Sprint anzusetzen. (lacht)

Die Casa Ciclista befindet sich auf Mallorca: Was macht diese Insel so lebenswert für Dich?

Die Dinge, die jeder so toll an Mallorca findet: super Landschaft, gutes Klima, top Erreichbarkeit. Für uns Radfahrer eine tolle Infrastruktur. Eigentlich gibt es keinen besseren Ort.

Kocht Marcel in der Casa Ciclista auch mal und fährt morgens die Brötchen einkaufen?

Ja, man kommt quasi zu mir nach Hause. Man wohnt bei mir. Jeder Gast hat natürlich sein eigenes Zimmer und Badezimmer, oder teilt sich dieses mit einem Kumpel. Es gibt den ganzen Kom-

fort wie zu Hause: Espressomaschine, frisches Obst – wie zu Hause heißt auch: Wenn man mal Lust auf Haribo hat, dann nimmt man sich einfach die Haribo, die da rumliegen. Es ist alles da, auch ein guter Wein bzw. mehrere Weine, wenn wir mal etwas mehr Durst haben. Die Radklamotten werden natürlich auch täglich gewaschen.

Habt Ihr auch einen Kühlschrank, aus dem sich die Gäste bedienen können?

Wir haben in Summe fünf Kühlschränke. Draußen haben wir einen, der ist immer mit San Miguel und kaltem Weißwein gefüllt.

Entstehen auch Freundschaften?

Fast nur. Häufig finden sich auch Gruppen. Die kannten sich vorher gar nicht und kommen dann im nächsten Jahr in der gleichen Besetzung wieder. Das ist schön. Es gibt durchaus Freundschaften unter den Gästen aber auch mit mir, wo man sich privat mal trifft und telefoniert. Das ist eher die Regel, als die Ausnahme.

Das klingt alles sehr entspannt.

Das ist es auch. Ich habe keinen Bock auf Stress.

«Wenn Du im Ziel „You are an Ironman!“ hörst,
kriegst Du nasse Augen.»



Jakob Schmidlechner

«Sport muss Spaß machen und sollte
nebenbei funktionieren. Es darf aber
kein Stress werden.»

Der charismatische Hotelier aus Fuschl am See ist ein Macher und Visionär. Während sich andere Hoteliers auf den Lorbeeren ausruhen würden – er hat es geschafft, ein traditionelles Hotel in ein preisgekröntes Rennrad- und Triathlonhotel umzupositionieren – fängt Jakob erst richtig an:

Jakob ist mehrfacher Ironman-Finisher, Mitorganisator beim Eddy Merckx Radmarathon und gründete in 2015 sein eigenes Triathlon Pro-Team.

Hallo Jakob, wie fällt Dein Fazit für 2015 aus?

Sehr positiv. Was mich persönlich anbelangt, habe ich etwas Gas rausgenommen, denn ich habe gemerkt, dass es zu stressig wurde. Ich habe meine Prioritäten neu sortiert und eine neue Reihenfolge festgelegt: Familie, Arbeit und dann erst Sport. Ich habe aufgehört, nach System zu trainieren. Ich wollte ja eigentlich in Roth an den Start gehen, habe aber abgesagt, weil ich merkte, dass das nix wird. Das ist sowieso einer meiner Grundsätze: Sport muss Spaß machen und sollte nebenbei funktionieren. Es darf aber kein Stress werden.

Aktuell trainiere ich wieder: Ich werde demnächst beim Ironman in Klagenfurt teilnehmen – und es macht mir wieder sehr viel Spaß. Alles braucht seine Zeit. Das Hotel hat sich 2015 auch sehr positiv entwickelt. Es geht stetig nach vorne. Die Camps haben sehr gut funktioniert. Ein Highlight für den „Mohrenwirt“ war der Eddy Merckx Radmarathon, bei dem wir zum Ende der vergangenen Saison stark involviert waren.

Was das Pro-Team angeht: Das ist schon ein kleines Abenteuer. Das Team ist nicht unsere Kernkompetenz, mehr Learning-by-Doing. Es macht aber sehr viel Spaß und hat uns in der Triathlon-Szene auch sehr viel Aufmerksamkeit gebracht.

Bekommst Du mittlerweile zahlreiche Bewerbungen für das Pro-Team?

Hin und wieder kommen schon ein paar Anfragen, ob wir die Athleten

nicht unterstützen könnten. Das können wir aber aktuell nicht leisten, wir stehen weiter zu denen, die wir unter Vertrag haben. Wir backen hier kleine Brötchen. Das sind alles Leute, die wir persönlich gut kennen, die den Mohrenwirt kennen und unsere Philosophie mit tragen.

Kommen inzwischen mehr Triathleten oder Rennradfahrer ins Hotel?

Vergangenes Jahr waren es erstmalig mehr Triathleten, wir werden aber 2016 versuchen, den Fokus wieder mehr auf die Rennradfahrer zu richten, um ein ausgewogenes Verhältnis zu haben. Wobei das Verhältnis eh schon recht ausgeglichen ist: 55% Triathleten und 45% Rennradfahrer.

Um dieses Verhältnis kurz zu erklären: Man muss dazu sagen, dass es deutlich mehr Rennrad- als Triathlonhotels gibt. Mit unserem Angebot für Triathleten sind wir fast einzigartig. Dadurch hat sich unsere Bekanntheit in dieser Szene noch schneller entwickelt als unter den Rennradfahrern.

Da bist Du mit dem Eddy Merckx Classic schon auf dem richtigen Weg, oder?

Ja, das Radrennen hilft uns hier enorm. Wir werden auch ein bisschen was in England machen, das Publikum ist sehr interessant für uns – und mit dem Flughafen Salzburg haben wir zudem den idealen Standort. Die Anbindung ist hervorragend.

Du hast das Hotel von Deinen Eltern übernommen. Gab es bei der Neu-



positionierung keine kritischen Kommentare à la: „Das wird doch eh nix!“

Nein, gar nicht. Die Übernahme des Hotels fand schon statt bevor wir die Neupositionierung vorgenommen hatten. Die Umsetzung hätte sich bestimmt schwierig gestaltet, wenn meine Eltern noch im Betrieb gewesen wären. (schmunzelt)

Gibt es ein Rennrad- oder Triathlonhotel, bei dem Du sagst: Wow, absolute Klasse! Das ist der Benchmark.

Das ist sehr schwer zu vergleichen. Was wir in unserer Betriebsstruktur machen, gibt es eigentlich nirgendwo anders. Das klingt für den einen oder anderen vielleicht ein wenig vermessen. im Triathlonbereich setzen wir aber durchaus den Benchmark.

Wir kooperieren aber auch mit anderen

Hotels, ich bin demnächst wieder im Playitas Resort auf Fuerteventura. Dort gefällt es mir zum Beispiel sehr gut. Das ist aber sehr schwer zu vergleichen mit dem Mohrenwirt, denn es handelt sich um eine Anlage für 400 Gäste. Wir können maximal 140 Gäste unterbringen. Daher können wir gewisse Sachen nicht bieten, die das Playitas wiederum bieten kann – und andersherum.

Wenn ich privat unterwegs bin, halte ich schon die Augen auf und schaue mir an, was andere Hotels so machen und was man sich anschauen könnte, wie zum Beispiel den Wäscheservice. Das habe ich in einem Hotel in Italien zum ersten Mal in der Praxis gesehen – eigentlich simpel, aber ein extremer Mehrwert für den Gast. Die Hotels auf Hawaii muss ich bei diesem Vergleich außen vor lassen: Dort findet einmal im





Jahr der Ironman statt – und das war es dann. Für Innovationen sind wir aber immer offen: Dieses Jahr werden wir mit unseren Gästen 1-2 mal pro Woche auf den Salzburgring fahren, eine Rennstrecke, etwa 15 Kilometer entfernt. Dort werden wir abends ab circa 18 Uhr Rennradfahren. Eine super Sache, ganz ohne Verkehr.

«Uns geht es um die 95%, die einfach einen schönen Tag haben wollen.»

Was passiert, wenn Du im Rahmen des Eddy Merckx Classic feststellst, dass sich in den Mülleimern vom Hotel vermehrt Spritzen und dubiose Medikamentenverpackungen befinden?

So etwas ist Gott sei Dank noch nie passiert. Ich traue mich auch zu sagen, dass das bei uns auch nicht passieren wird, wenn wir es schaffen, den Eddy Merckx Classic als das zu bewahren, was er ist: Ein schönes Jedermann-Radrennen.

Wir haben zu diesem Thema bereits zahlreiche interne Diskussionen gehabt. Wir wollen aber ein Rennen für Jedermann/frau. Man merkt es doch auch bei den Rennen, die man selbst gefahren ist: Da interessiert es doch keinen Menschen, wer das Ding gewonnen hat. Wenn Du 10 Minuten nach der Siegerehrung jemanden fragst, wer das Rennen gewonnen hat, weiß das keiner! Uns geht es um die 95%, die einfach einen schönen Tag haben wollen.

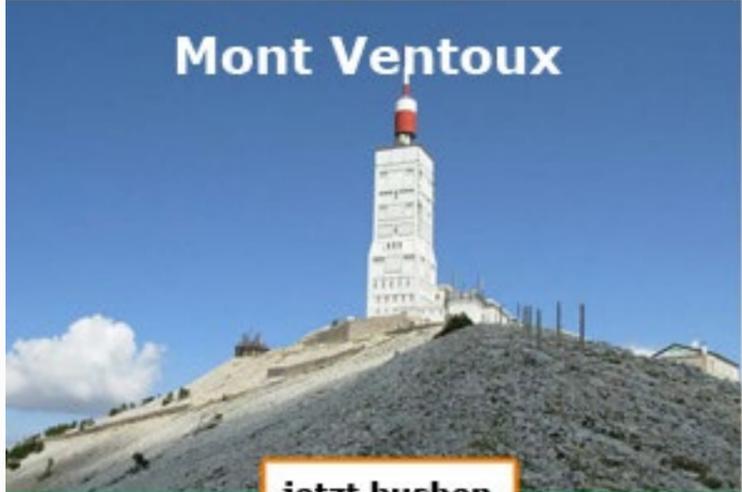
Die 5%, die vorne um den Sieg mitfahren, bei denen muss man sich was überlegen.

Das Thema Dopingkontrollen ist beim letzten Ötztaler Radmarathon richtig hochgekocht.

Klar ist es ein Thema, wenn immer die gewinnen, die im Nachhinein erwischt werden. Bei all den Diskussionen um das Thema Doping spricht man aber immer nur über den Sport. Was ist aber mit all den Managern, den Künstlern, oder Menschen, die ohne diese Stimulationen gar nicht durch den Alltag kommen würden?

Dass Doping natürlich großer Mist ist, ist unbestritten. Ich gebe diesem Thema aber keinen Boden und keine Plattform. Ein Agegroupier oder Hobbyathlet, der so etwas tut, ist eh blöd genug und gestraft. Natürlich bescheißt er den einen oder anderen, am meisten aber bescheißt er sich selbst.

Die Kontrolle ist für uns Organisatoren schlicht und ergreifend unmöglich. Wie soll denn das funktionieren? Bei aller Liebe: Das bekommen ja nicht mal große Organisationen so wirklich auf die Reihe. Bei dem Thema ist die Grundsatfrage aus meiner Sicht entscheidend: Steht der sportliche Wettkampf im Vordergrund wie bei Lizenz- und Profirennen? Auf Doping muss man schon ein Augenmerk legen, überhaupt keine Frage. Aber in dem Moment, in dem es reine Hobbyrennen sind, ist die Frage, inwieweit die sportliche Leistung im Vordergrund steht. Man sollte es daher nicht auf ein Wahnsinnspodium heben,

 <p>Mont Ventoux</p>	 <p>Route des Grandes Alpes</p>
<p>jetzt buchen</p> <p>„Provence im Frühling“ Trainingswoche in 2 Leveln</p> <p>22.05.2016 - 29.05.2016</p> <p>Preis ab 890 EUR</p>	<p>jetzt buchen</p> <p>„Legendäre Pässe & Geheimtipps“ auf den Spuren der Tour de France</p> <p>30.07.2016 - 07.08.2016</p> <p>Preis ab 1570 EUR</p>

BIKETEAM Radreisen - Tel. 0761 / 556 559 29 - info@biketeam-radreisen.de - www.biketeam-radreisen.de

sondern stattdessen lieber sagen: „Wir organisieren Euch einen schönen Tag auf dem Rad, macht was draus!“

Deine Bilder vom Ironman 2015 haben mich auf Facebook begeistert. Wie würdest Du die Faszination Ironman auf Hawaii beschreiben?

Das ist die Insel und der Mythos Hawaii. Du siehst in den Tagen vor dem Rennen nur sportliche Leute. Die Stimmung ist sehr positiv aufgeladen. Zum Beispiel der Alii Drive, der direkt am Meer liegt. Du sitzt im Café und den ganzen Tag lang joggen Leute vorbei. Hier ein Jan Frodeno oder dort ein Sebastian Kienle, der sich einläuft. Beeindruckend. Am Renntag dann der Schwimmstart:

das ist wahnsinnig beeindruckend. Im Meer mit dieser Kulisse, die man auf Hawaii hat. Auch die Einheimischen, die mit Trommeln und Gesängen zugehen sind. Du weißt in dem Moment, dass Du an einem sehr besonderen Platz bist.

Das Radfahren ist in Wahrheit nicht schön, man fährt im Prinzip eine Autobahn hoch und wieder runter – aber eben auf Hawaii. Wenn man Pech hat, kann es ein sehr harter Tag werden, wenn man Gegenwind hat oder durch Lavafelder fährt. An sich ist es keine schöne Radstrecke, dann aber doch wieder. Die Laufstrecke ist im Prinzip auch wieder das Gleiche: Du läufst den Highway einmal raus und dann wieder

rein. Aber, Du bist auf Hawaii. In Summe würde ich sagen, dass es die Athleten und das Umfeld sind, die das Ganze so besonders machen.

Dieses Feeling hat man aber auch in Roth. In der Rennwoche in Roth herrscht einfach eine geile Stimmung.



Sind die Topstars eher locker drauf oder total fokussiert?

Einen Jan Frodeno habe ich unmittelbar vor dem Rennen nicht mehr gesehen. Er hat sich scheinbar sehr professionell und abgekapselt vorbereitet. Andere hingegen sind bis kurz vorm Rennen überall unterwegs. Warst Du schon mal in Kona?

Nein, leider noch nicht.

Du bist auf Meereshöhe, es ist sehr

warm und auch sehr feucht. Wenn Du die Hügel drumherum hochgehst, gelangst Du relativ schnell in eine andere Klimazone. Und viele der Profis wohnen oben am Hang, um auch klimatisch in besten Bedingungen schlafen zu können. Darum halten sie sich von Kona eher fern – auch um dem Trubel zu entgehen.

«An so einem Tag triffst Du Deinen inneren Schweinehund ein paar hundert Mal.»

Du hast mal gesagt, dass man bei einem Triathlon nach ca. 12 Stunden Gefühle und Gedanken durchläuft, bei denen die Alltagsthemen verschwinden. Kannst Du uns diese Gedanken- und Gefühlswelt einmal beschreiben?

Das beginnt nicht erst nach 12 Stunden. Das interessante ist, sich selbst zu erleben, und zwar den ganzen Tag. Das beginnt schon frühmorgens beim Start: Du weißt, dass Du heute 11-13 Stunden Sport machst. Du freust Dich darauf, hast aber gleichzeitig einen Riesenbammel. Um Dich herum stehen weitere 1.000-2.000 Menschen, die genauso „blöd“ sind wie Du.

Wenn Du auf dem Rad sitzt und weißt, dass Du noch 150 km vor Dir hast, dann beginnt die Grübelei. Ich denke dann weniger an die 150 km und den anschließenden Marathon, ich denke eher von Labestation zu Labestation, also in kleinen Zwischenzielen.

Anschließend kommt das Laufen, was absolut nicht meine Paradedisziplin ist: Jetzt beginnt tatsächlich das Abenteuer. Man hat so viel Zeit, über die verschiedensten Dinge nachzudenken: ob privat oder geschäftlich. Und dann kommen natürlich die Schmerzen, anschließend geht es wieder. Ein Auf und Ab, der absolute Wahnsinn.

An so einem Tag triffst Du Deinen inneren Schweinehund ein paar hundert Mal. Wenn Du es schaffst, ihn immer wieder zu besiegen, das macht die Faszination für mich aus. Da ist die Finisier-Zeit auch nicht relevant.

Das beschreibt auch sehr gut, dass die eine Hälfte im Ziel grinst und die andere Hälfte weint?

Wenn man auf seinen ersten Ironman ein halbes oder ganzes Jahr hintrainiert, und dann hörst Du im Ziel „You are an Ironman“, dann kriegst Du definitiv nasse Augen. Das ist so. Ich glaube aber, dass ist auch bei einem so, der das erste Mal beim Ötztaler ins Ziel kommt. Das ist doch auch das schöne am Sport: Irgendwann ist der erste 10-km-Lauf das Ziel, dann vielleicht der erste Halbmarathon, und dann ein Marathon. Das Schöne ist doch, wenn Du Dir diese Erlebnisse selber schenken kannst. Dinge, die Du nicht kaufen kannst, sondern Dir in einer gewissen Art und Weise erarbeiten musst. Du belohnst Dich selbst, indem Du sie zu Ende bringst.

Das gibt einem doch auch eine unglaubliche Stärke für den Alltag?

Definitiv. Ich habe zum Beispiel den

Zieleinlauf von Klagenfurt als Ton- und Videoaufnahme auf dem Handy. Wenn ich im Alltag einen Hänger habe, schaue ich mir das manchmal an und bin wieder motivierter. Das gibt Kraft.

Die Stars gehen im Mohrenwirt ein und aus. Hattest Du schon mal die Gelegenheit, mit Lothar Leder und Co. eine gemeinsame Rennrad-Ausfahrt zu unternehmen?

Ja klar, wir haben hier einige starke Radfahrer zu Gast wie Lothar Leder, Dirk Bockel, Marcel Wüst oder auch mit unseren eigenen Profis vom Pro-Team. Wenn die es ernst meinen, fährst Du aber nicht lange mit. (lacht)

Das sind auch die Erlebnisse, die wir unseren Gästen anbieten, speziell in diesem Jahr. Ab Ende April wird immer einer unserer Profis unseren Gästen zur Verfügung stehen. Die Gäste sind herzlich eingeladen, mit den Profis Rennrad zu fahren oder Laufen zu gehen.

Werdet Ihr die Streckenaufteilung beim Eddy Merckx Classic (alle Distanzen im gleichen Block) anpassen?

Nein, das ist so von den Behörden gewünscht. Nur so verhindern wir, dass große Gruppen unterwegs sind. Ich war ja selber mit dem Auto unterwegs: Die größten Gruppen hatten 20-30 Fahrer. Wir sind ja nicht auf komplett abgesperrten Straßen unterwegs, der Verkehr muss sich immer noch leiten lassen. Bei einer Gruppe von 100 Fahrern, ist die Strecke natürlich dicht. Das geht nicht.



*«Am Anfang wurde ich belächelt
und es gab Aussagen wie:
„Was will denn der Deutsche?“»*

Bernd Neudert

*«Zu glauben, dass man als oberschläuer
Deutscher seine Ideale durchsetzen kann,
funktioniert nicht.»*

Ein Rheinländer in Österreich? Ok, nichts besonderes.
Ein Rheinländer in Kärnten, der ein Radrennen aus der Taufe
hebt und einer ganzen Region in der Vorsaison die Betten füllt?
Das klingt schon deutlich interessanter.

Bernd schildert auf beeindruckende Art und Weise,
wie er sich gegen Widerstände durchgesetzt hat
und es innerhalb von nur fünf Jahren geschafft hat,
sein Etappenrennen fest im Kalender der besten
Jedermannfahrer zu etablieren.

Wie kommt ein Rheinländer an den Ossiacher See nach Österreich?

Es ist die Liebe. Die Liebe zum Land und zu einer Kärntnerin. Wir haben noch einmal geheiratet. Zusammen haben wir vier Kinder, ein klassisches Patchwork, mittlerweile seit fast 20 Jahren.

Fühlst Du Dich als Rheinländer dort zu Hause?

Ja, es gibt durchaus ein paar Gemeinsamkeiten, wie zum Beispiel den Fasching und das fröhliche Gemüt bei den Menschen. Ich komme ja aus einer der deutschen Karnevalshochburgen (Düsseldorf, Anm. d. Red.), und der Villacher Fasching ist der größte Fasching in Österreich. Das ist schon mal eine große Gemeinsamkeit. (lacht)

Aber ernsthaft: Es hat schon etwas gedauert, sich dort integriert zu fühlen. Aber insbesondere in der aktuellen Zeit ist das Wort Integration ein wichtiges Thema. Um sich wohl zu fühlen, muss man schon selbst aktiv sein, man muss auf Menschen zugehen, und akzeptieren wie diese Menschen sind. Zu glauben, dass man als oberschlauser Deutscher seine Ideale durchsetzen kann, funktioniert nicht. Und ein durchaus zu beachtendes Thema ist die Sprache. „Österreichisch-Deutsch“ ist nicht gleich Deutsch. Das ist definitiv nicht die gleiche Sprache.

Wie meinst Du das?

Es gibt ca. 5.000 Worte, die sich unterscheiden, wie z.B. der Klassiker: Toma-

te und Paradeiser. Aber hinter einer Sprache steckt ja noch viel mehr: Kultur, Charakter, Witz, Lebenseinstellung etc. – das musste ich lernen und in mich aufnehmen.

Was sind die Vorzüge der Region Kärnten? Ich las, dass noch ein entspanntes Retro-Feeling vorherrscht.

Ja, das stimmt grundsätzlich. Der Preis auf der Brötchentüte, der Bäcker liefert die Brötchen auch nach Hause, wenn wir das möchten. Das gleiche mit Milch und anderen Lebensmitteln. Es ist leider nur eine typische Sommerregion. Unser Ort wächst im Sommer von 750 auf knapp 10.000 Menschen an. Österreich ist für mich in der EU die Insel der Glückseligen. Ich finde Österreich landschaftlich schon wahnsinnig schön, aber Kärnten bzw. der Ossiachersee toppt das noch mal.

Die Tour de Kärnten ist eines der ersten Rennen in 2016: wie viele Plätze sind noch frei?

Wir sind fast ausverkauft, wir haben Stand jetzt (Anm. d. Red.: 9.1.16) ca. zehn freie Plätze. Ich denke, dass diese Plätze bis Anfang Februar gebucht sein werden. Wir diskutieren gerade intern und mit der Behörde um eine 10% Kontingenterhöhung auf 275.

Ihr feiert in diesem Jahr 5-jähriges Jubiläum: Was blieb vor allem hängen?

Unser kleines Jubiläum freut uns sehr. Was vor allem hängen bleibt, ist der Durchhaltewillen einzelner Teilnehmer, dieser Finishergedanke. Wir hatten



«Der Letztplatzierte aus 2015 hat sich als Erster für 2016 angemeldet. Sensationell.»

schon den einen oder anderen Fall, wo wir meinten, es wäre für den Teilnehmer vielleicht besser, wenn er nicht mehr weitermacht. Damit können die meisten aber nichts anfangen, die wollen das durchziehen, es sich selber beweisen, vor allem bei unserem Bergzeitfahren in 2015.

Sonst freut mich natürlich die hohe Zahl von Wiederholungstätern/-radlern, zwischen 30-40% sind es mittlerweile. Dadurch entsteht ein hoher Grad von Mund-zu-Mund-Propaganda. Was mich auch sehr gefreut hat, ist, dass der Letztplatzierte aus 2015 sich im Juni als Erster für 2016 angemeldet

hat. Sensationell.

Negativ war, dass es in den ersten zwei Jahren recht viele Konflikte mit den Behörden gegeben hat. Mittlerweile haben wir uns etabliert und auch eine gewisse Größe erreicht, daher hoffe ich, dass das nun endgültig vorbei ist. Denn am Ende des Tages machen wir das auch für Kärnten. Wir befeuern in der Vorsaison den Tourismus und ganz wichtig: Wir nehmen niemandem etwas weg. Wir generieren mittlerweile fast 5.000 Nächtigungen und ein Bruttozialprodukt zwischen einer halben und einer Million an Wertschöpfung. Die Leute bleiben teilweise 10-14 Tage,

bringen ihre Familie mit etc. Das kommt doch dem Land zugute, da hätte ich mir etwas offeneres Denken gewünscht. Was auch nicht so schön war: Am Anfang wurde ich belächelt und es gab Aussagen wie: „Was will denn der Deutsche?“ Das habe ich 1-2-mal gehört. Diesen Menschen kann ich nur empfehlen, drüber nachzudenken.

Wie bist Du damit umgegangen?

Ich bin Radfahrer und ziehe das wie eine Etappe durch. Wenn Du eine Etappe von 180 km fahren willst, und nach 130 km zwickt es links und rechts: was machst Du? Du fährst weiter. Das ist schlicht und ergreifend meine Grundhaltung im Leben. Der Österreicher sagt zu so was: „Aufgeben tut man einen Brief“ (lacht).

Gab es Momente, in denen Du Zweifel an der ganzen Sache hattest?

Wir haben noch nicht die Größe wie ein Öztaler oder eine Transalp. Wir sind finanziell betrachtet immer noch ein bisschen „von der Hand in den Mund“. Und für mich ist es ja auch ein Nebenjob-Thema, ich arbeite im Hauptberuf 40 Stunden pro Woche. Es sollte kein finanzielles Debakel werden und eine schwarze Null schreiben.

Es schreibt doch hoffentlich die schwarze Null?

Ja mittlerweile schon, in den ersten beiden Jahren aber nicht. Ich habe einiges an Geldern investiert, das muss ich auch mal an der Stelle sagen. Jetzt sind wir an einem Punkt angelangt, wo

«Am Anfang wurde ich belächelt und es gab Aussagen wie: „Was will denn der Deutsche?“»

etwas hängen bleibt. Und um keinem der Leser falsche Illusionen zu machen: Davon kann man aber keine Familie ernähren. Ein nettes Zubrot, von dem man mal ein schönes Bier trinken gehen, oder wieder ein Charity-Event veranstalten kann, ohne drüber nachzudenken. Zweifel habe ich vor allem, wenn ein größerer Sponsor wegfällt, das tut weh.

Gibt es den Punkt, wo Du sagst: „Genau deswegen mache ich es?“

Dieser Moment einer gewissen Größe, diese Menge an Menschen, die man da bewegt. Da ist schon ein eigenes Schulterklopfen dabei, wenn die von überall her nach Ossiach kommen. Da läuft mir schon jeden Morgen ein kleiner Schauer den Rücken runter. Spaß und Idealismus sind an der Stelle ganz wichtig.

Bei Euch fahren ja keine großen Teams mit, es herrscht eher Einzelkämpfermentalität oder?

Jein, wir haben schon Teams dabei. Die Teams sind aber sehr unterschiedlich zusammengesetzt. Normale Jedermannteams aber auch Teams, bei denen ein Mann zum Beispiel seine Frau unterstützt, damit sie im Frauenfeld möglichst weit vorne fährt.



Reden wir von Michael Meyer?

Ja, natürlich. Das ist ja in der Szene bekannt. Dann gibt es den BikeExpress mit ihrem Anführer Günther Flatscher, die seit vier Jahren versuchen, die Gesamtwertung zu gewinnen. Sie landen am Ende aber immer auf dem zweiten oder dritten Platz. Günther ist sowieso ein super Typ, ein richtiges Kämpferherz. Dann haben wir mit der Casa Ciclista von Marcel Wüst ein großes Team am Start, die aber noch keinen Fahrer ganz nach vorne gebracht haben. Ich glaube, in 2016 wird das etwas anders ausschauen.

Letztes Jahr ist mir Gunther Zechmann aufgefallen, der das Rennen gewonnen hat. Was weißt Du über ihn?

Er ist geborener Kärntner. Gunther ist glaube ich Banker und arbeitet in Lon-

don. In Kärnten bzw. auch in Österreich, ist er ein recht unbeschriebenes Blatt – das muss ich klar sagen. Die 2015-Edition hat er recht souverän beherrscht, ähnlich souverän wie Emanuel Nösig die zwei Jahre zuvor. Hier kommen wir natürlich zu einem kritischen Thema, was Du wahrscheinlich auch noch ansprechen möchtest.

Ja, da kommen wir noch zu.

Wusste ich doch.

Was veranlasste Dich 2012, das Event zu gründen?

Da muss ich etwas ausholen: 2003, in diesem Jahrtausendsommer, hatte ich mir eine halbjährige Auszeit genommen. In diesem Sommer bin ich mit meinem kleinen Sohn sehr viel Fahrrad um den Ossiacher See gefahren –

3.500 km waren es am Ende. Mir ist da die Idee gekommen, diese Kombination aus Landschaft, Gastronomie und Sport zu bündeln. Diese Idee habe ich dann in PowerPoint gebracht, und bin 2005 damit zum Tourismusverband in Steindorf gegangen. Wir wurden uns auch einig, ich musste aber beruflich nach Wien und meine Ansprechpartnerin wurde schwanger. Das Ganze hatte sich dann leider zerschlagen.

2011, auf einer IT-Messe in Klagenfurt, begegnete ich Michael Steindl, Geschäftsführer der LILAND IT, welcher das passende IT-System hatte, um ein solches Radevent zu organisieren und zu veranstalten. Und 2012 war auch schon die erste Veranstaltung am Start.

Durch die Ausschüttung von Preisgeldern lockt ihr die ambitionierteren Fahrer an: Wie schafft ihr es, dass Euer Rennen „sauber“ bleibt?

Die Idee mit dem Preisgeld hatten wir uns seit Beginn der Veranstaltung sehr sorgfältig überlegt. Klar, wir wollten damit schon das Spitzenklientel im Jedermannbereich anlocken – der Jedermann will sich ja messen. Wir können und wollen das Preisgeld aber nicht abschaffen. Und mal ganz ehrlich: Die Sieger bekommen 750€, damit lockt man keinen Hund hinterm Ofen hervor. Alleine die Anmeldegebühr beträgt knapp 400€. Selbst der Sieger muss also diese Prämie wieder ausgeben. Aber haben wir mit diesen Geldern die Nösigs dieser Welt angelockt? Das glaube ich nicht. Ich kenne Emanuel persönlich, habe ihn ja zwei Jahre bei uns

zu Gast gehabt. Und klar, was er getan hat, ist Betrug und das heiße ich nicht gut. Er als Mensch war mir durchaus sympathisch, das kann ich nicht anders sagen. Warum er diesen Schritt in die falsche Richtung gegangen ist, muss er für sich selbst beantworten. Aber das muss auch jeder andere, der das tut. Am Ende bescheisst sich jeder selbst und ganz wichtig: Vor allem seinen Körper.

Wir haben aber auch schon die skurrilsten Dinge gesehen: Ein Anfang 50-jähriger hatte seinen Medizinkoffer im Hotel vergessen. Was da für Mittel drin waren, da kannst Du nur die Hände über dem Kopf zusammenschlagen. Und wir reden hier nicht über Nahrungsergänzungsmittel oder Müsli, sondern Ampullen und Spritzen.

Da kommt die Frage auf: Können wir das nicht verhindern? Ich beantworte diese Frage mit: nein. Ich bin nicht der Wächter der Menschheit. Jeder muss für sich selbst wissen, was er tut. An der Stelle leite ich mal initiativ zu der Klassikerfrage über: „Warum macht ihr keinen Dopingtest?“ Erstens, weil das viel zu teuer ist, das können wir gar nicht leisten. Dann müssten wir das Startgeld erhöhen und die Teilnehmer würden das nicht bezahlen wollen.

Einige haben mich gefragt, ob wir dafür nicht einen Sponsor finden würden? Natürlich, es gibt nichts Leichteres als heutzutage einen Sponsor zu finden. (schmunzelt)

Aber mal ganz ehrlich: Was ist denn die Konsequenz der Tests? Wenn ich am dritten Tag feststelle, dass einer gedopt

«Mir ist wichtig, jeden Finisher persönlich im Ziel zu begrüßen, ohne Ausnahme: Den Ersten wie den Letzten.»

ist, muss ich den doch am vierten Tag rausnehmen, ich muss in der Organisation eine irre Geschwindigkeit haben. Um es überspitzt zu sagen: Ich muss besser sein als die NADA. Ihn dann nach zwei Wochen rauszunehmen, wäre doch lächerlich.

Wir lassen aber weiter harte Hand gegenüber Radsport-Hasardeuren walten. Die werden wir rigoros aus dem Rennen nehmen. Wenn einer in der neutralisierten Zone riskante Überholmanöver tätigt oder wenn er zu spät zum Einschreiben kommt und dann meint, einmal durch den Startblock fahren zu müssen. Wir filmen auch auf den Motorrädern – aus der Nummer kommt keiner raus.

Gemäß Regelwerk behaltet ihr Euch aber Dopingkontrollen vor?

Natürlich, ich werde dieses Schlupfloch auch weiter im Regelwerk belassen. Man kann ja mal spekulieren. Vielleicht auf Einzelebene, aber keine großflächigen Tests.

Ok, wie setzt sich das Teilnehmerfeld in 2016 zusammen?

Wir haben bei den Damen und Herren wieder beide Sieger am Start. Aus den



Top 20 des letzten Jahres haben wir wieder 40% und mehr Wiederholungs-täter. Von den Top 8 bei den Männern sind 6 wieder gemeldet. Etwa 65% der Teilnehmer sind Deutsche. Die Holländer und die Österreicher kämpfen um den zweiten Platz mit jeweils ca. 15%. Die Schweizer werden immer mehr.

Was bietet die Region eigentlich den Partnern, während der Teilnehmer gerade eine Etappe „abreißt“?

Da kann ich vor allem drei Dinge nennen: Erstens die Seen. Kärnten hat etwa 800 Badeseen. Daneben lohnen sich auch die Berge. Hier kann man bis zu 1.400 Höhenmeter am Stück gehen. Das muss mir in den Alpen erstmal einer zeigen. Und last but not least: Die Stadt Villach. Eine der schönsten Städte Österreichs, umgeben von einer

traumhaften Bergkulisse. Ich empfehle an der Stelle die sogenannte „Kärnten Card“, mit der man eine Vielzahl von Angeboten vergünstigt nutzen kann.

«Emanuel Nösig hat das Rennen auf jeder Etappe entschieden, der ist einfach davon gefahren.»

Auf welcher Etappe entscheidet sich typischerweise das Rennen?

Das ist schwer zu sagen. Ein Dominator wie Emanuel Nösig, der sich ja leider selbst rausgenommen hat, der hat das Rennen auf jeder Etappe entschieden. Der ist einfach davon gefahren.

Alleine im Wind?

Ja. Abgesehen davon, hat das Bergzeitfahren sicherlich einen vorentscheidenden Charakter, aber auch die Königsetappe über die Hochrindl und hinaus nach Buggl in Bach – da fahren sich die vorderen Teilnehmer schon einige Minuten Vorsprung heraus. Übrigens Buggl in Bach: Das sollte man sich gut merken, hat es faustdick hinter den Ohren. Selbst viele Kärntner kennen den Anstieg gar nicht: 5,2 km und 520 Höhenmeter, also durchschnittlich 10% Steigung. Wer sich im Radsport auskennt, weiß wie hart das ist. L'Alpe d'Huez hat keine 10% im Schnitt. (schmunzelt)

Ich soll Dich von meinem Kumpel An-

dreas grüßen. Es scheint so, als ob Du zu den Teilnehmern ein persönliches Verhältnis aufbaust?

Ja, vielen Dank. Das wollen wir auch. Meiner Frau Elisabeth – an der Stelle meinen persönlichen Dank an meine Frau, die den Wahnsinn jetzt schon 5 Jahre aushält und unterstützt – und mir ist das sehr wichtig. Wir bemühen uns, jeden zu kennen und mit Namen anzusprechen. Es ist doch viel schöner, wenn Du morgens bei der Einschreibung erscheinst, und man Dich mit Namen begrüßt. Bei wachsender Teilnehmerzahl kann ich mir aber irgendwann nicht mehr jeden Namen merken. Was mir auch sehr wichtig ist, ist jeden Finisher persönlich im Ziel zu begrüßen, ohne Ausnahme: Den Ersten wie den Letzten.

Die Jungs, die vorne mitfahren, wiegen die alle unter 70 kg?

Ja, schon. Das sind so Hungerhaken wie ich. Die haben aber mehr Muskelmasse, liegen wohl so bei 65-68 kg. Das Gewicht ist bei unserem Rennen, mit über 7.000 hm, nicht ganz unwichtig. Da wird attackiert und angegriffen – man muss schauen, dass man seinen „Kadaver“ die Berge hochbekommt.

Vielen Dank Bernd.

Eins noch: Ich möchte noch ein ganz herzliches Dankeschön an das gesamte Tour-de-Kärnten-Team loswerden: Speziell an Rüdiger Augustin, Andy Gutschier und Svenja Gaubatz.

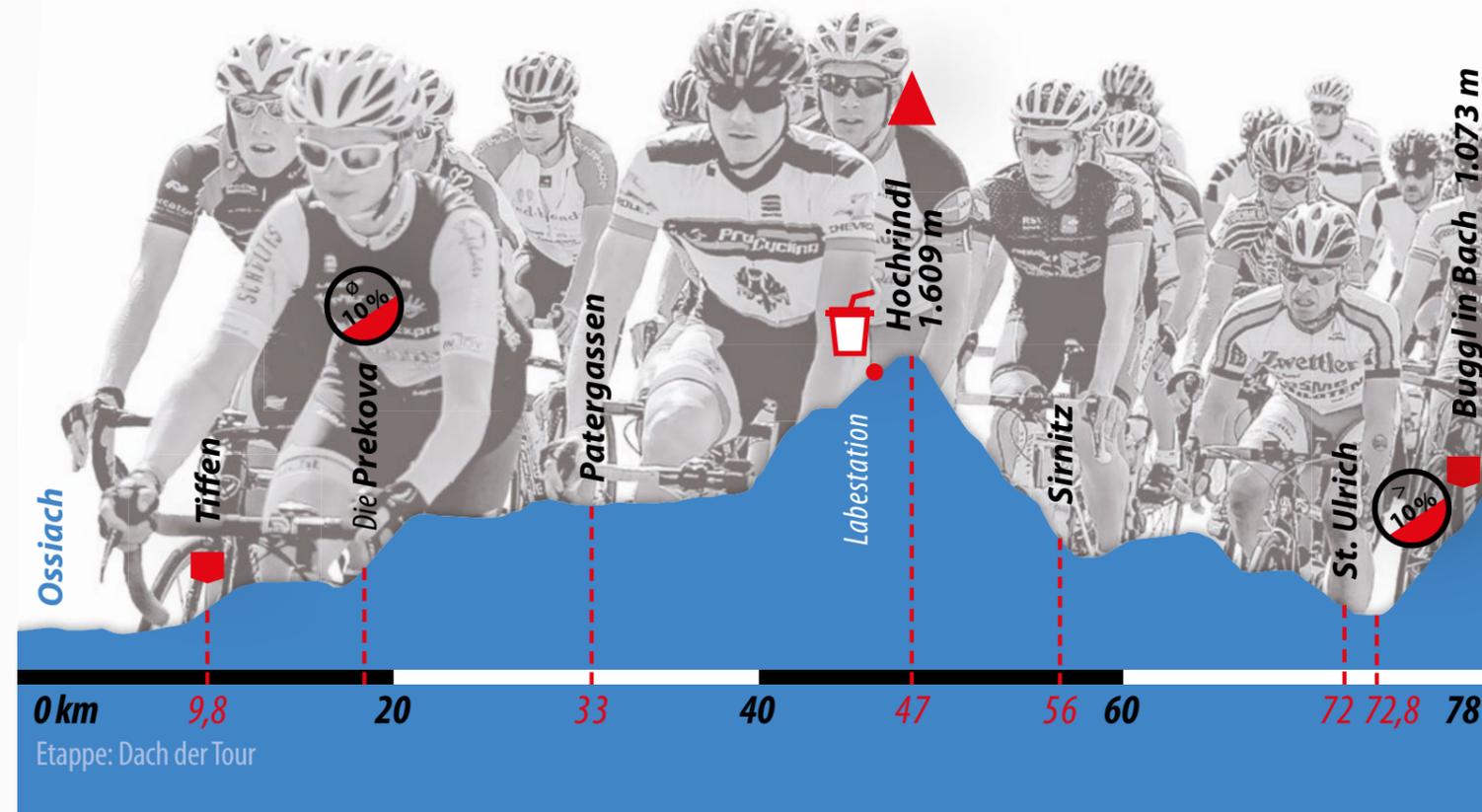
Hinweis der Redaktion (Februar 2016): Aufgrund der hohen Nachfrage, wurde das Ticketkontingent der TdK 2016 um 10% erhöht. Die Anmeldung für das Rennen kann über die Anzeige auf der rechten Seite erfolgen.

Tour de KÄRNTEN

5. Tour de Kärnten

21. bis 26. Mai 2016

Das perfekte Trainingscamp mit Rennbedingungen



Online Anmeldungen unter: www.tourdekaernten.at

400 Kilometer – 7.000 Höhenmeter

6 Etappen

Zeitfahren • Windische Höhe – Bad Bleiberg
Wimitzbräu Runde • *Dach der Tour*
Wintersportrunde
FH Kärnten-Bergzeitfahren

Das größte Etappenrennen in Österreich



«Als wir früher Peter Sagan betreuten, war das auch für uns komplettes Neuland: So einen hatte ich vorher noch nie gesehen!»

Björn Geesmann

«Manche Jedermänner glauben, sie könnten durchaus mal die Tour de France fahren.»

Mit nur 28 Jahren ist Björn Geesmann bereits Geschäftsführer bei STAPS – eines der führenden Trainingsinstitute in Deutschland. Zu den zahlreichen Athleten zählten nicht nur Musterprofis wie Peter Sagan, Tony Martin, André Greipel und Co. – auch Jedermänner werden bei STAPS betreut und auf das nächste Level gehoben.

So wie ich, im Nachgang zu meiner Leistungsdiagnostik führte ich ein überaus interessantes Interview mit dem smarten Absolventen der Deutschen Sporthochschule, in dem es vor allem um das Thema effizientes Training ging.

Mit 23 Jahren warst Du bereits 1. Vorsitzender eines Fußballvereins, mit 28 Jahren bist Du Geschäftsführer bei STAPS – was reizt Dich an der Verantwortung?

Das mache ich nicht wegen der Verantwortung. Das sind zwei Aufgaben, die sehr spannend sind bzw. waren. Beide hatten ein tolles Entwicklungspotenzial und etwas mit Leidenschaft zu tun.

Als Student der Deutschen Sporthochschule kamst Du zu STAPS – wie kam es, dass Sebastian Weber Dir den Staffelfstab übergeben hat?

Vor einem guten Jahr hatte ich überlegt, etwas anderes zu machen. Ich hatte in den sechs Jahren so gut wie alles gesehen, unzählige Profis auf dem Ergometer gehabt. Dann ergab sich die Chance, das Institut zu übernehmen. Und diese Perspektive war natürlich eine sehr reizvolle. Meine Rolle von heute ist mit der vor einem Jahr nicht mehr zu vergleichen.

Du führst wahrscheinlich kaum noch Leistungsdiagnostiken durch, kümmerst Dich um das Geschäft...

Ganz genau. Von meinen knapp 70 Athleten betreue ich zurzeit nur noch knapp 30. In der verbleibenden Zeit geht es wie Du sagst um die Geschäftsentwicklung. Darin habe ich schon einige Zeit investieren müssen. Ich habe keinen betriebswirtschaftlichen Hintergrund, sondern bin „nur“ Sportwissenschaftler. Daher habe ich mir einiges aneignen müssen.

Stellst Du im Laufe der Zeit Verbesserungen in der Trainingsentwicklung bei den Jedermännern fest?

Ich möchte jetzt eigentlich nicht das Klinsmann-Zitat bringen, dass wir uns jeden Tag verbessern möchten, wir arbeiten aber viel dran, immer wieder neuen Input von außen zu bekommen, und besuchen daher auch zahlreiche wissenschaftliche Kongresse. Die Trainingswissenschaft hat sich aber seit 2008 nicht maßgeblich verändert.

Aufgrund der Leistungsmesser beobachte ich aber, dass die Effizienzen gestiegen sind, insbesondere im Breitensport. Die hat es in 2008 zwar schon peripher gegeben, heute würde ich aber sagen, dass sicherlich 80% unserer Kunden einen Powermeter nutzen. Ich muss dazu sagen, dass die Jedermänner oft den dritten vor dem ersten Schritt machen. Diesen Powermeter richtig zu nutzen, ist die Kunst.

Was sind die beliebtesten Leistungsmesser unter Euren Kunden?

Das ist eine gute Frage. Ich bin selber großer SRM-Freund, da ich damit groß geworden bin. Mir persönlich käme auch nichts anderes ans Rad. Jedoch gibt es mittlerweile zahlreiche weitere Anbieter, die das ebenfalls sehr gut machen – und das für einen deutlich geringeren Preis, wie zum Beispiel Power2max. Ich hatte schon ein paar Bedenken mit Powermetern, die bei Markteinführung nicht wirklich gut waren wie Garmin oder die Pedalen von Polar. Bei Polar fand ich nicht nur den Markteinstieg schlecht, auch die Le-



«Jedermänner machen oft den dritten vor dem ersten Schritt.»

bensdauer und der Marktausstieg waren eher misslungen. Unterm Strich tippe ich, dass Stages und Power2max die beliebtesten Powermeter sind. Garmin darf man aber auch nicht vergessen.

In zwei kurzen Sätzen: Was ist der Vorteil von wattgesteuertem Training?

Darüber könnte ich Bücher schreiben, so viele Vorteile hat wattgesteuertes Training. (lacht) Effizienz ist sicherlich das Zauberwort.

Da der Puls in der Regel schwankt...

Genau. Die Herzfrequenz ist subjektiv: abhängig von Koffein, Wetter, Temperatur, Stress und so weiter. Wohingegen Leistung ein sehr objektiver Parameter ist. Hier gibt es keinen Gegenwind oder Rückenwind, gut geschlafen oder

schlecht geschlafen. Mit einem Leistungsmesser kann das Training auf die Sekunde genau gesteuert und auf ein ganz anderes Level gehoben werden. Was ich aber noch erwähnen möchte, ist das Stichwort Analyse: Jeder, der ein solches Gerät hat, sollte sich damit auseinandersetzen. Es darf nicht nur eine weitere Zahl auf dem Tacho sein. Wer so ein Gerät hat, sollte es auch vernünftig nutzen: Wie ich meine Head-Unit vernünftig einstelle, wie ich das Gerät so kalibriere, dass es korrekte Werte anzeigt und dann geht es weiter mit Fragen: Wie steuere ich das Training? Wie kann ich eine Herzfrequenz mit einem Leistungsmesser kombinieren? Auch hier gibt es sehr interessante Erkenntnisse. Wer soviel Geld für einen Pow-



ermeter ausgibt, sollte sich verpflichtet fühlen, es auch vernünftig zu nutzen.

Zu Euren Athleten gehören Rennradfahrer und Triathleten – wie unterscheiden sich diese Sportler?

Ich behaupte, dass der Triathlet noch etwas technikaffiner ist und noch mehr Inputs von außen bekommt: Er muss nicht nur Powermeter und Rennräder vergleichen, sondern Neoprenanzüge, Schwimmbrillen, Recovery Shakes und so weiter – ich stelle aber auch fest, dass sich einige Triathleten öfter darin verlaufen. Die Prioritätenliste gilt es zu hinterfragen.

Bei Radfahrern habe ich den Eindruck, dass manche Jedermänner glauben, sie könnten durchaus mal die Tour de France fahren. Da reicht manchmal, überspitzt gesagt, eine schnelle Runde beim German Cycling Cup um das Schloss Bensberg. Man merkt bei Radfahrern aber auch Unterschiede ob sie aus Deutschland, Österreich oder Holland kommen. Definitiv.

Welche denn?

Ich finde, dass der österreichische Amateur oder Semiprofi deutlich professioneller ist als der deutsche. Deswegen glaube ich, sieht man in Relation zur Bevölkerung mehr österreichische Talente als in Deutschland: Ein gutes Beispiel ist die Anzahl der österreichischen Fahrer im „Pro-Conti-Bereich“. Und das obwohl es keine österreichischen Teams gibt, wohingegen es zwei deutsche Teams gibt. Auch in der Rad-sport-Struktur stelle ich einen Unter-

schied fest. Ich behaupte, dass der österreichische Verband professioneller aufgestellt ist.

Du hast schon viele Jedermänner betreut – was sind die typischen Fehler?

Ich finde, dass sich viele Hobbyfahrer zu schnell von Trends verleiten lassen. Nach dem Motto: Mein Trainingskollege hat einen Powermeter, dann brauche ich jetzt auch einen. Also, wie eben schon gesagt: Bitte nicht den dritten vor dem ersten Schritt machen. Wir könnten ja mal Deine Leser fragen, wie viele von ihnen nach dem Training ihre Dateien auslesen und analysieren? Ich tippe mal auf 10%. Deutlich mehr werden es nicht sein.

Das sollte letzten Endes jeder für sich selbst wissen, aber das geht leider an der Sache vorbei. Auch das Thema Trainingsplanung möchte ich erwähnen: Der pauschale Trainingsplan aus der TOUR ist bestimmt eine gute Sache, um den Einstieg in das Thema zu finden. Aber natürlich in keinsten Weise an mich als Individuum angepasst. Auch eine vernünftige Ernährung läuft oftmals noch defizitär. Insbesondere im Wettkampf werden viele Anfängerfehler begangen.

Der eine oder andere Jedermann tendiert dazu, es etwas zu übertreiben: zu viel Training, zu krasse Diäten. Zeigst Du den Jungs in Deiner Rolle als Trainer auch mal die Gelbe oder Rote Karte?

Ich bin mir beim Stichwort „Übermotivation“ nicht ganz sicher. Oftmals ist es aus meiner Sicht Unsicherheit, da viele

Was X-BIONIC® Produkte leisten, ist Legende.



Entdecke das Biking Sortiment auf www.spowa-active.de

Fahrer niemanden haben, den sie um Rat bitten können. Und ich glaube mit steigender Sicherheit sinkt die Übermotivation.

Aber es gibt definitiv die Momente, in denen wir natürlich den Finger heben und sagen: Auf keinen Fall trainieren! Wenn jemand zum Beispiel krank ist. Auch wenn es nur eine kleine Erkältung ist, sollte man auf keinen Fall trainieren. Aus zweierlei Gründen: Wir als Trainer wollen natürlich keinen Athleten haben, der mal eines Tages an einer Herzmuskelentzündung oder etwas Schlimmeren erkrankt. Und der Radfahrer möchte sich natürlich auch nichts Chronisches einfangen. An diesen 2-3 Tagen bitte die Füße still halten, da kann eh nicht so viel kaputt gehen.

Ist das auch bei Euren Profis so?

Definitiv. Bei den Profis kommt hinzu, dass es nicht nur um das Gesundheitsrisiko geht, sondern vor allem auch um das Berufsrisiko. Der Körper will mir mit einer Krankheit meistens etwas sagen. Klar kann ich mich unglücklich irgendwo angesteckt haben, es kann aber auch das Symptom von eben erwähnter Übermotivation sein.

Mit welchem Athleten war die Zusammenarbeit außergewöhnlich erfolgreich?

Wir haben einige Profis bei STAPS, der Athlet, mit dem man uns am ehesten assoziiert, ist sicherlich Tony Martin. Er wurde schon von STAPS betreut, als ich 2008 einstieg. Er lässt sich von uns heute noch das Training steuern.



Wie ist das mit seinem Team Etixx-Quick Step koordiniert?

Das läuft über den STAPS-Gründer Sebastian Weber, der sein Coach ist. Die beiden wohnen mittlerweile auch fast am gleichen Ort und trainieren sehr viel miteinander. Zusammen mit dem Teamchef, dem Sportlichen Leiter, dem Berater und dem Coach, und natürlich dem Fahrer selbst, wird dann das Training gesteuert. Das ist schon ein komplexes Konstrukt. Bei einem Weltklasse-Athleten wie Tony, gehören mittlerweile so viele Leute dazu. Es gibt einen ganzen Stab an Menschen, die sich mit Tony beschäftigen. Und es hat funktioniert. Es hat ihn zu einem sehr erfolgreichen Radfahrer gemacht, mit drei Weltmeistertiteln im Zeitfahren. Aber auch in Zeiten, in de-

nen es nicht so gut lief, wie bei der WM in Richmond letztes Jahr, da rückt der Stab dann wieder enger zusammen und überlegt sich, wie man diese gefühlte Niederlage umkehren kann. Sebastian überlegt sich dann in Abstimmung mit den Etixx-Verantwortlichen neue Ansätze. Ich bin sehr gespannt, wie das in Rio wird.

«Tony verliert die Tour, weil er in den Bergen, nicht mehr die Konstanz bringt wie ein Nibali oder Froome.»

Das bin ich auch. Die Planung ist sicherlich sehr granular.

Das kann man sich fast vorstellen wie bei einem Computerspiel. Die Zeit, mit der Tony da finishen wird, kann fast auf die Sekunde vorhergesagt werden: Leistung, Laktatbildungsrate, Laktatabaurate, Topografie, Wetter, Wind, aerodynamische Eigenschaft von Fahrer und Rad spielen da rein.

Das bedeutet, dass Sebastian den Kurs in Rio schon inspiziert.

Davon darfst Du ausgehen.

So schwer ist er nun auch nicht – warum ist der Toursieg nicht drin?

Die Diskussion ist ja schon etwas älter, das ging vor 5-6 Jahren los. Wenn Du die ganz präzise Antwort haben möchtest, solltest Du am besten Tony selbst fragen. Physiologisch gesehen ist er aber doch noch etwas zu schwer, da

hat er noch zu viel Masse. Selbst als Bradley Wiggins 2012 die Tour gewann, lagen locker nochmal drei Kilo dazwischen. Und drei Kilo bei 470 Watt an der Schwelle machen eine Menge aus. Ein gutes Beispiel dafür ist Lance Armstrong vor und nach der Krebserkrankung. Vorher war er der eher bullige Fahrer, als er zurück kam, hatte er kaum noch Oberkörpermuskulatur und gewann die Tour – natürlich auch aufgrund einiger anderer Faktoren.

Bei dem Thema bin ich mir nicht sicher, ob man die Tour überhaupt sauber gewinnen kann. Fakt ist, dass Froome und Nibali nicht positiv getestet wurden, daher gilt immer die Unschuldsvermutung. Ich würde meine Hand für die beiden aber nicht ins Feuer legen.

Tony verliert die Tour, weil er am 5. oder 6. Tag in den Bergen nicht mehr die Konstanz bringt wie ein Nibali oder Froome.

Und dann muss man natürlich das Gesamtpaket sehen: wenn er drei Kilo abnimmt, dafür aber Qualitäten im Zeitfahren einbüßt, im Gesamtklassement dafür aber 28. wird, interessiert das keinen Menschen. Wenn er auf Gesamtklassement geht, muss sein Ziel sein, mindestens aufs Podium zu kommen. Ist das nicht möglich, wäre er schlecht beraten, sich seiner Stärke – dem Zeitfahren – zu berauben. Lieber erneut Zeitfahrweltmeister oder Olympiasieger werden.

Peter Sagan war ebenfalls einer unserer Athleten. Was schätzt Du: Wie viel Watt hat er bei der WM in Richmond

bei seiner Attacke getreten?

Du kannst sicher sein, dass das jenseits der 500 Watt war, und das nicht nur über 30 Sekunden, was wir vielleicht auch noch schaffen würden. Das zog sich über ein paar Minuten.

Als wir früher Sagan betreuten, war das auch für uns komplettes Neuland. So einen hatte ich vorher noch nie gesehen. Der war komplett anders als ein Sprinter oder auch ein Klassementfahrer, ein echt spezieller Typ. Ein klassischer Fall von: kann alles!

Es würde mich nicht wundern, wenn Peter Sagan mit etwas weniger Gewicht, in ein paar Jahren versuchen würde Rundfahrten zu gewinnen, wie die Tour de Suisse oder Critérium Du Dauphiné. Er muss nur aufpassen, dass er am Ende nicht von allem etwas kann, dafür aber nichts perfekt. Im Sprint gegen Greipel und Kittel hat er z.B. in 9 von 10 Fällen keine Chance.

Aber unterm Strich ist er ein super Fahrer. Er kann sehr hart antreten und auch mal bis zu 30 Sekunden eine vierstellige Wattzahl. Dann hat er die Fähigkeit, diese 500 Watt über einen etwas längeren Zeitraum durchzudrücken. Diese Attacke in Richmond war schon schwer beeindruckend – sicherlich einer der Radsport-Momente in 2015.

Wie war die Zusammenarbeit mit ihm?

Wir hatten ihn einige Mal auf Mallorca betreut. Ich finde, dass er privat deutlich introvertierter ist, als man ihn aus dem TV kennt. Ich glaube, dass viel Marketing dahinter steckt. Er ist aber ein sehr freundlicher und höflicher Kerl

– auch sehr lustig. An eine Anekdote kann ich mich gut erinnern: Er musste sich vor dem Test auf die Waage stellen und wunderte sich, dass das Gewicht deutlich höher war als erwartet. Ich hatte ihn dann darauf hingewiesen, dass er vielleicht mal diese überdimensionale silberne Kette abnehmen möchte. Er gab sie mir in die Hand, und das Ding hatte echt einiges gewogen. Das war kein kleiner Klunker. (schmunzelt)

Um wie viel Prozent steigert Ihr im Schnitt die Performance vom Beginn der Saison bis zum Saisonhöhepunkt?

Das ist stark von der Vorgeschichte abhängig. Das wirst Du aber in den folgenden Monaten bei Dir selbst beobachten: Es werden einige neue Trainingselemente für Dich aufkommen. Dies wird sicherlich einen Impact haben. Eine Steigerung von 5% ist die Pflicht, 10% wären die Kür. Das Schöne ist aber, dass diese Leistungssteigerung einen Impact auf das Folgejahr hat. Daher ist das Ziel nicht nur einmalig – zum Saisonhöhepunkt – eine Steigerung zu erzielen, sondern diese Steigerung mit ins folgende Jahr zu nehmen.

Ist das mit zunehmendem Alter auch möglich?

Auf jeden Fall.

Kippt das nicht irgendwann?

Das ist die klassische Jedermann-Ausrede. Auch mit 45 oder 50 Jahren gibt es noch eine Menge Luft nach oben. Wir haben jede Menge Sportler, die mit 50 Jahren fitter sind als mit 28. Mit

zunehmendem Alter werden die Leistungssprünge jedoch etwas geringer. Mit Mitte 50 setzt ein Prozess ein, bei dem es darum geht, Leistung zu halten.

Eine Eurer Dienstleistungen ist die Pacingstrategie – betrachtest Du hierfür den Athleten isoliert oder schaut Du auch auf die Konkurrenz?

Bei Tony Martin ist das so. Das ist natürlich granularer, als wenn wir einen Athleten auf das Zeitfahren beim RiderMan vorbereiten. Logisch. Bei Tony schauen wir nach links und rechts, was z.B. Kiryjenka oder Tom Dumoulin mit sich bringen. Da geht es um die kleinsten Kleinigkeiten wie Material, Position etc. Die Pacingstrategie gibt es aber nicht nur für Profis, die machen wir auch für Jedermann beim Ötztaler oder „Rund um Köln“. Da geht es nicht nur um die Leistung, sondern vor allem auch um Fragen: Wie wärme ich mich auf? Was esse ich? Wie trainiere ich vor dem Rennen? Wann lege ich Ruhetage ein? Wie kühle ich mich? Wie benutze ich Koffein im Rennen? Wie supplementiere ich die Woche vor dem Rennen rote Beete? Das kann man sich wie ein riesiges Baukastensystem vorstellen.

Rote Beete klingt sehr interessant.

Ein sehr gutes Tool für Training und Wettkampf. In den letzten 4-5 Jahren hat es sich in der Wissenschaft souverän durchgesetzt, ohne größere negative Stimmen. Es ist leistungssteigernd und verbessert die Ökonomisierung.



Wird es gegessen oder getrunken?

Beides geht. Essen würde aber in den erforderlichen Mengen nicht wirklich gut funktionieren. Die Hersteller bringen mittlerweile sehr gute Extrakte raus – sogenannte Shots. Bitte nicht wundern, wenn hinterher der Urin rot ist, das ist kein Blut.

Nimmt man es vor dem Wettkampf oder während des Wettkampfs ein?

Wiederum unterschiedlich. Man sollte eine kleine Kur machen, über mehrere Tage hinweg, um den bestmöglichen Effekt zu erzielen. Mindestens über drei Tage, jedoch nicht länger als eine Woche, da sich sonst ein Gewöhnungseffekt einstellen kann.

Welcher Stoff ist da drin?

Nitrit bzw. Nitrat, je nachdem wie es am Ende abgebaut wird. Allgemein gesagt, wird Dein Sauerstofftransport da-

durch verbessert. Ich muss dazu sagen, dass es zu 100% legal ist. Eine Zeit lang stand es auf dem Prüfstand als es neu aufkam.

Wie schaffen wir es jetzt im Winter, mit minimalem Aufwand das Maximum herauszuholen? Kannst Du uns einen „pauschalen“ Tipp geben?

Ich glaube, dann könnten wir den Laden zusperren. (lacht)

Der Mensch ist einfach nicht pauschal. Von unseren über 200 Athleten, die wir betreuen, erarbeiten wir entsprechend über 200 unterschiedliche Trainingspläne. Bei uns gibt es nichts Pauschales. Deshalb halte ich recht wenig von Aussagen, dass man jetzt im Winter einfach mal viel Grundlage fahren soll. Bei Deinem Trainingskollegen wird das vielleicht funktionieren, das heißt aber noch lange nicht, dass es bei Dir funktioniert.

IMPRESSUM

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

Herausgeber:

Daniel Müller
Laimer Platz 1a
80689 München

Kontakt Daten:

Daniel Müller
Büro: +49 89 / 231 49 453
Mobil: +49 176 / 105 39 768
E-Mail: info@speed-ville.de
Web: www.speed-ville.de

Follow me:



Anzeigenschaltung:

Die nächste Ausgabe erscheint am 3.4.2016.
Kontaktieren Sie mich zur Schaltung Ihrer Anzeige – gerne schicke ich Ihnen die Mediadaten zu.

Fotografie:

Ingo Kutsche (c)
Für Shooting-Buchungen und weitere Auskünfte:
www.sportfotografie.biz
+49 151 / 500 37 934
info@sportfotografie.biz