



SpeedVille

Interview Sessions

April 2016

Ausgabe #003

Michael Gogl

Vom Drittligafahrer zum
Teamkollegen von Weltmeister
Peter Sagan.

Thomas Ullrich

Nicht nur der Bruder von –
vor allem Thomas.

Bernhard Spieslehner

Soigneur & Physiotherapeut
BORA ARGON 18





WILKOMMEN ZUR #003

In der aktuellen Ausgabe der *SpeedVille-Interview-Sessions* #003 durfte ich wieder drei außergewöhnliche Menschen aus der Welt des Radsports kennenlernen: Michael, Bernhard und Thomas.

Eine Story, die ich schon etwas länger verfolge, ist die des 22-jährigen Michael Gogl aus Österreich – oder: Der Traum eines jeden Radfahrers: Im letzten Jahr fuhr Michael noch im Continentalbereich in der dritten Liga. Ein Jahr später an der Seite von Peter Sagan in einem der glamourösesten Teams der World-Tour: Tinkoff. Was für eine steile Karriere! Wie fühlt sich das an? Ist er immer noch auf Wolke Sieben – oder ist es schon Routine?

Bernhard Spieslehner ist Soigneur und Physiotherapeut beim Profiteam BORA ARGON 18, der österreichischen Nationalmannschaft und dem Tirol Cycling Team. Wenn also einer die Macken und Geheimnisse der Profis kennt, dann er. Ein Blick hinter die Kulissen des Profizirkus.

Thomas Ullrich war eins der größten Radsporttalente seiner Zeit. Verletzungsbedingt musste Jan Ullrichs kleiner Bruder mit Anfang 20 seine Karriere beenden. In einem sehr tiefgründigen Gespräch ging ich der Frage nach, wie es sich anfühlte, der Bruder eines Nationalhelden zu sein – in guten wie in schlechten Zeiten. Was machte diese Zeit mit ihm, und wie schaffte er es eine eigene Persönlichkeit zu entwickeln, statt ein Nebenprodukt vom Radsport-Superstar Jan Ullrich zu sein.

Viel Spaß beim Lesen!

Euer Daniel

PS: Show me some love! Werdet Follower meiner Facebookseite:
www.facebook.com/speedvilleblog

DIE INTERVIEWS DER #003

8



Michael Gogl

Im letzten Jahr noch Drittligist, dieses Jahr Teamkollege von Peter Sagen, Alberto Contador und Co. Ein Traum wird wahr.

#Profi # Tinkoff #harteArbeit #Traumwirdwahr
#Disziplin #GoogleMaps #Österreich

26



Bernhard Spieslehner

Soigneur & Physio beim Profiteam BORA ARGON 18. Kaum einer kennt die Geheimnisse und Macken der Profis so wie er.

#Soigneur #BORAARGON18 #Massage #Macken
#TDF #RIO2016 #Schmerzen

44



Thomas Ullrich

Nicht nur der Bruder von Radsport-Superstar Jan Ullrich – er ist vor allem Thomas. Ein sehr tiefgründiges Gespräch über: Persönlichkeit, Erfolg und die Liebe zum Radsport.

#LiebezumRadsport #Persönlichkeit #Ulle #Kraft
#InnereStärke #Erfolg

58 IMPRESSUM

Herausgeber, Fotografie, Anzeigenschaltung





Show me some love
& follow me!





«Ich fahre ja jetzt nicht mit irgendwem da, ich fahre für den aktuellen Weltmeister.»

Michael Gogl

*«Ich konnte es nicht fassen:
Jahrelang hatte ich drauf hingearbeitet –
und auf einen Schlag ist es Wirklichkeit
geworden.»*

Michael Gogl lebt den Traum eines jeden Rennradfahrers: Im letzten Jahr fuhr der 22-jährige noch für einen Drittligisten im Continentalbereich – seit dieser Saison für Tinkoff: Einer der glamourösesten Rennställe der World-Tour, an der Seite vom aktuellen Weltmeister Peter Sagan und Tour-de-France-Gewinner Alberto Contador.

Gespannt war ich drauf zu erfahren, wie sich die ersten Monate in der Topliga des Radsports anfühlen? Und wie geht er vor allem mit der Situation um, dass sich der Sponsor am Ende seiner ersten Saison zurückziehen wird?

Hallo Michael, bei Deinem Nachnamen denkt man unweigerlich an die große amerikanische Suchmaschine – wie oft werden Scherze hier drüber gemacht?

Seitdem ich international fahre, haben sich diese Scherze definitiv vermehrt. Die meisten wissen einfach nicht, wie man meinen Nachnamen ausspricht – und nachdem wir im Team größtenteils Englisch reden, heiße ich dann eben „Google“.

Michael Google?

(lacht) Ja, genau. Ich werde tatsächlich mit „Google“ gerufen. Gogl kann ja keiner richtig aussprechen. Ivan Basso hat es dann auf den Höhepunkt getrieben und mich „Google-Maps“ getauft.

Google-Maps ist auch interessant. Du bist 22 Jahre jung, und seit diesem Jahr Neo-Profi bei Tinkoff, einem der prominentesten World-Tour-Teams – wie fühlen sich die ersten Monate an? Ich durfte ja letztes Jahr schon als Stagiare reinschnuppern. Von daher ist das alles nicht mehr so neu für mich. Aber es fühlt sich fantastisch an: Ich bin mit dem, oder einem der größten Team unterwegs – einfach grandios, wie im Film.

Mit so einem richtig coolen Bus, top Espresso-Maschine und allem Schnickschnack?

Mit allem Drum und Dran. Alles, was das Radfahrer-Herz begehrt (lacht).

Hattest Du mehrere Optionen neben Tinkoff?

Ja, aber keines in dieser Größe. Ich konnte mich ja im letzten Jahr über den Leistungstest für den Stagiare-Platz qualifizieren. Die Mannschaft hatte dann in der folgenden Zeit, Vertrauen in mich gesetzt. Ich bin sehr glücklich.

Wie kann ich mir so einen Leistungstest vorstellen?

Wir waren in Italien, in Livigno. Zusammen mit vielen anderen Nachwuchstalenten, habe ich dann den ersten Leistungstest absolviert. Und nachdem dann eine weitere Selektion stattgefunden hat, wurden wir erneut nach Livigno eingeladen – sozusagen zu einem Probetraining, und haben da mit einem Großteil der Profi-Mannschaft in der Höhe trainiert.

Wobei nicht nur das sportliche analysiert wurde, wir wurden auch nach menschlichen Gesichtspunkten bewertet. Am Ende hat alles gepasst und ich habe den Vertrag bekommen.

Ein Kindheitstraum wird wahr. Musst Du Dich manchmal kneifen oder ist es mittlerweile schon Alltag?

Man ertappt sich hin und wieder dabei, dass es schon Alltag wird. Das geht relativ schnell. Aber dann kommen natürlich immer wieder so Momente, in denen ich auf dem Rad sitze, nach unten gucke und sehe, was ich da eigentlich für Klamotten trage. Wahnsinn. Da muss ich mich echt kneifen. Wenn mir das einer vor einem Jahr gesagt hätte, dass ich heute in dieser Mannschaft



(c) Foto: Tinkoff | Luca Bettini

«Man ertappt sich schon hin und wieder dabei, dass es Alltag wird.»

fahren darf. Wahnsinn!

Du lebst bestimmt mehr oder weniger aus dem Koffer, oder?

Ja, das ist auch eins meiner größten Probleme. Ich muss ganz ehrlich zugeben, dass ich mich sehr schwer tue, Ordnung zu halten. Ich bin sehr viel Zeit damit beschäftigt, die Sachen zu suchen. Man könnte sagen, mein Leben ist eine einzige Suche.

Dann passt es ja mit dem Nachnamen.

Ja, das stimmt.

Wie viele Rennradhosen von Tinkoff hast Du eigentlich?

Also, im Dezember habe ich zwei riesige Kartons bekommen: So um die 20

Radhosen müssten da neben anderen Bekleidungsstücken drin gewesen sein.

Du bist jetzt Profi und hast erste Erfahrungen gesammelt – würdest Du es wieder machen?

Also, da muss ich ein bisschen ausholen: Ich habe schon immer sehr, sehr viel Sport gemacht. Ich bin viel gerannt, habe viel Fußball und auch sehr viel Tennis gespielt. Und in jedem Sport, den ich gemacht habe, war es mein Ziel, Profi zu werden. Bis ich dann endlich mit dem Radsport fündig geworden bin, hat es relativ lange gedauert.

Mit 15 war es soweit.

Genau, mit 15 habe ich mein erstes Fahrrad bekommen. Und wie gesagt,

egal welchen Sport ich gemacht habe, ich war süchtig danach: Ich habe dann auch mal acht Stunden am Tag Tennis gespielt. Ich hab öfter keine Trainer gehabt, sondern bin einfach so Tennis spielen gegangen, weil ich eben Tennis-Profi werden wollte. In der Richtung war ich immer schon ein Getriebener – deswegen würde ich es definitiv wieder machen.

Woher stammt dieser Antrieb?

Das kann ich schwer sagen. Ich bin schon von klein auf mit Sport aufgewachsen: Mein Vater war Leichtathlet auf nationaler Ebene. Vielleicht habe ich seine guten Gene geerbt.

Du hast noch einen Bruder, hat er auch diesen Antrieb?

Mein Bruder hat erst vor zwei Jahren mit dem Radsport begonnen, aktuell ist er schon 28 Jahre. Er macht den Sport zwar schon sehr gerne, ist sich aber auch bewusst, dass es nicht mehr zum Top-Niveau reichen wird. Leider.

Hat er auch die guten Gene vom Papa?

Ja, definitiv. Er ist dazu genauso getrieben und motiviert wie ich.

In welcher Leistungsklasse fährt er?

Er fährt in einem super Amateurteam in Österreich. Ich bin übrigens sein Trainer. Ich Sorge für die nötige Härte im Training (schmunzelt).

Wie heißt sein Team?

Das ist das Team-Melasan.

Kannst Du uns diesen Moment einmal beschreiben, als Du das Angebot von Tinkoff bekamst? War es ein Anruf, eine E-Mail?

Ich kann mich natürlich noch sehr gut daran erinnern: Ich war zu der Zeit in Amerika, in Richmond, bei der Weltmeisterschaft letztes Jahr, und bin dort das U-23 Rennen gefahren – ein richtig guter Auftritt ist mir dort gelungen. Und da ich ja keine Erfahrung hatte, wie so was in dieser Liga abläuft, wenn man ein Angebot bekommt, kam mir das Warten recht lange vor. Die jungen Fahrer sind ja meistens zum Schluss dran. Es war auf jeden Fall der Montag nach der WM, mein Manager hatte das Telefonat mittags in Europa geführt – da war es noch sechs Uhr morgens in den USA. Anschließend rief er mich an und überbrachte mir die frohe Botschaft, dass ich Teil von Tinkoff werde. Wahnsinn.

Was ging da in Deinem Kopf vor? Wie hast Du Dich gefühlt?

Irgendwie konnte ich es gar nicht fassen. Ich hatte jahrelang drauf hingearbeitet und auf einen Schlag ist es Wirklichkeit geworden. So ein Gefühl erlebt wahrscheinlich jeder anders, aber es war auf jeden Fall ein sehr schöner Moment – viel Last fällt von einem ab.

Das kann ich mir vorstellen, Du warst 21 oder 22 Jahre.

21 Jahre.

Hast Du sofort all Deinen Freunden und der Familie Bescheid gesagt?



«Aber dann kommen natürlich immer wieder Momente, in denen ich auf dem Rad sitze, nach unten gucke und sehe, was ich da eigentlich für Klamotten trage. Wahnsinn!»



(c) Fotos: Tinkoff | Luca Bettini

«Als ich zum Mittagessen eintraf, saßen Alberto, Peter und die anderen dann da.»

Das erste, was ich gemacht habe, war meinen Eltern und meiner Freundin Bescheid zu geben – und danach bin ich dann zum Frühstück gegangen (lacht). Anschließend waren die Freunde an der Reihe.

Kommen Deine Freunde größtenteils aus dem Radsport?

Ich habe schon einige Freunde aus dem Radsport, ich habe aber auch zahlreiche Freunde, die nichts mit dem Radsport zu tun haben. Das ist auch mal sehr angenehm, nicht über Radsport reden zu müssen, mal was anderes.

Ich kann mir gut vorstellen, dass ein großer Druck vorherrscht: Man bekommt meistens Ein- oder Zweijahresverträge und muss versuchen über Leistung den nächsten Vertrag zu bekommen. Wie geht man damit um?

Genau, und das ist ein recht großes Problem für uns Sportler – das haben aber die meisten Sportarten so an sich: Man muss sich einfach Jahr für Jahr seinen Vertrag verdienen, und das geht nur über Leistung. Da macht man sich dann schon Gedanken über seine Zukunft – so etwas kennt ein normal arbeitender Mensch, der am Schreibtisch sitzt, sicherlich nicht – und das sind natürlich auch die Schattenseiten des Berufs. Wenn man dann mal Familie oder eine größere Investition wie ein Haus hat, da steht man unter Druck, denn

das Einkommen ist fest an Deine Leistung gebunden.

Du kannst es zwar selbst beeinflussen, stehst aber immer unter Druck, dass Du immer funktionieren musst.

Ja, man kann es selbst beeinflussen, aber es ist trotzdem kein Wunschkonzert. Und es kann so viel passieren während eines Rennens. Man fährt zwar so viele Rennen, aber die meisten Rennen fährt man dann doch für andere. Deshalb muss man die wenigen Chancen, die man bekommt, auch nutzen. Man kann sich natürlich auch über perfektes Teamwork für einen Vertrag empfehlen.

Wie kann man sich den „Einstand“ in ein solch prominentes Team vorstellen? Beim Fußball kennt man Geschichten, bei denen die Neuzugänge auch mal Lieder auf dem Stuhl in der Kabine singen müssen.

Ich kann leider nicht zu sehr in die Privatsphäre des Teams reingehen: Natürlich musste ich einen Einstand liefern (lacht).

Einige Fahrer haben schon Wochen zuvor über meinen Einstand diskutiert und sich richtig Gedanken gemacht – die Vorfreude war groß. Nur so viel: Ich musste Golf spielen und alle haben sich amüsiert – bis auf die Fahrer, die den Einstand absolvieren mussten (lacht).



(c) Foto: Tinkoff | Luca Bettini

«Ich habe bei den ersten Rennen und auf Gran Canaria bemerkt, dass ich beobachtet wurde, vor allem, wie ich mich verhalte.»

Ich kann mir vorstellen, in welcher Situation Du Golf spielen musstest, ich sage nichts.

Wie gesagt, die Einzelheiten muss ich Euch leider ersparen.

Also eine sehr gute und lustige Atmosphäre?

Auf jeden Fall, das war noch im Trainingscamp im Dezember. Nach der Winterpause ging es dann sehr schnell mit der professionellen Arbeitsweise weiter.

Wo war das Trainingscamp?

Auf Gran Canaria.

Wenn ich mir vorstellen würde, ins Trainingslager mit Alberto Contador, Peter Sagan oder Michael Rogers zu fahren, würde ich vor Nervosität die Nächte zuvor kaum schlafen. Wie erging es Dir?

Ich kannte diese angesprochenen Fahrer noch nicht von meinem Stagiaire-Dasein. Mit ihnen war ich bis dato noch keine Rennen gefahren.



«Eine sehr spezielle Situation war natürlich, als man erfahren hat, dass sich der Sponsor zurückzieht.»

Dann hattest Du sie wahrscheinlich auf Gran Canaria kennengelernt, oder?

Nein, ich habe sie in Kroatien im Team-Meeting kennengelernt.

Bist Du da nervös gewesen? Ich meine, sie sind die Superstars des Radsports.

Ja natürlich, sie sind schon Vorbilder im Radsport. Aber ich war nicht wirklich nervös – ich bin die Strecke mit meinem Auto gefahren, von Österreich nach Kroatien ist es ja nicht so weit. Als ich dann zum Mittagessen eintraf, saßen Alberto und Peter und die anderen dann da (schmunzelt). Ganz höflich haben sie sich vorgestellt, ich wusste na-

türlich wie sie heißen. Das war schon ein schöner Moment.

Und Peter Sagan ist schon ein charismatischer Kerl?

Ja auf jeden Fall, immer für einen Spaß zu haben. Er sorgt für die Unterhaltung in der Mannschaft

Lassen sie einen wissen, wer der Chef ist?

Überhaupt nicht. Jeder, der sich im Radsport auskennt, weiß, wer der Chef ist. Von daher müssen sie sich nicht behaupten, der nötige Respekt wird ihnen sowieso entgegengebracht.

Abgesehen von den prominenten Teamkollegen, wie unterscheidet sich das Leben eines „Conti-Fahrers“ zum Leben eines „World-Tour-Fahrers“?

Eins fällt mir sofort ein: Ich fliege fast überall mit dem Flieger hin. Das ist sehr angenehm. Ich muss aber auch sagen, dass die österreichischen Continental-Teams bereits auf einem sehr hohen Niveau arbeiten, der Unterschied ist aber trotzdem nochmal ein ganz anderer – das Niveau ist ein ganz anderes. Das Gesamt-Budget ist auch viel größer, es kümmern sich mehr Betreuer um Dich, alles ist genauestens durchgeplant. Nichts wird dem Zufall überlassen. Das macht schon einen Unterschied.

Ist die Atmosphäre bei den Rennen auch besser?

Das würde ich gar nicht so sagen.

Stehst Du in der Nahrungskette ganz unten und musst Dir erst mal Respekt „verdienen“?

Definitiv. Ich habe bei den ersten Rennen, aber auch auf Gran Canaria bemerkt, dass ich beobachtet wurde, vor allem wie ich mich verhalte. Bei den ersten Rennen musste ich mir den Respekt natürlich erst einmal verdienen, was mir zum Glück sehr gut gelungen ist: Wenn die arrivierten Fahrer Dir dann auf die Schulter klopfen und Du bekommst ein: „Respekt Junge“, das ist schon schön.

Da gibt es ja so viele interne Abläufe im Rennen, ob jetzt Kleidung oder

Trinken besorgen – da musst Du Dich richtig reinfuchsen, oder?

Das sind die Standardaufgaben, die werden innerhalb einer Mannschaft aber super aufgeteilt. Es gibt da jetzt nicht den einen, der den ganzen Tag Flaschen oder ähnliches besorgen muss. Es kommt dann schon eher auf die kleineren Situationen an: Entweder Du hast das richtige Auge fürs Rennen oder eben nicht. Und wenn Du als junger Fahrer in solchen Situationen das Richtige machst, das ist es dann, was Dir den meisten Respekt einbringt.

Deine Rolle im Team ist also die des Unterstützers für die Kapitäne im Team bei dem jeweiligen Rennen?

Großteils ja. Ich bekomme natürlich auch meine eigenen Chancen, die sind jedoch relativ selten – aber das macht mir überhaupt nichts aus. Ich fahre auch gerne für einen anderen und gebe 110%.

Vom Gewicht her, bist Du schon ein Bergfahrer?

Ich bin eher ein Klassiker-Fahrer, die langen Berge sind nicht meins: Maximal 2 km lange Anstiege (lacht). Die kurzen, giftigen Hügel, die liegen mir.

Was waren bis jetzt Deine härtesten Momente als Profi in der World Tour?

Eine sehr spezielle Situation war natürlich, als man erfahren hat, dass sich der Sponsor zurückzieht. Damit musste ich erst einmal lernen umzugehen – die erfahrenen Fahrer sind an solche Situation vermutlich schon eher gewöhnt. Ich

versuche mich jetzt auf das Wesentliche zu konzentrieren, denke weniger, was nächstes Jahr sein wird, sondern konzentriere mich auf meine aktuellen Aufgaben, meine Rennen zu fahren und gut zu trainieren. Wenn ich alles so erledige, wie ich es soll, dann wird am Ende eh alles gut.

«Wenn Du als junger Fahrer in solchen Situationen das Richtige machst, das ist es dann, was Dir den meisten Respekt einbringt.»

Und im sportlichen Bereich, gab es hier Situationen, wo Du Dir dachtest: „Krass, das ist schon zwei Gänge höher, als im Conti-Bereich“?

Eine Situation fällt mir ein: Das war in Australien: Orica-Greenedge hatte es versucht und schlussendlich auch geschafft, die erste Sprintwertung zu gewinnen. Das Problem war nur, dass es vom Start weg, erst einmal 7 km einen Berg hoch ging. Das hat ordentlich Watt gefordert, dabei zu bleiben. Das war jetzt vom Rennen her eine der härteren Situationen, die ich bis dato erlebt habe. Und jetzt geht's die Tage nach Belgien (schmunzelt).

Wie fährt es sich in Australien?

Es ist ganz was anderes. Wenn man ins Hinterland kommt, gibt es sehr, sehr viel Prärie. Aber definitiv ein schönes Land – aber natürlich auch sehr heiß.

Hast Du überhaupt Zeit, etwas von der

Landschaft mitzubekommen?

Ich versuche schon, etwas mitzunehmen, bin ja davor und danach noch ein paar Tage in dem jeweiligen Land. Dass ich jetzt eine Sightseeing-Tour mache, geht natürlich nicht. Aber von den Landschaften bekomme ich schon so einiges mit.

Und was waren die schönsten Momente in der World-Tour?

Mein schönster Augenblick war definitiv auch in Australien, das war die zweite Etappe: Ich bin da einen 700 m langen Sprint angefahren und habe meinen Teamkollegen Jay McCarthy an vorderster Stelle abgeliefert – am Ende hatte er die Etappe gewonnen. Das war definitiv schön. Einige meiner Teamkollegen, aber auch ein paar von den anderen Teams haben mir anschließend gratuliert. Und das in meinem ersten World-Tour-Rennen.

Die gemeinsame Sprache ist Englisch?

Ja klar, außer man redet mit einem deutschsprachigen Kollegen.

Das kann bestimmt mal ganz lustig werden mit den unterschiedlichen Aussprachen. Franzosen verstehe ich oftmals sehr schlecht...

Ja, es gibt so viele Dialekte im Engli-



6. EINZELZEITFAHREN RUND UM DEN ATTERSEE



SAMSTAG 24.09.2016

48 KILOMETER GEGEN DIE UHR
MIT EINZELZEITFAHREN UND 4ER-TEAMZEITFAHREN,
FANZONEN RUND UM DEN ATTERSEE
UND WEISSWURSTPARTY NACH DEM RENNEN!

MEHR: WWW.KOTL.AT

schen. Aber ich bin mittlerweile schon so geübt, dass ich auch den tiefsten Dialekt verstehe (lacht).

Im Conti-Team wurde sicherlich weniger Englisch geredet?

Nein, eigentlich gar kein Englisch. Durch die Trainingslager war ich es glücklicherweise schon etwas gewöhnt. Aber ich habe zum Glück eine gute Schulbildung genossen – von daher habe ich mit Englisch keine größeren Probleme.

Was ich mir schwierig vorstelle, sind diese fachspezifischen Wörter, die man in der Schule gar nicht lernt.

Das ging aber auch erstaunlich schnell. Viele der Wörter kennt man ja auch aus dem TV, wenn Rennen auf Englisch ausgestrahlt werden – das war jetzt nicht das Problem.

Ich meine vor allem die technischen Rad-Begriffe.

Ok, das stimmt. Das dauerte seine Zeit, aber dann hat man das auch inne.

Die Frühjahrsklassiker stehen vor der Tür – Du wirst beim einen oder anderen Rennen für Peter Sagan fahren? Wie groß ist die Vorfreude?

Meine Vorfreude ist riesig. Wie gesagt: Ich bin 22 Jahre jung und fahre im Team des Weltmeisters bei den größten Frühjahrsklassikern in Belgien und Frankreich. Ich habe mich bestens vorbereitet, habe meine Hausaufgaben erledigt. Jetzt freue ich mich einfach riesig auf die kommenden Aufgaben – bin mir aber auch des Drucks bewusst:

Ich fahre ja jetzt nicht mit irgendwem da, sondern ich fahre für den aktuellen Weltmeister. Und da will ich natürlich überzeugen!

Bei welchen Frühjahrsklassikern bist Du am Start?

Die größten sind die Flandernrundfahrt und Paris-Roubaix – daneben aber noch sehr viele weitere belgische Rennen.

Freust Du Dich auf eins der Rennen ganz besonders?

Ganz besonders freue ich mich auf die Flandernrundfahrt, eines der speziellsten Rennen im ganzen Jahr: Diese unglaubliche Härte, die es erfordert, dort zu gewinnen. Wahnsinn. Schon am Start zu sein, ist für mich ein Traum.

Schaust Du Dir zur Vorbereitung auch YouTube-Videos an?

Auf jeden Fall. Für mich ist die Video-Vorbereitung sehr wichtig, weil ich einen Großteil der Rennen noch gar nicht kenne. Daher schaue ich mir vorher möglichst viel an, um eine ungefähre Vorstellung zu bekommen, was mich erwartet.

Bekommt ihr vom Team vorab Info-Material zugeschickt zur Vorbereitung?

Wir bekommen vor dem Rennen immer einen sehr detaillierten Plan – da weiß man sehr gut Bescheid.

Auf Papierformat?

Genau. Und vor dem Rennen wird in einer taktischen Sitzung natürlich sehr



(c) Foto: Tinkoff | Luca Bettini

«Schon am Start der Flandernrundfahrt zu sein, ist für mich ein Traum.»

genau besprochen, wie wir das Rennen angehen.

Bei den 3-wöchigen Rundfahrten sehen wir Dich in diesem Jahr noch nicht?

Nein, dieses Jahr noch nicht. Da bin ich aber auch recht froh drüber. Die Mannschaft möchte mich nicht verheizen, ich bin ja erst in meinem ersten Profijahr. Die kommenden Aufgaben sind schon sehr groß und das restliche Jahr ist auch voll gepackt mit harten Rennen. Mir wird ganz bestimmt nicht langweilig (schmunzelt).

Nach dem Rückzug des Sponsors zum Ende der Saison: Wo sehen wir Dich in einem Jahr?

Diese Frage, kann ich Dir nicht beantworten. Wenn ich nur ein Jahr zurück denke, hätte ich es auch nicht für möglich gehalten, dass ich jetzt da bin, wo ich bin. Ich werde natürlich alles geben, mich in dieser Liga zu behaupten. Und wenn ich meine Hausaufgabe gut erledige, dann sollte ich das auch schaffen.







«Anfangs sind es noch 45 Minuten, dann brauchst Du irgendwann eineinhalb Stunden für einen Fahrer, weil einfach alles wehtut.»

Bernhard Spieslehner

«Man kann so eine Massagebank auch ganz gut mit einem sportlichen Beichtstuhl vergleichen.»

Soigneure und Physiotherapeuten sind die Vertrauensperson vieler Radprofis. Auf der Massagebank liegend, wird gerne mal über den einen oder anderen Kollegen geschimpft, der Masseur um Ratschlag gebeten oder auch mal privates ausgetauscht.

Bernhard ist bei BORA ARGON 18 für das Wohlbefinden und die Gesundheit der Profis um Dominik Nerz, Emanuel Buchmann und Co. mitverantwortlich: In einem sehr interessanten Gespräch gewährte er mir intime Einblicke hinter die Kulissen eines Profiteams.

Du bist Physiotherapeut bzw. Soigneur von zahlreichen Profiradfahrern – wenn einer die „Geheimnisse“ und „Macken“ der Jungs kennt, dann Du oder? Stimmt, man bekommt mitunter einen guten Einblick in dieses System „Rennfahrer“. Und natürlich bekommt man auch einen kleinen Einblick in die Seele von so einem Athleten und erfährt die kleinen Geheimnisse. Große Geheimnisse bleiben Geheimnisse. Die Eigenheiten kriegt man natürlich auch mit, das bleibt aber privat.

Merkst Du Unterschiede bei den Mentalitäten, was die Fahrertypen angeht? Zum Beispiel Sprinter vs. Rundfahrer. Die Sprinter sind schon eher die Alphamännchen, die Anführer, die Extrovertierten. Während die Rundfahrer, wenn wir bei der Pauschalisierung bleiben, eher die ruhigen und besonnenen Typen, oftmals auch zurückhaltenden Jungs, sind. Es gibt natürlich immer wieder Ausnahmen, aber diese Erfahrung habe ich gemacht.

„Heulen“ sich die Jungs auch mal bei Dir auf der Bank aus? Sagen wir mal so: Sie verschaffen sich Luft, das auf jeden Fall. Es wird viel über die Rennen gesprochen, vor allem über die Situationen, in denen es nicht so gut gelaufen ist – in solchen Momenten stauen sich die ganzen Emotionen einfach auf. Da ist es für den Fahrer meist das Beste, wenn man es „nur“ dem Physio sagt – und nicht dem Kollegen oder der Sportlichen Leitung.

Nach einer Stunde Behandlung erkennt man vielleicht, dass es schlussendlich doch nicht so schlimm war. Man kann so eine Massagebank auch ganz gut mit einem sportlichen Beichtstuhl vergleichen (schmunzelt).

Gibt es einen bestimmten Fahrer, den Du mal gerne auf der Massagebank gehabt hättest? Natürlich wäre es schön, wenn man immer die Sieger und die ganz Großen auf der Bank hat. Obgleich die meist auch schwieriger zum Behandeln sind bzw. man stellt nicht so leicht einen Zugang zu ihnen her. Wenn ich da genauer drüber nachdenke, ist es mir fast lieber, dass ich mit den Fahrern zusammenarbeite, die ich jetzt schon so gut und vor allem lange kenne: Vor allem die Österreicher, die ich jetzt bei BORA - ARGON 18 betreue – da haben sich über die Jahre tolle Freundschaften entwickelt.

Also, ein Lance Armstrong würde Dich jetzt nicht reizen? Eigentlich nicht. Natürlich wäre es mal eine interessante Situation einen Cancellera oder Sagan auf der Bank liegen zu haben – aber nein, da bin ich jetzt nicht neidisch auf die Kollegen.

Wie wichtig ist es Dir, dass sich die Fahrer die Beine rasieren? Kam es schon öfter vor, dass ein Profi mit unrasierten Beinen kam? Es kommt gar nicht so selten vor, dass Fahrer mit unrasierten Beinen zur Massage oder Behandlung kommen. Das ist vor allem zu Saisonbeginn der Fall



«Es kommt gar nicht so selten vor, dass Fahrer mit unrasierten Beinen zur Massage oder Behandlung kommen.»

wie auf Mallorca. Dieser Winterpelz an sich, der stört mich weniger, das sind ja normalerweise recht dünne Haare – störend ist es dann nur, wenn dieser „5-Tage-Bart“ an den Beinen steht: Das sticht und kratzt! Rasierte Beine sind natürlich schon am angenehmsten, am liebsten am zweiten Tag nach der Rasur. Ganz aalglatt ist auch nicht so angenehm.

Rasieren sich die Fahrer oder wird gewaxt? Soweit ich weiß, rasieren sich alle nass.

Hin und wieder bekomme ich ja mit, wie drüber gesprochen wird. Manche probieren mal Epilieren oder sonst was aus, aber aufgrund der Schmerzen und des Aufwands gehen alle wieder zurück zur Nassrasur.

Du selbst rasierst Dir die Beine aber nicht, oder? Oh doch, das bin ich noch gewöhnt von meiner aktiven Zeit und kann es nicht lassen. Und meiner Freundin gefällt's, ich glaube sie würde es auch nicht mehr anders haben wollen.

«Das ist teilweise echtes Chaos, wie jüngst bei Mailand-San Remo. Ich darf gar nicht laut sagen, wie wir da zur Verpflegungsstation gekommen sind.»

Lustig. Bei uns zu Hause ist es genau anders herum: Meine Frau findet es übertrieben, dass Hobbyfahrer so etwas machen.

Aber es wirkt doch viel ästhetischer, wenn Du einigermaßen gut trainierte Beine hast, dann kommen die Muskeln doch auch viel besser zur Geltung.

Du betreust mit der österreichischen Nationalmannschaft, BORA - ARGON 18 und dem Tirol Cycling Team zahlreiche Topfahrer – für mich klingt das nach einem Traumberuf. Was gefällt Dir besonders dran?

Das stimmt, das ist schon ein Traumberuf. Ganz besonders gefällt mir dieser Mix: Ich bin relativ viel auf Achse, so 120-150 Tage im Jahr mit dem Radsport-Zirkus, wo es auch mal recht hektisch und stressig zur Sache gehen kann – und auf der anderen Seite habe ich noch die private Praxis. So freue ich mich nach einem langen Winter in der Praxis, sehr auf die anstehenden Reisen; und umgekehrt nach einigen Wochen auf Achse, freut man sich auch wieder auf den Alltag in der Praxis.

Was sind denn die stressigsten Momente bei den Rennen?

Stressig sind immer wieder die Autofahrten vom Start zur Verpflegung, und

dann weiter von der Verpflegung ins Ziel. Das ist teilweise echtes Chaos, wie jüngst bei Mailand-San Remo. Ich darf gar nicht laut sagen, wie wir da zur Verpflegungsstation gekommen sind: Absolut grenzwertig! Du musst echt erfinderisch werden, sonst hast Du einfach Pech gehabt. Was auch in Stress ausarten kann, sind die langen Überstellungen nach der Etappe und dann die Behandlungen – teilweise über mehrere Stunden. Und wenn es dann abends schon neun oder zehn Uhr ist, dann geht's nochmal raus in den Truck und dann werden die Trinkflaschen und die Rennverpflegung hergerichtet für den nächsten Tag. Das sind dann lange Tage.

Hältst Du auch die Verpflegungsbeutel raus, die die Fahrer abgreifen?

Ja klar, das mache ich auch.

Das wirkt oftmals sehr gefährlich.

Vor allem, wenn die Verpflegung eher flach ist bzgl. der Topographie – und wenn die Jungs dann mit ca. 40-50 km/h vorbeirasen, das wird dann schon hin und wieder schwierig. Bei großen Rennen, wo typischerweise eine Gruppe vorne weg ist, mit fünf oder zehn Fahrern, da ist das Peloton in der Verpflegungszone relativ gemäßigt unterwegs. Da denken alle: „Ich schnappe





*«Die Leistungsstärke kann ich nicht
an den Beinen ablesen.»*

mir jetzt einen Beutel, danach ist noch Pinkelpause und dann geht's erst los mit der Nachführarbeit“, in der das Tempo dann verschärft wird. Und bei Weltmeisterschaften ist hingegen immer richtig Stress, da gibt's in der Verpflegungszone auch oft sehr viele Stürze.

«Für mich haben die Klassikertypen die schönsten Beine – wie Bernhard Eisel oder Peter Sagan.»

Warst Du letztes Jahr in Richmond dabei?

Ja, da war ich auch.

Kommen wir zu Deinem „Arbeitsmaterial“: Erkennst Du eigentlich anhand der Beine wie stark ein Fahrer ist?

Überhaupt nicht. Die Fahrer fragen mich sehr oft wie sich die Muskulatur anfühlt, ich spüre zwar schon gewisse Verklebungen, Triggerpunkte und Verspannungen in der Muskulatur – aber die Leistungstärke kann ich nicht an den Beinen ablesen. Mir als Physio fällt aber vor allem auf, ob ein Fahrer weiche oder verspannte Beine hat: Das beeinflusst die Behandlung ja maßgeblich. Ein Jure Golcer, ganz egal, ob er jetzt Topform hatte oder nach einer Krankheitsphase wieder zurückgekommen ist, der hatte immer richtig weiche und schöne Beine gehabt. Im Gegensatz zu einem Sam Bennett oder einem Marco Haller, bei denen man mit richtig viel Kraft rangehen muss, um den gewünschten Effekt zu erzielen.

Welcher Fahrer hat Deines Erachtens optisch die schönsten Beine?

Für mich haben die Klassikertypen die schönsten Beine: Bernhard Eisel oder Peter Sagan. Die Beine von den typischen Bergfahrern sind mir zu dünn, das gefällt mir nicht.

So wie die vom Chris Froome?

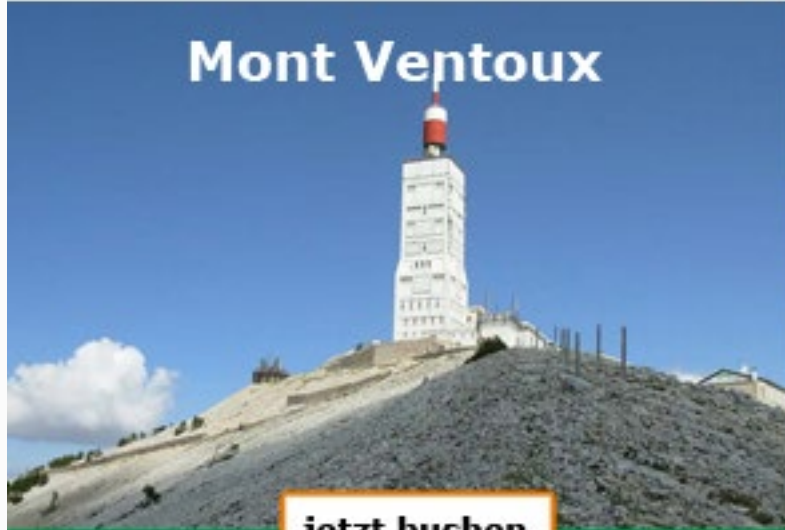
Da ist zu wenig Masse. Bei der Massage oder Behandlung ist es schöner, wenn ich was in der Hand habe und etwas spüre. Bei so ganz dünnen Fahrern spürst Du eigentlich nur Schnüre und Knochen, das ist alles. Da ist nicht mehr viel dazwischen.

Korrigier mich, wenn ich falsch liege: Bei etwas kräftigeren Fahrern wie den Klassikerfahrern ist der Quadriceps richtig schön ausgeprägt?

Ja, genau, mit seinen vier Anteilen – die sind dort meist sehr gut zu erkennen. Sehr gut sieht auch der seitliche Peroneus-Muskel am Unterschenkel aus, wenn er sich mit seinen Anteilen abzeichnet.

Bei aller Ästhetik – die meiste Kraft kommt aber aus dem hinteren Oberschenkelmuskel?

Genau, da kommt sehr viel Output raus. Die ischiocrurale Muskulatur oder der Beinbiceps, der auch dazugehört, die müssen sehr viel arbeiten. Die Gesäßmuskulatur darf man auch nicht vergessen.

 Mont Ventoux jetzt buchen „Provence im Herbst“ Club des Cinglés du Mont Ventoux 24.09.2016 - 01.10.2016 Preis ab 990 EUR	 Route des Grandes Alpes jetzt buchen „Legendäre Pässe & Geheimtipps“ auf den Spuren der Tour de France 30.07.2016 - 07.08.2016 Preis ab 1570 EUR
---	---

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

Werden diese Muskeln, abseits des Rads, verstärkt trainiert?

Natürlich. Vor allem das Training mit der Langhantelstange: Klassische Sachen wie Squats, Lunches, Side Steps etc. – entsprechend viele Maximalkraftübungen stehen auf dem Programm.

Wie war es im letzten Jahr bei der Tour de France für Dich?

Ganz allgemein und kurz: Schön und anstrengend. Das ist schon ein Wahnsinn dort mit allen den Zuschauern und dem ganzen Drumherum. Die Begeisterung, die dort in dieser Zeit herrscht, ist unglaublich. Eine Begeisterung, die nicht nur den Rennfahrern entgegengebracht wird – auch uns Betreuern: Wir

fahren ja teilweise schon eine Stunde vor dem Rennen in Richtung Verpflegungszone, da ist dann schon alles gesperrt und die Leute stehen links und rechts und feuern uns an, ähnlich wie die Rennfahrer – zumindest kommt es mir so vor: Einfach fantastisch! Im letzten Jahr kam noch dazu, dass das Wetter mitgespielt hat – das ist für die Motivation natürlich auch sehr förderlich; besser als im Regen arbeiten, wenn alles nass und kalt ist (stöhnt).

Letztes Jahr stand L'Alpe d'Huez auf dem Programm – dieses Jahr ist der Mont Ventoux mit dabei: Wie groß ist die Vorfreude?

Die Vorfreude ist da, es ist nur noch



«Anfangs sind es noch 45 Minuten, dann brauchst Du irgendwann eineinhalb Stunden für einen Fahrer, weil einfach alles wehtut.»

nicht ganz sicher, ob ich überhaupt dabei bin.

Was ist los?

Ich muss schauen, wie ich es mit der Familie unter einen Hut bekomme – die Olympischen Spiele in Rio stehen ja im August an. Wenn ich also zuerst vier Wochen auf der Tour bin, und dann nochmal für drei Wochen nach Brasilien, da streikt irgendwann die toleranteste Familie (lacht).

Die Qual der Wahl, ich beneide Dich.

Ja, nicht so ganz einfach.

Gab es den einen Moment bei der TDF 2015, an den Du noch in 10 Jahren zurückdenken wirst?

Nicht nur einen Moment: Zum einen war das natürlich der Podiumsplatz vom Emu (Emanuel Buchmann, Anm. d. Red.): Der dritte Platz bei der Königsetappe. Da haben wir alle mitgefiebert und alle paar Sekunden den Live-Ticker gecheckt – da kann ich mich noch gut dran erinnern. Und wie er dann ins Ziel gekommen ist: Wahnsinn. Diesen Er-

folg habe ich ihm von Herzen gegönnt. Sehr, sehr schön.

Aber da gab es natürlich auch die nicht so schönen Momente: Ich sag nur Zak Dempster oder Dominik Nerz – wenn Du die Fahrer dann leiden siehst, wie sie sich von Etappe zu Etappe schleppen, das geht dann schon nahe. Du willst helfen, Du willst irgendwas machen, aber manchmal geht's dann einfach nicht. Wenn Zak dann unter Tränen vom Rad steigt, weil er merkt, er kann einfach nicht mehr sitzen, es geht nichts mehr, da leidet man schon mit.

Wenn ein österreichischer Fahrer aus dem Nationalteam während der Tour de France – dann aber in einem anderen Team aktiv – zu Dir käme und Dich um Hilfe fragen würde: Bleibst Du dann strickt bei BORA - ARGON 18, oder würdest Du den Fahrer unterstützen?

Solch eine Situation haben wir noch nie gehabt, aber wenn ein Fahrer aus dem Nationalteam zu mir käme und mich um Hilfe bitten würde, damit hätte ich natürlich kein Problem. Ich würde es allerdings ganz offen mit dem anderen Team-Physio absprechen.

Was ist für Dich die große Herausforderung während einer dreiwöchigen Rundfahrt?

Am Anfang sind das die ganzen Arbeiten drumherum. Ab Mitte der Rundfahrt nehmen dann die körperlichen Probleme bei den Fahrern zu, so dass mit fortlaufender Zeit die Therapien immer länger dauern: Anfangs sind es

noch 45 Minuten, dann brauchst Du irgendwann eineinhalb Stunden für einen Fahrer, weil einfach alles wehtut.

Was auch herausfordernd sein kann, sind die Eigenarten der Fahrer bzgl. Ernährung – der eine isst lieber belegte deftige Brötchen, der andere präferiert süße Gels. Da kommt es sicherlich zu „interessanten“ Situationen?

Wir versuchen generell, die verschiedenen Geschmäcker abzudecken. Dafür stehen den Fahrern dann Gels, Riegel, Reiskuchen oder Energiekugeln zur Verfügung. Aber es gibt dann auch mal Fahrer, wie z. B. letztes Jahr bei der Tour, der wollte nur Reis essen (schmunzelt). Der Gute hat wirklich jeden Tag nur diesen Reiskuchen, der aus gesalzenem Reis bestand, gegessen. Da war jetzt nichts Süßes drin oder ein herzhaftes Stück Schinken: Nur der stinknormale Reis. Für mich wäre das ein bisschen eintönig (lacht).

Was aber auch immer wieder vorkommt, sind so Geschichten wie letztes Jahr in Richmond: Wir haben den Fahrern Kuchen mit Erdnussbutter zusammengestellt. Ein richtig leckerer Kuchen war das am Ende, auf den wir echt stolz waren. Einer der Fahrer hat voller Vorfreude den Kuchen ausgepackt und auf eher herzhaftes Zutaten gehofft – während des Rennens gibt es ja fast nur die süßen Gels – als es dann aber wieder die süße Erdnussbutter im Kuchen war, hat er sofort alles ausgespuckt. Einfach zu süß. Weniger ist dann oft mehr ist mittlerweile meine Erfahrung.

Äußern die Fahrer ihre Präferenzen, und ihr packt das dann entsprechend in die Verpflegungspakete oder die Tüten mit ein?

Genau, wir versuchen das dann vorzubereiten. Meistens sind es dann Reiskuchenvarianten oder auch mal Bananenbrote. Es ist uns zwar nicht möglich, die Wünsche jeden Tag umzusetzen, aber wir versuchen es weitestgehend. Der Fahrer bekommt sein Spezialessen aber vorab im Bus oder aus dem Renndienstauto heraus – in der Verpflegungszone ist das natürlich sehr schwierig zu koordinieren: Du weißt ja nie, welcher Fahrer als erstes an Dir vorbeikommt.

Sitzt Du auch im Auto?

Nein, nur in Ausnahmefällen. Bei uns ist es so, dass wir einen eigenen Wagen haben. Wir fahren vom Start dann direkt zur Verpflegungszone, vielleicht noch zur zweiten Verpflegungszone irgendwo am Berg – und dann direkt ins Ziel, wo wir die Fahrer mit Getränken empfangen.

Diese Reiskuchen klingen für mich sehr interessant: Von welchem Hersteller sind sie?

Die sind selbstgemacht. Die werden einfach auf Basis von Risotto- oder Sushi-Reis zubereitet. Die Kunst ist es, dass sie die richtige Konsistenz haben: So richtig schön klebrig. Dann kannst Du eigentlich alle möglichen Zutaten hinein packen: Obst, Gemüse, Schinken, Eier etc. Die Grundlage ist aber immer der Reis, weil er so leicht verdaulich ist.

Das Ganze wird dann in kleine Portionen abgepackt. Die Jungs können das dann im Rennen in zwei Bissen essen.

Was sind die häufigsten „Gebrechen“ der Profiradfahrer?

Ganz klar: Nacken, Schultergürtel und die obere Brustwirbelsäule. Durch die Sitzposition bedingt, ist der Nacken permanent überstreckt, was zahlreiche Verspannungen – inklusive Kopfschmerzen – verursacht.

Mit Deiner Behandlung linderst Du zwar die Symptome, eine nachhaltige Veränderung kannst Du aber kaum erzielen?

Nein, das schafft man eigentlich nicht, oder zumindest sehr selten. Vor allem, weil es ein generelles Überlastungssyndrom ist. Natürlich sag ich ihnen, welchen Übungen sie machen können, aber während einer Rundfahrt ist kaum die Zeit, und vor allem nicht die Energie da, diese umzusetzen.

Was empfehlst Du Hobbyfahrern, um möglichst lange ohne diese Gebrechen zu fahren?

Es hängt schon sehr viel von der Sitzposition ab. Ich habe die Erfahrung gemacht, dass sich viele einen zu großen Rahmen kaufen, als einen zu kleinen. Viele sitzen zu überstreckt drauf. Und für viele Hobbyfahrer kommt noch hinzu, dass die Überhöhung einfach zu sportlich eingestellt ist. Viele orientieren sich ja an den Profis, das schaut dann ja auch gleich viel sportlicher und ästhetischer aus – aber da gehört



(c) Foto: www.tommestic.com

«Du darfst keinem der Zuschauer die Sicht versperren, da verstehen die keinen Spaß.»

schon eine gewisse Grundkonstitution dazu, dass Du diese Position ohne Probleme fahren kannst.

Ansonsten, ich bin eher ein Freund von dynamischen Stabilisations- und Kräftigungsübungen. In dem Bereich sind die Kampfsportarten ein gutes Vorbild. Tägliche Mobilisationsübungen für die Hüfte und Wirbelsäule sind ebenfalls sehr wichtig. Bei denen sollte man auch das größtmögliche Bewegungsmaß der Gelenke ausschöpfen. Nicht so begeistert bin ich von den statischen Planks und Stabilisationsübungen – meiner Meinung nach ist der Effekt hier eher überschaubar.

Kommen in Deine Praxis auch zahlreiche Hobbyrennfahrer?

Ja, Hobbyrennfahrer und vor allem Nachwuchsfahrer. Ich habe schon zahlreiche Patienten gehabt, die in der U13 fahren – also noch Kinder sind – und schon Probleme haben: Weil das Rad zu groß ist, sie falsch drauf sitzen oder auch nicht richtig trainiert wird. Oftmals wird einfach zu viel gewollt. Aber neben den Radfahrern kommen vor allem Fußballer und Skifahrer in die Praxis.

Bei den Fußballern geht's dann vor allem ums Knie?



(c) Foto: www.tommestic.com

Ja, der Klassiker.

Apropos Klassiker: Neben den großen Rundfahrten bist Du auch bei den Klassikern mit dabei – welches Rennen imponiert Dir am meisten?

Die Flandernrundfahrt.

Diese Antwort höre ich immer wieder.

Vor allem aus zwei Gründen: Erstens aus beruflicher Sicht: Wir Betreuer haben einen ziemlich schnellen Zugang zu den Sektoren, das ist schon ein sehr angenehmer Nebeneffekt. Und zweitens natürlich wegen des Volksfest-Charakters: Diese ganzen positiv verrückten Belgier, die über das ganze Rennen hin-

weg da Party machen, wobei das hin und wieder auch hinderlich sein kann, wenn man arbeiten muss. Du darfst ja keinem der Zuschauer die Sicht versperren, da verstehen die keinen Spaß (lacht). Aber in Summe ein Wahnsinns-Erlebnis.

Bist Du bei der kommenden Ausgabe Anfang April mit dabei?

Nein, dieses Mal nicht. Ich muss jetzt erst einmal in der Praxis etwas Arbeit nachholen, im Mai bin ich dann wieder am Start mit der Belgienrundfahrt. Danach geht's dann im Juni weiter mit Deutschland, Schweiz und Österreich.

Der Dauerbrenner...

...für extra lange Distanzen!



> SQ-LAB.COM



611
RACE
TITUBE

MEHR FREIRAUM – WENIGER DRUCK!



Auch als **active**-Modell erhältlich!



(c) Foto: Patrick Sälly



*«Ich bin nicht nur der Bruder von...
Ich bin vor allem Thomas.»*

Thomas Ullrich

*«Du trägst den gleichen Namen und alle
kennen Dich – da entsteht schon ein
gewaltiger Erfolgsdruck.»*

Thomas gehörte zu den größten Radsporttalenten seiner Zeit. Gesundheitsbedingt musste Jan Ullrichs kleiner Bruder mit Anfang 20 den Radsport – die Liebe seines Lebens – aufgeben. Eine schwere Situation für jemanden, der sein komplettes Leben danach ausgerichtet hatte.

In einem sehr tiefgründigen Gespräch ging ich den Fragen nach, wie es sich anfühlte der Bruder eines Nationalhelden zu sein – in guten wie in schlechten Zeiten.

Was machte diese Zeit mit ihm? Wie schaffte er es, eine eigene Persönlichkeit zu entwickeln, wenn man immer nur als der kleine Bruder von ... wahrgenommen wird?

Hallo Thomas, wie geht es Dir? Mir geht es sehr gut: Gesundheitlich, zwischenmenschlich, alles super. Für die Zukunft sieht es auch sehr gut aus. Ich habe mir zwar schon viele Träume verwirklicht, leider hat es mit der eigenen Familie bis jetzt noch nicht geklappt – jedoch bin ich sehr guter Dinge, dass mir dieses Glück noch entgegenkommt.

Vor vier Jahren sah das noch ganz anders aus, damals ist meine langjährige Beziehung zu Ende gegangen. Da bin ich als gestandener Mann in ein Loch gefallen, wusste nicht so recht wie es weitergehen sollte – wie das halt so ist nach einer großen Liebe. Einer meiner besten Freunde, Alexander Czerwinski, ein ehemaliger Sumo-Weltmeister, hat mir aber wieder auf die Beine geholfen. Wir haben drei Jahre lang, direkt nach dem Jakobsweg ging das los, fast jeden Tag zusammen trainiert. Und jetzt bin ich wieder in einem Fitness- und Geisteszustand, der außergewöhnlich gut ist.

Welchen Sport betreibt ihr beide?

Wir machen sehr ambitioniertes Cardio- und vor allem Krafttraining. Alex gibt mir richtig gute Trainingstipps, er hatte sogar mal im Madison Square Garden gekämpft und war Sumo-Weltmeister, also eine echte Hausnummer. Das tägliche Trainieren macht Spaß, wir können gar nicht anders. Du weißt ja: Der Sport ist eine Liebe der Familie Ullrich.

Du bist hauptberuflich in der Versiche-

rungsbranche tätig, hast aber vor drei Jahren den Weg zum Radsport „zurückgefunden“ – gerade bist Du dabei einen neuen Radreiseanbieter „Ullrich Rad- und Sportreisen“ zu gründen. Wie kam es dazu?

Ja, hauptberuflich arbeite ich in Rostock, ich leite erfolgreich eine Versicherungsagentur der Ergo Victoria. Mein Job hat viel mit Vertrieb zu tun und hier lernt man sehr viel über den Menschen, und trifft vor allem Menschen, die man bei einem normalen Bürojob nie getroffen hätte. Das hat mich damals sehr gereizt und ist eine Leidenschaft, die bis heute nicht in mir versiegt ist. Es gibt eine sehr interessante Studie an der Stelle, die besagt, dass man im Leben durchschnittlich 350 Menschen kennenlernt – also Menschen, mit denen man sich intensiv beschäftigt. Und im Vertrieb, da lernt man im Jahr alleine ca. 750 - 1000 Menschen kennen. Das war für mich der Ansporn, mich in diese Richtung beruflich auszurichten. Ich will Menschen treffen und kennenlernen. Die Welt ist bereits voller erfolgreicher Menschen, davon benötigen wir nicht noch mehr. Was wir wieder mehr benötigen ist Nächstenliebe, Zusammenhalt und Menschlichkeit untereinander. Hier genau an der Stelle kann ich wirken und mich mit den tatsächlichen Dingen meiner Kunden beschäftigen, denn in einem Geldsystem benötigt man für so gut wie alles einen ökonomischen Background. „Es gibt nichts Gutes, außer man tut es“, hat unsere Mutter immer gesagt – und Recht hat sie.





Und ohne Radsport? Nein, das geht nicht. Vor knapp drei Jahren hat mich ja mein Bruder Jan zum Öztaler Radmarathon eingeladen, den ich in 2014 dann auch gefahren bin. Mit meinem Freund Alexander Czerwinski habe ich auch hierfür wieder sehr diszipliniert trainiert. Eine super Sache.

Was differenziert Euch von anderen Radreise-Anbietern?

Sehr viel, wir bieten unseren Gästen nicht nur Radreisen an. Zusammen mit unseren Kooperationspartnern offerieren wir weitere exklusive Sporterlebnisse. Wir verstehen uns, auf ein für unsere Gäste einzigartiges Erlebnis. Unsere Kooperationspartner sind absolute Experten in ihren Sportarten. Um mal einige Profis zu nennen: Wir kooperieren in Zusammenarbeit mit der Familie Rädisch, mit der wir Fallschirmspring-Erlebnisse ([Skyfoxteam.de](https://skyfoxteam.de)) anbieten: Eine sehr sympathische und kompetente Familie, mittlerweile geführt vom Junior, Eric Rädisch. Selbst die Großmutter, 75 Jahre alt, sprang letztes Jahr noch. Das Skyfoxteam steht für höchste Professionalität. In nationalen und internationalen Wettkämpfen haben sie zahlreiche Medaillen gesammelt.

Darüber hinaus freuen wir uns sehr, mit der Familie Schipner aus dem schönen Feldberg, zusammen zu arbeiten. Sie sind die Wasserskifamilie Deutschlands, waren u.a. schon Weltmeister. Für Laufcamps steht eine weitere Star-Familie für unsere Gäste bereit: Familie Gohlke, um Vater Erwin, be-

schäftigt sich schon das ganze Leben mit dem Laufsport und dient hier mit Kompetenz, Technik und Laufsachen – ihren und unseren Gästen.

Letztlich darf natürlich auch die Lebensqualität im Fitnessbereich nicht fehlen. Hierzu wird es Camps geben, die Alexander Czerwinski lenkt und leitet – er wird unseren Gästen viel Wissen und Freude vermitteln zu den Themen Ernährung und Krafttraining.

Und Radsport: Tja Radsport können wir als Familie Ullrich, glaube ich, einigermaßen alleine (lacht).

Buchbar stehen Rundfahrten, Camps u.v.m. demnächst unter:

www.championsbooking.com zur Verfügung. Die Seite wird aktuell gebaut.

In Summe möchten wir unseren Gästen ein sehr illustres Gesamtpaket an verschiedenen Aktivitäten über den Radsport hinaus anbieten.

«Radsport ist meine große Liebe. Ich habe im Leben selten etwas mehr geliebt als den Radsport.»

Schaust Du noch regelmäßig Profi-Rennen im TV?

Natürlich, Radsport ist meine große Liebe. Ich habe im Leben selten etwas mehr geliebt als den Radsport. Als ich damals, durch meine Verletzung, aufhören musste, das war sehr schwer. Stell Dir vor: Du bist einer der besten

«Es kommt nicht drauf an, wie viel man einstecken kann, es kommt alleine drauf an, wie viel man einstecken kann und trotzdem weitermacht.»

in Deiner Altersklasse in ganz Deutschland, Vize-Jugendmeister und unzählige Siege bis hierher. Stelle Dir weiter vor, dass Du es unbedingt willst, mit 15 Dein ganzes Leben danach ausrichtest, strikte Disziplin lebst, und dann musst Du aufgrund von gesundheitlichen Aspekten dieses Leben beenden. Du kannst es einfach nicht mehr weitermachen, das war in dem Fall eben die Gesundheit. In dem Augenblick bricht mehr oder weniger Dein Leben zusammen.

Du schaust dann natürlich, was Du machen kannst, entwickelst neue Kompetenzen, gehst z.B. in die Wirtschaft. Und ganz ehrlich: Das war mir dann schnell zu wenig. Selbst als Kind wurde ich schon teilweise bis zu 15 Stunden am Tag sportlich gefordert. Im Berufsalltag war es leicht für mich, da war kaum noch Druck. Den Anspruch zu kämpfen, den habe ich nie verloren. Der spätere Erfolg ist kein Glück, es ist die Konsequenz von Ausdauer. Es kommt nicht drauf an, wie viel man einstecken kann, es kommt alleine drauf an, wie viel man einstecken kann und trotzdem weitermacht. Das bedeutet für mich Ausdauer. So kommst Du schlussendlich Deiner Selbstverwirklichung näher und an.

Und natürlich schaue ich schon seit Jahren wieder Radrennen. Die Tour be-

geistert doch als zweitgrößtes Sportereignis der Welt. Ich finde das wahnsinnig schön.

Welcher ist aktuell Dein Lieblingsfahrer?

Peter Sagan finde ich toll. Heute finde ich, ist es aber eher ein graues Feld, kaum noch einer der raussticht – außer wie gesagt: Peter Sagan. Ohne jemandem zu Nahe treten zu wollen: Es gab früher schillernde Figuren wie Eddi Merckx, Miguel Indurain oder Jan Ullrich – das waren Stars, die man wahrgenommen hat, auch in der breiten Masse. Heute haben meine Aufmerksamkeit Profis wie unser deutscher Sprint-Star „The Gorilla“ André Greipel, der Engländer und mehrfache Tour-Sieger Christopher Froome und Weltmeister Peter Sagan. Er ist nicht nur ein Champion, sondern auch ein Typ, der einfach Spaß dran hat, Menschen zu begeistern, mit dem was er tut – von Mensch zu Mensch. Wie er letztes Jahr Weltmeister geworden ist, ein Wahnsinn. Am Ende so locker ins Ziel, danach mit seiner Freundin gelacht und Spaß verbreitet – einfach schön und begeisternd zuzuschauen. Sehr starker Auftritt.

Wir beide sind in einer Zeit groß geworden, als in Deutschland Sportler wie Boris Becker, Steffi Graf oder Lo-



«Wir drei Brüder waren und sind die besten Freunde.»

thar Matthäus allgegenwärtig waren. Fast jedes Kind eiferte diesen Idolen nach. Wie kam es, dass die drei Jungs der Familie Ullrich allesamt Radsport-verrückt waren? Lag das an Eurem Umfeld in Rostock?

Natürlich lag das auch daran. Wir drei Brüder waren und sind die besten Freunde. Wenn der eine anfängt Sport zu treiben, sehen das natürlich die anderen und werden neugierig. Bei unserem großen Bruder Stefan fehlte damals im Schüler-Vierer bei den Landesmeisterschaften ein Fahrer. Da wurde gefragt, ob denn nicht noch irgendeiner einen Bruder hat? Stefan meinte daraufhin, dass er noch einen kleinen Bruder hat, den Jan. So ist dann Jan zum Radsport gekommen.

Und eins ist natürlich klar: Wenn Deine

«Eines Tages kam ich nach Hause und da stand dann ein Rennrad vor der Tür. Ich war fünf Jahre alt.»

großen Brüder das machen, dann willst Du ihnen als kleiner Bruder nacheifern – so bin dann auch ich zum Radsport gekommen. Wir sind ja ohne Vater aufgewachsen. Ein ganz großes Dankeschön an unsere Mutter Marianne Kaatz, die insgesamt vier Söhne groß gezogen hat. Sie hat, trotz all der Umstände, ein Studium mit Auszeichnung absolviert, nebenbei Häuser gebaut und uns großgezogen – eine bessere Mutter kann

man sich nicht vorstellen. Eines Tages kam ich dann nach Hause und da stand dann ein Rennrad vor der Tür. Ich war fünf Jahre alt.

Welches war Dein erstes Rennrad?

Das war so ein kleines 24er-Rennrad von Dynamo. Als junger Mensch war ich wirklich sehr klein. Erst als Teenager bin ich richtig gewachsen. Obwohl wir biologisch jünger waren als die anderen, waren wir genauso stark. Man muss schon sagen, dass das Sportsystem in der DDR erstklassig war. Auch mein Bruder Stefan war ein sehr guter Läufer auf der Mittelstrecke, er war Europameister und zigfacher DDR-Meister. Stefan hatte aber leider auch sehr viele Probleme mit der Gesundheit. So sind wir drei zum Radsport gekommen.

Gab es eine Rollenaufteilung im familieninternen Team? Stefan der Technik-Chef? Jan der „Kapitän“ und Du der ehrgeizige kleine Bruder? Als „Nesthäkchen“ muss man ja irgendwie auffallen.

Klar, als Nesthäkchen ist es natürlich am schwersten. Deine Brüder eilen Dir voraus und sind schon sehr erfolgreich. Und wenn Du Dich dann in der gleichen Sportart betätigst wie die beiden – Du trägst den gleichen Namen und alle kennen Dich – da entsteht schon ein gewaltiger Erfolgsdruck. Schwere Zeiten jedoch sind bestens dafür geeignet, besser zu werden. Daraus entsteht im Laufe der Zeit ein sehr starker Charakter.

Und natürlich kristallisiert sich im Lau-



fe der Zeit heraus, was man am besten kann. Stefan musste ja wegen seiner Gesundheit mit dem Sport aufhören, wurde dann aber einer der besten Mechaniker, die ich je gesehen habe. Er trägt heute noch den Namen WBMD-WUDU (Weltbester Mechaniker der Welt und des Universums) im Profifeld. Und über Jan muss man ja nicht mehr

«Es spielt keine Rolle, was Du tust, bist Du gut darin, hast Du Erfolg!»

viel sagen: Er hat alles gegeben, alles riskiert im Leben. Er ist durch so viele unfassbare Schmerzen gegangen und hat so hart gekämpft – und dadurch so viel erreicht. Und heute gibt er sehr viel zurück, vor allem an Kinder. Er ist einer der besten Menschen, die ich kenne, der sich trotz allem was passiert ist, nicht hat brechen lassen. Jan trägt so viel Liebe in sich und ist so ein herzlicher Mensch – sehr aus seiner Mitte heraus. Ich bin nicht nur Bruder, ich bin auch ein großer Fan dieses Menschen.

Neben Deinem Bruder Jan galtst Du ebenfalls als Riesentalent. Doch im jungen Alter von 21 Jahren musstest Du Deine Profiambitionen „begraben“. Wie kam es dazu?

Ja, das ist richtig. Ich galt als großes Talent und habe von meinem fünften Lebensjahr an, bis zu meinem Ausstieg ca. 100 Radrennen gewonnen. Alleine in den ersten 2-3 Jahren im Kinderbereich hatte ich ca. 40 „Schleifen“ ge-

wonnen. Früher gab es eine Schleife, wenn man ein Radrennen gewonnen hat. Wir haben die Schleifen dann in unseren Kinderzimmern an der Wand befestigt. Mein Karriereende rührte vor allem daher, dass ich als Kind und Jugendlicher den damals gleichaltrigen, körperlich deutlich unterlegen war. Den Ansporn zu gewinnen, hatte ich natürlich trotzdem. Und dafür musste ich dann überdimensional viel trainieren. Das hatte natürlich Folgen gehabt für meine Gesundheit. Zu dem Ganzen kamen dann noch Stürze dazu. Wenn Du dann irgendwann nur noch mit Deiner Gesundheit beschäftigst bist, zig Stunden am Tag in der Physiotherapie verbringst, das zermüht dann über Jahre hinweg. Formaufbau, Trainingspause durch Verletzung, Kampf, Formaufbau, Trainingspause durch Verletzung... Und schlussendlich konnte ich dann wegen der Knie nicht weiter machen. Und wie vorhin schon gesagt: Der Radsport war die Liebe meines Lebens.

Wie ging es Dir damals emotional? Den Traum vom „großen Geld“ vor Augen, der eigene Bruder hatte bereits die Tour de France gewonnen - fällt man da nicht in ein mentales „Loch“?

Erst einmal: Mir ging es nie ums Geld. Auch heute geht es mir nicht ums Geld. Denn Geld ist nur das Abfallprodukt vom Erfolg. Ist man erfolgreich, hat man auch Geld. Automatisch. Flavio Briatore hat mal einen sehr guten Satz gesagt: „Es spielt keine Rolle, was Du tust, bist Du gut darin, hast Du Erfolg!“ Und es ist völlig egal, was Du tust: Ob

Du Bäcker, Friseur oder Sportler bist – wenn Du gut darin bist, hast Du die Aufmerksamkeit, wenn Du das hast, bist Du erfolgreich, und wenn Du das dann hast, hast Du am Ende Geld. Und ganz wichtig: Wenn Du so ein schweres Leben hast, wie im Profiradsport, dann darfst Du es nicht wegen

«Dann wirst Du konfrontiert mit einem Erfolg, zu dem Du gar nichts beigetragen hast. Das ist sehr schwer für einen jungen Menschen, der aufgrund gesundheitlicher Probleme mit dem Radsport aufhören musste.»

des Geldes machen. Denn, wenn Du es nur wegen des Geldes machst, dann bist Du zwei Jahre dabei, danach bist Du weg. Du musst es aus Leidenschaft machen. Sonst würdest Du das niemals mehrere Jahre durchhalten. Die wahre Kraft kommt einzig aus dem Herzen.

Und natürlich fällt man da in ein mentales Loch. Stell Dir vor, Du bist einer der besten und dann kommt jemand und nimmt Dir das weg. Dein ganzes Leben wird Dir weggenommen mit Anfang 20. Und alle klopfen Dir weiter auf die Schulter und sprechen Dich immer auf Deinen Bruder an, natürlich fällst Du da in ein mentales Loch, gar keine Frage. Dann schaut man, wie man da wieder rauskommt: Ich habe einige Firmen aufgebaut, und natürlich scheitert man auch mal hier und da. Was mir aber sehr gut getan hat, war mich weiterzubilden – und so drückte ich nochmal

die Schulbank, ging zum Abendgymnasium und so weiter. So habe ich es dann geschafft, mir mit Ende 20 ein komplett neues Leben aufzubauen. Hier greift wieder mein Motto: Es kommt nicht drauf an, wie viel Du einstecken kannst, es kommt alleine drauf an, wie viel Du einstecken kannst und trotzdem wei-

termachst. Ich beschäftige mich mit den Chancen, nicht mit den Risiken.

Als wir 18 Jahre waren, wurde Dein Bruder Jan Zweiter bei der Tour de France 1996 – ein Jahr später gewann er diese sogar. Neben den vorhin genannten Sportlern rückte der Name Ullrich plötzlich in den nationalen Fokus. Wie war diese Zeit für Dich?

Das war eine gigantische Zeit. Jan wurde ja schon mit 19 Jahren Straßenweltmeister der Amateure. Für die Familie war das natürlich schon außergewöhnlich, plötzlich ist der Name Ullrich allgegenwärtig – auf jeder Titelseite, im TV, überall präsent. Und dann wirst Du konfrontiert mit einem Erfolg, zu dem Du gar nichts beigetragen hast. Das ist sehr schwer für einen jungen Menschen, der aufgrund gesundheitlicher Probleme mit dem Radsport aufhören musste. Du bist zwar nicht mehr in der

«Man war ein Nebenprodukt von dem Radsport-Superstar Jan Ullrich. Du hast den Druck gehabt, auch die Aufmerksamkeit, hast im Prinzip aber nichts dafür menschlich bekommen.»



Branche tätig, der Druck ist aber trotzdem noch da. Für die Familie war es eine sehr schöne Zeit, das gesehen zu haben, herrlich. Ich habe mich natürlich riesig für meinen Bruder gefreut – all die Jahre, die er investiert hat, jeden Rückschlag weggesteckt hat – und zu einem der größten Radsportler unserer Zeit wuchs. Geil!!!

Das einzige, was für mich sehr schwie-

rig war: Du konntest keine eigene Persönlichkeit entwickeln. Man war sozusagen ein Nebenprodukt von dem Radsport-Superstar Jan Ullrich. Du hast den Druck gehabt, auch die Aufmerksamkeit, hast im Prinzip aber nichts dafür menschlich bekommen. Das war sehr kompliziert. Jedoch: Schwere Zeiten sind bestens dafür geeignet, besser zu werden. Sven Rathjens – einer meiner besten Freunde – hat mir sehr geholfen, meine eigene Persönlichkeit zu entwickeln. Nachdem ich meinen Motorradführerschein gemacht habe, sind wir zusammen mit anderen Freunden viel Harley gefahren. Diese Zeit hat mir sehr gut getan. Die Freunde haben mir sehr geholfen. Denn: Ich bin nicht nur der Bruder von... Ich bin vor allem Thomas. Nochmal ein großes Dankeschön an die Mannen – sie wissen selbst wen ich meine, ohne Namen zu nennen.

Wie oft sehen sich die Brüder Ullrich heute noch? Euch trennen ja durchaus sehr viele Kilometer?

Das passiert sehr spontan, wir haben alle viel zu tun. Stefan ist viel in der Welt unterwegs und Jan wohnt in der Schweiz, und ist natürlich auch sehr viel unterwegs. Ich wohne in Rostock und kümmere mich um meine Geschäfte. Wir telefonieren aber sehr oft. Und

wenn es die Zeit hergibt, dann setzt man sich eben in den Flieger. Ich bin recht schnell in der Schweiz beim Jan: Von Rostock über Hamburg und Zürich brauche ich gute fünf Stunden. Das ist ja eigentlich nichts. 3-4 mal im Jahr sehen wir uns.

«Es dauert, bis man eine Stärke entwickelt, dass man nicht Jan ist, sondern Thomas.»

Dunkle Wolken zogen für die Familie Ullrich/Kaatz ab dem Jahre 2006 auf. Was machte diese Zeit mit Dir?

Die Zeit stärkte mich. Und nochmal: Es kommt alleine drauf an, wie viel Du einstecken kannst und trotzdem weitermachst.

Natürlich war diese Zeit sehr anstrengend. Wie gesagt: Ich war immer ein Nebenprodukt vom Superstar Jan Ullrich. Und die Leute fragten Dich ständig nach ihm. Es dauert, bis man eine Stärke entwickelt, dass man nicht Jan ist, sondern Thomas. Heute sehe ich das locker, lebe aus meiner Mitte heraus, weil ich mich selbst verwirklicht habe und ständig im Wachstum dessen lebe.

Wenn man aber noch etwas jünger und nicht so gestanden ist, ist man natürlich überfordert mit dieser Situation. Man beschäftigt sich schon intensiv damit und versucht Lösungen zu finden. Menschlich entwickelt man sich aber vor allem dann weiter, wenn man aus

seiner Kuschelecke rauskommt. Uns als Familie hat diese Zeit noch enger zusammengeschweißt – und stärker gemacht.

Fährst Du ab und zu mit Jan noch Touren?

Ja klar, was gibt es schöneres? Ich darf mit einem Tour-de-France-Sieger, einem der größten Radsportler aller Zeiten, zusammen Radfahren. Wir haben ein sehr gutes brüderliches Verhältnis, so wie Freunde. Wenn wir zusammen auf dem Rad sitzen, dann ist das für mich jedes Mal ein absolutes Highlight. Dann sind wir unter uns, können in Ruhe reden.

Wie zwei Brüder dann so sind: Kitzelt man sich gegenseitig oder ganz entspannt?

Nein, das nicht mehr. Ganz entspannt zum Glück: Denn Jan hat selbst als „Radsportrentner“ noch unfassbar viel drauf. (lacht)

Wobei wir hin und wieder schon ein bisschen Spaß machen – aber keine Competition.

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:

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

Fotografien in der Ausgabe:

Patrick Säly (c)
Für Shooting-Buchungen und weitere Auskünfte:
www.patricksaely.com
info@patricksaely.com