SpeedVille
Interview Sessions

In Kooperation mit:
RennRad

Mit Fotos von:
Hennes Roth!

Simon Geschke
Team Giant-Alpecin

Ingo Engelhardt
RAD RACE Gründer

Gunther Zechmann
Phoenix London

Nairo Quintana

«Als Kolumbianer sieht man wohl einige Dinge deutlich entspannter als ihr Deutschen.»

#004 // Juni 2016

(c) Foto: Hennes Roth – Tourleben
Vier Jahrzehnte Radsportfotografie

WILKOMMEN ZUR #004

Im April hatte ich während des Canyon Pure Cycling Festivals die Möglichkeit, mit Nairo Quintana, einen der aktuellen Top-3-Stars im Radsport zu interviewen. Bei Nairo ist klar, dass es für ihn in diesem Jahr vor allem um den Tour de France Sieg geht. Er ist die Hoffnung eines komplett radsportverrückten Landes. Entsprechend groß ist der Druck auf seinen schmalen Schultern und entsprechend stolz bin ich, dass sich Nairo knapp 20 Minuten Zeit für mich genommen hat.

Was die „Dudes“ des RAD RACE da auf die Beine gestellt haben, verdient jeden Respekt: Aus dem Nichts kommend, haben die 12 Freunde mal soeben eins der vibrierendsten Rennsportkonzepte in Deutschland umgesetzt: Coole simple Radrennen, die Zuschauer und Teilnehmer begeistern. Denn das ist laut Ingo Engelhardt die einfache Erfolgsformel: Ist es für den Teilnehmer geil, dann ist es das automatisch auch für die Zuschauer!

Über Simon Geschke, den Mann mit dem Bart und dem großen Herzen muss man nicht mehr viel sagen. Sein Husarenritt bei der Tour de France im letzten Jahr ging uns allen unter die Haut. In einem Kurzinterview versuchte ich hinter die Fassade des Berliners zu blicken.

Mit Gunther Zechmann hatte ich im April vereinbart, ein Interview über den Radsport-Boom in England zu führen. England ist seit neun Jahren seine Wahlheimat. Wer also, wenn nicht er, könnte uns besser schildern, was dort in den letzten Jahren so abgeht. Dann gab es aber noch die Tour de Kärnten 2016, bei der es zu unschönen Szenen gekommen sein soll. Ich scheute mich nicht, ihn auch danach zu fragen.

Ganz großen Dank geht an Hennes Roth für das Bereitstellen seiner tollen Bilder aus dem aktuell erschienen Bildband „TOURLEBEN“ – vier Jahrzehnte Radsportfotografie, sowie dem RennRad Magazin für die Promotion dieser *Interview Sessions*!

Viel Spaß, und ab dafür!

Euer Daniel

INHALT

DIE INTERVIEWS DER #004

8

Nairo Quintana
Die große Hoffnung Kolumbiens: Als erster Südamerikaner könnte Nairo in diesem Jahr die Tour de France gewinnen.
#Kolumbien #TourdeFrance #Leidenschaft #Berge #Heimat #Familie #Canyon

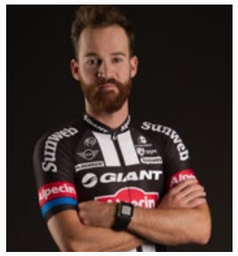
20

Ingo Engelhardt
Mitgründer der aktuell coolsten Rennserie Deutschlands: RAD RACE. Adrenalingeschwängerte Radrennen, die Teilnehmer und Zuschauer gleichermaßen begeistern.
#RADRACE #Passion #Hardcore #Disziplin #Vision

40

Gunther Zechmann
Amateurfahrer aus UK, der bei der Tour de Kärnten in 2015 und 2016 für Schlagzeilen sorgte.
#UK #London # CyclingBoom #TdK #Fairness

50



Simon Geschke
Der Rock'n'Roller unter den Radprofis, der im vergangenen Jahr die Radsportnation berührte.
#HandaufsHerz #TourdeFrance #Schnarcher #Lieblingsetappe

52 **IMPRESSUM** Herausgeber, Fotografie, Anzeigenschaltung

(c) Foto: Patrick Sály

(c) Foto: Hennes Roth – Tourleben
Vier Jahrzehnte Radsportfotografie

«Die Rennen in Kolumbien sind spannender und verrückter.»

Nairo Quintana

«Als Kolumbianer sieht man wohl einige Dinge deutlich entspannter als ihr Deutschen.»

Und da sitzt er, tiefenentspannt auf dem Sofa im Canyon-Office. Gott, bin ich nervös – aber auch dankbar, dass Canyon mir das möglich gemacht hat: Ein Einzelinterview mit einem der besten Radsportler weltweit. Einer, der aus ärmsten Verhältnissen stammt, der als Kind aus Geldnot nicht mit dem Bus zur Schule fahren konnte – stattdessen 50 km durch die Berge Kolumbiens – mit einem 20 kg schweren Fahrrad. Jeden Tag.

Nairo ist der Stolz eines ganzen Landes. Nach seinem Sieg beim Giro 2014, schickt er sich an, weitere Geschichte für sein Kolumbien zu schreiben. Kolumbien, das ist das Stichwort. Das wird der zentrale Bestandteil meines Interviews mit ihm sein. Da will ich ihn emotional packen, mal gucken wie weit er sein Herz öffnet. Ich bin gut vorbereitet.
Auf geht's.

Nairo, seit 2012 bist Du in Europa: Fühlt sich Europa mittlerweile wie Heimat an oder schreit das Herz immer noch nach Kolumbien?
Europa ist auf jeden Fall noch nicht meine Heimat, es ist einfach extrem weit weg von Kolumbien, meiner wirklichen Heimat. Da sind ja all meine Freunde und Familie. Aber man kann schon sagen, dass es deutlich besser geworden ist – vor allem im Vergleich zum ersten Jahr, als es noch sehr schwierig für mich war.
Ich habe mittlerweile viele Bekannte und Freunde hier in Europa gefunden, und natürlich noch meine Teamkollegen – das macht es in Summe schon angenehmer.

Wohnst Du in Spanien?
Nein, in Nizza.

Da, wo das schöne Wetter ist...
Genau.

Sprichst Du Französisch?
Nein, leider nicht.

Trainierst Du in Nizza mit Deinen Teamkollegen, die dort ebenfalls wohnen?
Trainingspartner gibt es dort einige. Früher haben einige Teamkollegen in Nizza gewohnt, die sind aber mittlerweile nicht mehr im Team. Wir sind aber weiterhin befreundet und verbringen viel Zeit miteinander. Dann gibt es ja noch Fahrer anderer Teams, mit denen man auch hervorragend trainieren kann. Und nicht zu vergessen mein Bruder, der auch dort wohnt.

Was macht Dein Heimatland für Dich so einzigartig?
Vor allem die Ruhe und Entspanntheit der Menschen in Kolumbien. Und natürlich das Gefühl, sich zu Hause zu fühlen – das man nur dort hat, wo man eben zu Hause ist.

Was ist für Dich der Unterschied zwischen der südamerikanischen und der europäischen Fahrweise bei Radrennen? Gibt es Unterschiede?
Ich bin ja schon sehr früh in Europa Rennen gefahren, in 2009 war das. So habe ich Europa bereits als Juniorenfahrer kennengelernt und konnte gar nicht so viele Rennen in Kolumbien fahren. Aber trotzdem, da gibt es schon riesige Unterschiede: Vor allem, wie professionell hier in Europa gefahren wird. In Kolumbien gibt es selten diese Mannschaftsstruktur, in der man einen Kapitän hat, dem dann in den Rennen alles untergeordnet wird. Stattdessen will jeder attackieren, entsprechend chaotisch geht es zu – das macht das Ganze wiederum anspruchsvoller. Hier in Europa sind die Rennen ganz klar strukturiert: Es gibt einen Leader, und dem ist alles untergeordnet.

Interessant, was gefällt Dir besser?
Definitiv gefallen mir die europäischen Rennen besser. Obwohl die Rennen in Kolumbien spannender und verrückter sind. Aber eben auch chaotischer. Dadurch sind die kolumbianischen Rennen in Summe auch schwieriger und

«Europa ist auf jeden Fall noch nicht meine Heimat, es ist einfach extrem weit weg von Kolumbien – meiner wirklichen Heimat.»

Nairo Quintana und Kante

«In Kolumbien hingegen sind fast alle Deine Gegner.»

vor allem gefährlicher. Hier in Europa bin ich aber der Kapitän einer tollen Mannschaft und finde es natürlich super, wenn das Team dann für mich arbeitet (schmunzelt).
Was noch sehr wichtig zu nennen ist: Hier weißt Du genau, wer Deine Rivalen sind, in Kolumbien hingegen sind fast alle Deine Gegner. Das macht es deutlich einfacher in Europa.

Dein Papa kaufte Dir 2005 das erstes Rennrad, mit dem Du dann Rennen gefahren bist: Wann entstand der Wunsch Radprofi zu werden?
(emotional gerührt) Er kaufte mir das Rennrad, als wir der Meinung waren, dass ich tatsächlich Radprofi werden könnte. Rennradfahren war und ist meine Leidenschaft. Schon im jungen Alter hat es mir unglaublich viel Freude bereitet, auf dem Rad zu sitzen – das ganze Adrenalin, das beim Radfahren ausgeschüttet wird, wunderbar. Als ich dann das Rennrad von meinem Papa bekommen habe, habe ich natürlich angefangen deutlich mehr zu trainieren.

Hast Du das Rennrad noch als Souvenir?
Ja, das habe ich noch. Das ist in meinem Haus in Kolumbien.

Welches war Deine erste Tour de France, die Du bewusst verfolgt hast?
Das war die Tour de France in 2007.

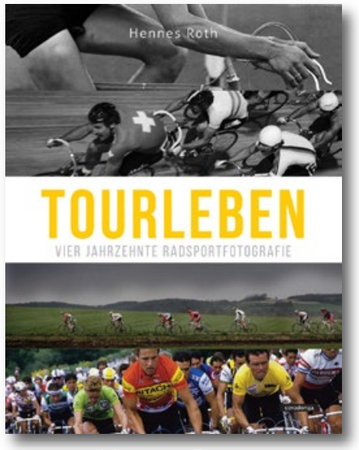
Neun Jahre später könnte es Dein Jahr werden: Zuerst der Sieg bei der Tour de France und dann olympisches Gold auf südamerikanischem Boden?
Wir konzentrieren uns erst einmal nur auf die Tour de France, das ist ganz klar unsere oberste Priorität. Dann gibt es natürlich noch weitere tolle Rennen wie die Olympischen Spiele mit einem guten Kurs für mich – aber auch die Vuelta.

Das sind einige harte Rennen. Ist das nicht ein bisschen viel?
Also, die Tour ist natürlich ganz klar das Hauptziel. Danach ist aber der Plan, die gute Form der Tour für das olympische Straßenrennen und die Vuelta mitzunehmen. Aber diese beiden Rennen sind ganz klar der Tour untergeordnet. Im Endeffekt zählt die Tour für mich!

Sind Deine Konkurrenten um den Tour-Sieg ausschließlich Contador und Froome? Oder hast Du noch wen auf dem Zettel?
Ganz klar Froome und Contador. Dann gibt es natürlich noch ein paar dahinter wie z.B.: Aru, Bardet oder Pinault. Ich werde mich aber vor allem auf Froome und Contador konzentrieren.

Wenn einer die Berge kennt, dann Du: Gibt's Anstiege, die Du besonders ger-

Der brandheiße Lesestoff zur Tour de France



HENNES ROTH
TOURLEBEN
Vier Jahrzehnte Radsportfotografie
ISBN 978-3-95726-012-3 – EUR 45,00 [D]

Hennes Roth gilt als *der* deutsche Radsportfotograf. Dieser fast 2 kg schwere Bildband ist sein Geschenk für alle Fans. Und eine einzige Liebeserklärung an den schönsten Sport der Welt.

HANNAH GRANT
DAS GRAND TOUR KOCHBUCH
ISBN 978-3-95726-011-6 – EUR 45,00 [D]

In einem opulent gestalteten Kochbuch präsentiert die langjährige Chefköchin von Tinkoff-Saxo eine Vielzahl toll in Szene gesetzter Rezepte, die sich bei Tour & Giro bewährt haben.

DAVID MILLAR
AUF DER STRASSE
Eine Saison im Profipeloton
ISBN 978-3-95726-010-9 – EUR 16,80 [D]

»David Millar nimmt Sie mit ins Innere der Radsportwelt. Es ist ein seltener Glücksfall, dass ein Sportler sich einen solch wachen, unparteiischen Blick bewahren konnte.« *Richard Moore*

Erhältlich überall im Buchhandel oder unter www.covadonga.de

ne fährst? Gibt's auch welche, bei denen Du jeden Meter verfluchst?
Normalerweise mag ich alle Anstiege. Aber es gibt schon den Trend, dass es einige Organisatoren übertreiben: Sie wollen einfach zu viel Spektakel haben. Sie suchen sich Strecken aus, die noch steiler, noch extremer, noch enger sind – wo es auch in den Abfahrten sehr, sehr gefährlich ist, wie jetzt teilweise beim Giro. Im Training kann man diese steilen Straßen schon fahren, im Rennen ist das dann aber wieder etwas ganz anderes – vor allem mit den Zuschauern, wenn die Straßen dann entsprechend eng werden. Aber sonst: Je steiler, desto besser. (schmunzelt)

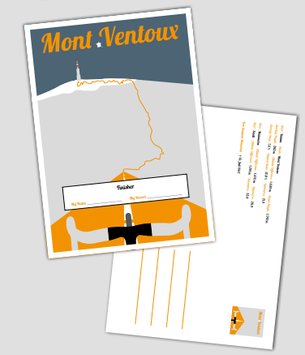
Ich möchte unbedingt mal nach Kolumbien. Welche Regionen und Städte kannst Du uns empfehlen?
Kolumbien ist insgesamt ein sehr, sehr schönes Land mit vielen schönen Regionen. Was ich aber absolut empfehlen kann, ist die Region „Eje cafetero", weltweit bekannt für seinen Kaffeeanbau – den besten Kaffee der Welt.

(Kante) Wie schaffst Du so eine Ruhe auszustrahlen, bei so einem stressigen Job?
Ich habe schon so viele Journalisten überstanden (lacht). Da gewöhnt man sich einfach dran, das ist ja jetzt nicht das erste Mal für mich. Aber als Kolumbianer sieht man vielleicht einige Dinge deutlich entspannter als ihr Deutschen. Im Laufe der Zeit lernt man einfach, mit diesem Trubel umzugehen. Am Anfang war das natürlich noch was ganz anders.

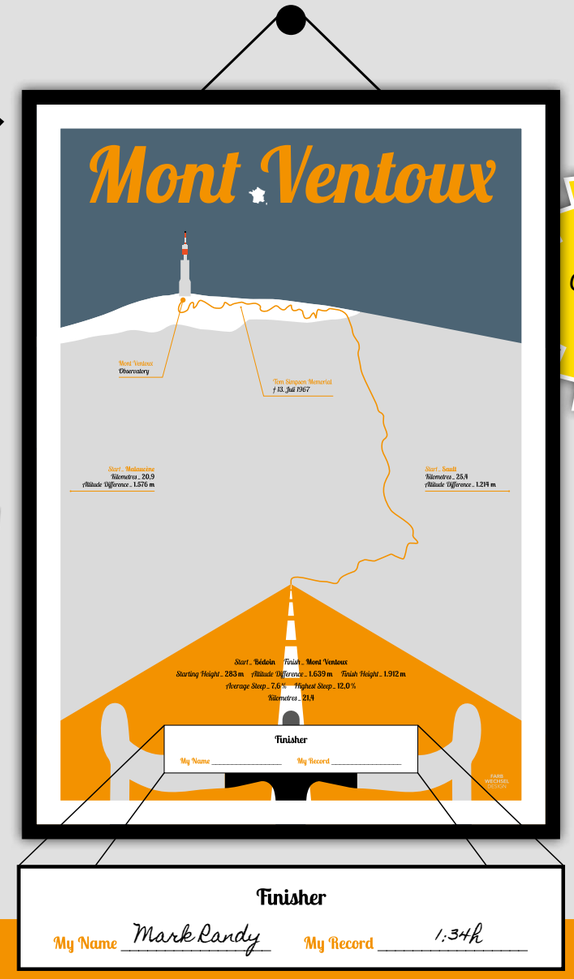
Deine Etappe als Poster

Das perfekte Geschenk für Dich und Deine Freunde

Poster in DinA4 (21 x 29,7cm)
oder als Postkarte erhältlich



Postkarte
2,00 €/Stück
inkl. MwSt. – zzgl. Versand



VERSAND KOSTENLOS*
für alle SPEEDVILLE-Leser.
Gutscheincode **SPEEDVILLE**
bei Bestellung eintragen
und bestellen.
*gilt nur für Deutschland

Poster DinA4
15,90 €/Stück
inkl. MwSt. – zzgl. Versand

Trage hier Deinen Namen und Deine Bestzeit ein.

Hole Dir jetzt Deine Urkunde als Kunstdruck oder schicke die Postkarte als Ansporn an Deine Freunde.

Jetzt gleich kaufen unter:
www.etsy.com/de/shop/FarbwechselDesign
oder per E-Mail an:
etsy@farbwechsel.net

FARB WECHSEL DESIGN

(c) Foto: Hennes Roth – Tourleben
Vier Jahrzehnte Radsportfotografie

(c) Foto: Hennes Roth – Tourleben
Vier Jahrzehnte Radsportfotografie

«Wir sind immer noch 12 Freunde, die ihre Freunde fragen, ob sie ihnen beim Aufbau helfen.»

Ingo Engelhardt

«Ich überlege schon häufiger, alles hinzuschmeißen und nur das RAD RACE zu machen.»

Hab ich das gerade wirklich gehört? Hat er das ernsthaft gesagt? Wie geil, der tätowierte Typ da hinterm Mikro ist ja echt der Hammer. Mitte April beim Canyon Pure Cycling Festival in Koblenz, und die Jungs vom RAD RACE geben meinem Radfahrerleben einen neuen Impuls: Junge Fahrer, coole Musik, freche Sprüche und ein Rennkonzept, dass mit nichts zu vergleichen ist, was ich bis dato gesehen habe: Adrenalin. Ohne Ende.

Ich muss diesen Typen, diesen Dude, unbedingt mal kennenlernen und interviewen. Mit meinem Mikro. Mitte Juni, bei Rund um Köln, war es dann soweit:

Ingo Engelhardt, let’s do this!

Ingo, was fällt Dir beim Namen Ian MacKaye ein?
Der hat mein Leben nicht so krass verändert wie Ray Cappo. Als ich angefangen habe, Hardcore zu höre, war Minor Threat nicht so meine Band, eher Youth Of Today und die ganzen Revelation-Bands: Gorilla Biscuits und Chain Of Strength und so. Aber trotzdem hatte Ian MacKaye, als Erfinder des Straight Edge, natürlich einen mega Einfluss auf mein Leben. Seitdem ich 16 bin, bin ich schon Straight Edge. Jetzt bin ich 38.

Don't smoke – Don't drink – Don't fuck! Ernsthaft?
Naja, „don't fuck" ist ja eigentlich Quatsch. Also „Don't fuck" war nie ein Teil von Straight Edge. Das war mal was, was irgendwelche Hardliner gesagt haben. Und wenn Du Zucker isst, bist Du auch schon nicht mehr Straight Edge, oder was? So ein Quatsch. Es war halt einfach „Don't smoke, don't drink and don't fuck around". Sowohl mit deinem Leben, als auch mit dem Leben anderer. Für mich ist Straight Edge: kein Alkohol, keine Drogen, und nicht rauchen.

Bist Du Veganer oder Vegetarier?
Vegetarier, seitdem ich 16 bin. Ich bin Veganer geworden, nachdem Earth Crisis das erste Mal in Deutschland auf Tour waren und wir mal mit denen gezockt haben. Das hat einen als 15 jährigen schon beeindruckt. Aber nach vier Jahren hatte ich wieder extrem viel Lust auf Käse.

Mir würden Eier, Käse und Fisch fehlen. Fleisch brauche ich nicht unbedingt.
Sagen wir mal so: Als ich 15 war, da war ich sehr versucht, die Leute zu beeinflussen. Ich habe aber gemerkt, dass man die Leute eigentlich nur nervt. Deswegen habe ich mich dann in dem Bereich etwas zurückgenommen. Jetzt mache ich nur noch hin und wieder ein paar Sprüche. Ich begreife einfach nicht, wie man 99-Cent-Salami essen kann. Das verstehe ich nicht – egal ob man Fleisch ist oder nicht. Mein Bruder sagt zum Beispiel, er sei „Hochzeits-Vegetarier": Bei geilen Anlässen isst er halt gutes Fleisch. Find ich auch geil. Hauptsache jeder macht ein bisschen was, damit nicht einfach bald alles im Arsch ist.

Bist Du in irgendeiner Orga drin? Greenpeace und Co.?
Nein. Ich bin zwar politisch, aber nicht in irgendeiner Organisation aktiv. Ich glaube, ich würde keine Gruppe finden, mit der ich mich 100 prozentig identifizieren könnte – außer RAD RACE. Ich sag nur: „Stop racism and start raceism". Letztes Jahr haben wir Spenden gesammelt für eine Organisation gegen Rechts. Dieses Jahr machen wir es für eine Fahrrad-Werkstatt in Münster, die Flüchtlinge integriert.

Zu Straight Edge gehört eine Menge Konsequenz, Dinge durchzuziehen. Hilft Dir das beim Aufbau von RAD RACE?

(c) Foto: Drew Kaplan

«Ich begreife einfach nicht, wie man 99-Cent-Salami essen kann.»

Uns ist aufgefallen, dass viele aus dem Hardcorebereich in der Werbe- und Marketingszene gelandet sind. Die halt auch selbst Fanzines, Bands oder Konzerte gemacht haben. Der Chef von Four-Music zum Beispiel, mit dem haben wir schon in den 90ern Shows organisiert. Ich lerne immer wieder Leute kennen, die sagen „Du bist doch der Typ, der damals in der und der Band mitgespielt hat". So schließt sich wieder der Kreis.
Und jetzt beim RAD RACE: Vor allem lernen wir, dass die Fixed-Gear-Szene genauso aufgebaut ist, wie die Hardcore-Szene. Es gibt keine Bands, es gibt Crews. Es gibt keine Konzerte und Shows, es gibt etwas wie RAD RACE oder Red Hook Crit oder This is not Brooklyn. Kleine Events, kleine Veranstalter, die Sachen organisieren. Do It Yourself, weil sie Bock drauf haben und nicht, weil man damit reich wird.
Und es gibt keine Fanzines, es gibt Blogs, wie deinen zum Beispiel. Es gibt keine Superstars unter den Fahrern, genau wie im Hardcore mit den Musikern. Die Fahrer kennt eigentlich jeder in der Fixed-Gear-Szene wie Ivan Ravioli, Paolo Bravini oder Augusto Reati. Es sind halt keine richtigen Stars, aber es sind Leute, mit denen Du auch beim RAD RACE

«Wenn ihr wissen wollt, wie kommerziell wir sind, könnt ihr gerne nachts um eins mit uns die Gitter abbauen. Dann seht ihr, wie kommerziell wir sind.»

in einer Startreihe stehst. Beim Fußball könntest Du Dir nie mit Schweinsteiger den Ball zukicken.

Gibt es öfter Kommerz-Debatten?
Sind wir kommerziell oder sind wir nicht kommerziell? Das alles hatten wir beim Hardcore auch. Und es hieß immer: „Ihr habt ein Konzert mit 1.000 Leuten, jetzt seid ihr kommerziell“. Beim RAD RACE sage ich gerne: Wenn ihr wissen wollt, wie kommerziell wir sind, könnt ihr gerne nachts um eins mit uns die Gitter abbauen. Dann seht ihr, wie kommerziell wir sind.

Oder die Kaugummis von der Bahn „abknibbeln“?
Genau (lacht). So kommerziell sind wir.

Was hast Du für einen Tagesablauf?
Ich stehe morgens um 8 Uhr auf und bin um 9 Uhr im Büro – eine super nette Agentur in Hamburg. Meine Kollegen dort sind echt grandios. In meinem Hauptjob mache ich Werbung für Ben & Jerry‘s und Brooks Running.

Den Fisherman’s Friend StrongmanRun hast Du ja auch noch erfunden.
Ja, den habe ich aber letztes Jahr abgegeben, weil ich meine Energie in Fahrrad, Radsport und RAD RACE stecken wollte. Und nach 10 Jahren StrongmanRun wurde es mal Zeit für etwas Neues. Auch einfach mal Zeit, nicht mehr Geld mit irgendwas zu verdienen – nur des „Geld-Verdienens“ wegen. Wie Du das jetzt mit deinem Blog machst.

Naja, ich gehe wie gesagt zur Arbeit und ackere dann bis mindestens 19 Uhr durch. In diesen 9 oder 10 Stunden arbeite ich halt volles Rohr und versuche, drei, vier Jobs unter einen Hut zu bringen. Am gleichen Schreibtisch organisiere ich auch RAD RACE. Wir haben zwar mittlerweile zwei Festangestellte bei RAD RACE in unserem HQ in Münster, die den ganzen Tag nichts anderes machen. Aber wir anderen machen es nebenbei, mit Jobs, um unsere Leben zu finanzieren. Abends gehe ich dann in der Regel Rennrad fahren – mindestens dreimal die Woche, und schwimmen, damit mein Rücken nicht so kaputt geht.

Zu jeder Neugründung gehören Rückschläge. Was hat Euch in den letzten drei Jahren Kraft gekostet?
Die Fehler, die wir gemacht haben, da könnten wir einen ganzen Blog drüber schreiben. Mit der größte Fehler war am Anfang sicherlich, dass wir teilweise Foto-Credits nicht mit angegeben haben. Wir haben zwar die Bilder und Rechte von den Fotografen bekommen

«Nach 10 Jahren StrongmanRun wurde es Zeit für etwas Neues.»

(c) Foto: Drew Kaplan

«Ein Business braucht 3-5 Jahre, bis es etwas abwirft.»

– bei der Fülle an Bildern und der Frequenz, wie wir sie rausgehauen haben, haben wir dann irgendwann nicht mehr genau gewusst, von wem die Bilder genau waren. Ähnliches Thema mit den Fahrern: Teilweise hatten wir nicht mit den Fahrern gesprochen, die auf den Bildern waren. Da hätten wir ein bisschen vorsichtiger sein müssen. Das ist im Nachhinein ein Fehler, den ich gerne ungeschehen machen würde.

Hätte, könnte, wenn und aber...
Ja, genau. Das ist auch das Credo vom RAD RACE: Mach's einfach. Und wenn mich irgendeiner von unserer Zwölfer-Gang anruft und fragt: „Ingo, sollen wir nicht das und das machen?", dann sage ich „Ja, lass doch einfach probieren". Wir machen jetzt hier so ein Batik-Shirt, was total bescheuert aussieht, die eine Hälfte fand's mega scheiße, die andere Hälfte mega cool. Wir produzieren 50 Stück, das kostet ca. 500-600 Euro, da geht jetzt die Firma nicht von kaputt: Wenn's läuft, ist gut, wenn's nicht läuft, läuft's nicht.

Wir haben auch noch gelernt, keine Events komplett alleine zu bespielen – zumindest wenn man noch am Anfang steht. Da zitiere ich gerne mal unseren „Karlsruher", ein interner Begriff. Karlsruhe war im ersten Jahr unser fünftes, sechstes Event. Da haben wir von der Stadt einen riesigen Platz in Karlsruhe bekommen: den Messplatz. Wir durften da ein Rennen machen. Wir dachten uns, wie geil ist das denn? Super groß, dieser Platz. Wir haben aber nicht daran gedacht, wenn nur 250 Leute kommen, dass es auf diesem Platz aussieht, als seien nur 25 da. Dazu kam noch der Regen. Da haben wir uns gut in die Köppe gekriegt (lacht).

Von daher sind wir jetzt deutlich vorsichtiger, was die Organisation von komplett eigenen Events anbelangt, die an „Off-Locations" stattfinden. Deswegen sind wir lieber bei solchen Sachen wie Rund um Köln, Velothon, Cyclassics oder der Tour de France dabei – weil wir einfach wissen, dass es dort schon viele Radsportbegeisterte gibt – somit deutlich mehr Synergieeffekte.
Wobei wir aber weiterhin eigene Rennen machen werden, vor allem wenn die Location eine gewisse Kompaktheit ermöglicht.
Um nochmal auf das Kommerz-Thema zurückzukommen: Wir sind immer noch 12 Freunde, die ihre Freunde fragen, ob sie ihnen beim Aufbau helfen. Wir können zwar Gott sei Dank ein paar Euros zahlen, damit uns einer hilft – aber wir brauchen einfach immer Support bei den Rennen. Wer also Bock hat, darf sich gerne melden!

Bei einem unserer Telefonate meintest Du, dass es im letzten Jahr eine

(c) Foto: Drew Kaplan

Auszahlung von 30 Euro gab für die Gesellschafter. Das war das Pfand, das ihr weggebracht hattet.
Pro Person aber (lacht).
Ja, das ist so. Ich habe neulich mit Denise von Iriedaily – das ist unser erster Sponsor – über das Thema gesprochen. Sie sagt auch, dass es einfach eine gewisse Zeit dauert, bis ein Business läuft. Ein Business braucht 3-5 Jahre, bis es etwas abwirft. Ob wir jemals unsere Kohle, die wir mit 12 Leuten eingeworfen haben, wieder rausbekommen, steht absolut in den Sternen. Und wir haben eine Menge eingezahlt.
Im Prinzip haben alle ihre kompletten Ersparnisse genommen – eine gute sechstellige Summe steckt von uns in RAD RACE: Zeitnahme, Banner, Internetseite, ein bis zwei Festangestellte. Und nicht eingerechnet die tausenden Arbeitsstunden, die wir alle in den letzten 3 Jahren in unser Baby reingesteckt haben.

Was machen die beiden Festangestellten?
Also Jan macht hauptsächlich die ganze Event-Orga, und ist so eine Art Projektleiter und unser Gehirn und Muscle gleichzeitig, der hat einfach alles im Griff. Flo auch. Zwei Jungs, die nichts anderes machen, als von morgens bis abends über RAD RACE nachzudenken. Ich mache hauptsächlich Social Media, befüttere hier die ganzen Kanäle, sammle den Content und versuche etwas strategisch zu agieren.

Taha ist eigentlich auch Vollzeit dabei und macht die ganze Buchhaltung.
Aber ich hoffe, dass wir weiter wachsen. Wie würden zum Beispiel gerne eine Merchandise-Managerin einstellen. Wir müssen verkaufen. Unsere Einnahmequellen sind ja quasi aktuell „nur" unsere Eventgelder. Das Problem ist, dass die Events so teuer sind, da bleibt nichts über. Und eben Merchandise.

(c) Foto: Drew Kaplan

«Wir wollen Rennen machen, die jeder sofort blickt.»

Das ist in der Produktion jedoch sehr teuer. Dafür ist die Auflage dann noch zu gering, wenn Du pro Trikot 20 Euros verdienst. Wenn wir eine 100er-Auflage komplett verkaufen, dann wären das 2.000 Euro, eine absolute Katastrophe. Wir überlegen RAD RACE auch weiterzuentwickeln, in dem wir es wie eine Agentur aufbauen: Wir möchten Filme für andere Radsportveranstalter produzieren, oder können auch mal Events für sie auf die Beine stellen. Ansonsten ist es fast unmöglich, mit RAD RACE Geld zu verdienen. Sponsoring sollte ich natürlich noch nennen. Aber es ist jetzt nicht so, dass wir uns damit die Taschen vollmachen. Das geht zu 100% wieder in die Firma und deckt die Kosten. Im Moment haben wir ehrlich gesagt kein Plan, wo es mal hingeht. Aber wenn wir in 10 Jahren ein RAD PACK Tour De France Pro Team haben, dann würd ich auch nicht nein sagen. (lacht)

Wie entstand Euer Antrieb, diese Firma zu gründen? Radsport war ja scheinbar Euer Thema.
Ja, wir wollten unser ganzes Wissen einsetzen und damit Geld verdienen, anstatt z.B. Versicherungen zu verkaufen. Und es sollte etwas sein, dass uns Spaß macht, wie eben: Radsportveranstaltungen. Definitiv keine Veranstaltungen, bei denen „The Final Countdown“ läuft oder das Trikot so hässlich ist, dass ich es für Geld nicht anziehen würde. Viele der Rennen, insbesondere im Lizenzbereich bzw. bei den Junioren, versteht man als Zuschauer ja kaum. Ich meine z.B. die Punktesysteme. Wir wollen Rennen machen, die jeder sofort blickt, wie das „RAD RACE LAST MAN STANDING“. Der letzte, der noch steht, gewinnt. „RACE RACE CRIT“, Motorrad fährt vorne weg, wer vom Motorrad überholt wird, ist raus. Wer 20 Runden vorne ist, gewinnt. „RAD RACE BERGFEST“: Wer zuerst den Berg finisht, gewinnt. RAD RACE FIXED42 World Championships: 42 km ohne Bremsen durch Berlin. RAD RACE BATTLE: Sprintrennen, 250m, Mann gegen Mann. Einfache, simple Konzepte, die begeistern und jeder rafft.

Adrenalinbombe. In die Fresse.
Ja, geile Events machen, die es in Deutschland noch nicht gibt. Die legal sind, mit einer Firma, die versichert ist. Damit wir nicht in den Knast kommen, wenn da mal was passiert. Naja, und eben geile Radsportklamotten.

Fragen Dich da Deine Familie und Freunde nicht, ob Du sie noch alle hast?
Meine Familie ist nicht mehr so groß, da gibt es nicht mehr so viele, denen ich das erklären muss. Aber ich hab gestern mit zwei Jungs über das Thema gesprochen, wo ich gefragt wurde, was ich da eigentlich mache, und bei den anderen von uns fragen die Eltern auch, was wir da machen und vor allem warum. Du verdienst damit kein Geld, warum machst Du das?

Und dann sagst Du: aus Leidenschaft.
Dann sagen sie aber, mit Leidenschaft kannst Du keine Brötchen bezahlen.

«Das ist jetzt die eine Sache im Leben, bei der man kein GPS dabei hat.»

...und keine Rente finanzieren.
Genau. Wir gehen es ja schon so an, dass möglichst keiner danach in der Gosse sitzt – und alle sollen abgesichert sein. Aber das ist jetzt die eine Sache im Leben, bei der man kein GPS dabei hat. Wo man keine Karte dabei hat. Wo man nicht weiß, ob es rechts oder links oder geradeaus nicht vielleicht besser ist. Wo man sagt, wir machen das jetzt einfach. Und wenn es nicht funktioniert, finde ich persönlich, dass wir immer noch die geilste Zeit hatten. Ich kann den Elf nicht versprechen, dass sie ihr Geld zurück kriegen, aber ich hab gesagt, ich gebe alles dafür. Ich finde so eine Passion ist superwichtig im Leben, dann nervt es Dich auch nicht, jeden Tag um 9:30 Uhr auf der Arbeit zu sein und Deine Wochenenden durchzuarbeiten.

Zerreißt Dich dieses Leben nicht?
Ich überleg schon häufiger, alles hinzuschmeißen und nur das RAD RACE zu machen, aber dafür reicht das Geld nicht. Das ist das Problem.

Ihr seid alles Freunde bei RAD RACE. Ich bin ein Verfechter des Spruchs: Mit Freunden sollst Du singen, tanzen, la-

chen – bloß keine Geschäfte machen.
Ich würd sagen, das kommt auf die Freunde an. Ich glaube, dass in dem Spruch viel Wahrheit steckt, aber ich denke, dass er nur 50% zählt. Es gibt schon einige Freunde, die sagen: „Ingo, wenn Du nochmal was startest, ruf an“ und die sind dabei. Mir ist aber auch sehr wichtig, dass alle beim RAD RACE von diesem positiven Feedback was abbekommen. Wenn hier einer kommt und sagt „Ingo, das war ein geiles Rennen“ sag ich „Nein, sag das nicht mir, geh zu den anderen Elf und sag denen das auch mal“. Denn die schleppen gerade die Gitter und ich steh hier und mach ein blödes Interview. Dem Typen da vorne gehören nämlich auch 11% des RAD RACE.

Die Idee zu RAD RACE kam Euch durch die vermeintlich langweiligen Jedermann-Rennen. Beschreib diesen Augenblick einmal.
Die Idee kam klassisch beim Bier. Ich erinnere mich an viele Essen, wo wir zusammensaßen und gesagt haben, wir wollen einen Sportevent machen. Am Anfang waren wir beim Triathlon, weil wir dachten, warum sind die eigentlich immer so scheiße – und wie geil doch eigentlich eine Triathlon-Staffel ist. Also mit vier Leuten, eine ganz kurze Distanz, ein Sprint. Am Anfang hatten wir tatsächlich überlegt, ein Becken zu kaufen und es mitten in die Innenstadt zu stellen: 200m schwimmen, 5km Radfahren und 3km laufen. Alles super kompakt. Die Idee hatte sich dann aber wieder zerschlagen.

Und letztendlich hatte ich dann per Zufall ein Video gesehen, wie das Wolfpack Hustle in L.A. ein Marathon gecrasht hat. Als ich das gesehen habe, dachte ich, krass, das muss ich nach Deutschland holen, das muss ich hier irgendwie machen. Letztendlich kam dann die Idee für RAD RACE und unser erstes Rennen war schnell geboren – besser ging’s nicht. Als Sahnehäubchen gab’s dann im zweiten Jahr auch noch die Fixed42 Weltmeisterschaft, ein Fixed Gear-Rennen durch Berlin auf abgesperrten Straßen. Ein perfekter Start.

Ein Teilnehmer sprach in der FAZ von einer „Adrenalinbombe“, als er beim RAD RACE in Berlin teilnahm. Das beschreibt das Konzept in einem Wort, oder?
Adrenalinbombe ist gut ja. Das war beim RAD RACE LAST MAN STANDING in Neukölln, eine geile Stimmung. Jeder einzelne Starter wird mit Namen vorgestellt. Das soll sich einfach für jeden bombastisch gut anfühlen. Denn wenn es für die Teilnehmer richtig geil ist, dann ist es für die Zuschauer automatisch auch geil. Die konstant gute Stimmung beim Radrennen beizubehalten, das ist aber eine extreme Herausforderung. Üblicherweise sehen die Zuschauer die Fahrer bei einem Radrennen ja nur für wenige Sekunden, das war’s dann. Das ist ein zentraler Punkt in unseren Events, dass wir mehr Action und Adrenalin haben.

Du meintest mal, dass Dir der Basketball als Vorbild dient. Immer Action,

(c) Foto: Drew Kaplan

«Wenn es für die Teilnehmer richtig geil ist, dann ist es für die Zuschauer automatisch auch geil.»

hoch und runter, die ganze Zeit.
Genau. Deswegen finde ich ja auch, dass es kompakt sein muss, und von der Logik leicht verständlich, ohne komplizierte Punktesysteme. Das versuche ich auch, zusätzlich zur Logik des Rennens, in der Moderation rüberzubringen – aber auch durch die Musik.

Statt mit Helene Fischer heizt ihr mit Rage Against the Machine, Beastie Boys und Co. ein – was ist Dir hierbei besonders wichtig?
Dass es auch die Musik ist, die wir selbst hören und gut finden. Das wir das spielen, was wir selbst gerne beim Start hören würden. Sachen wie Rage Against the Machine mit einem fetten Techno-Mix. Oder auch mal alten Harcore Kram oder Hip Hop wie Haftbefehl. Egal was, es muss einfach passen.

Beim StrongmanRun, wo ich auch für die Musik zuständig war, habe ich das Verbot ausgesprochen, den „The Final Countdown“ zu spielen. Ich kann’s echt nicht mehr hören, wenn bei einem Rennen „The Final Countdown“ läuft. Das muss man doch bitte mal kapieren, dass das Ding nach 100 Jahren durch ist.
Welches Tool hast Du zum Sammeln der Musik?

«Ich kann's echt nicht mehr hören, wenn bei einem Rennen „The Final Countdown“ läuft. Das muss man doch bitte mal kapieren, dass das Ding nach 100 Jahren durch ist.»

Das machen bei uns Holger und Ali. Die beiden kümmern sich da komplett drum.

Hörst Du Dir die Lieder vorher mal kurz an, ob es passt?
Nein, gar nicht. Wobei wir uns beim Last-Man-Standing in Berlin im letzten Jahr mal gut in die Haare bekommen haben. Da gibt es einen minutiösen Ablauf, entsprechend mussten wir die Musik vorher abstimmen. Ali wollte unbedingt „In The Air Tonight“ von Phil Collins spielen und ich einen anderen Song von Kvelertak– am Ende haben wir beide Lieder versucht, und es war auch richtig cool. Selbst Phil Collins (lacht).

Wie sehr blutet Dein Herz, wenn Du beim FC Bayern die White Stripes mit „Seven Nation Army“ hörst?
Gar nicht, die White Stripes sind nicht meine Band, die sind mir völlig egal.

Das ist doch ein Beispiel von einfallsloser Musik. Das Lied haben sie ja schon bei der EM 2008 gespielt. Eigentlich komplett durch...
In welchem Stadion spielen sie noch Pennywise's „Bro Hymn“? Das gibt's auf jeden Fall in einem Bundesliga-Stadion. Ich weiß nicht, ob's Gladbach ist.

Gladbach hat dieses Lied von Scooter.
Auf jeden Fall krass, dass sie so eine kleine Punkrockband wie Pennywise im Fußballstadion spielen. Du kannst es halt nicht verhindern. (Anm. Daniel: es ist der VFB Stuttgart mit dem Pennywise Song)

Ich find's einfach unpassend, wenn die Champagner-Girls beim FC Bayern zu „Seven Nation Army“ rumklatschen.
Ist ja immer schwierig, wenn Du versuchst etwas uncooles, cool zu machen. Für mich ist der Song einfach schon vor fünf Jahren uncool gewesen. Ich glaube, die spielen ihn auch gar nicht mehr live, weil er sie einfach nicht mehr identifiziert.

St. Pauli oder HSV?
Weder noch. Ich habe einen anderen Verein als Münsteraner (schmunzelt).
Aber ich muss jetzt ganz ehrlich sagen bei der Frage: Ich lebe seit Jahren in Hamburg, ich liebe Hamburg und hoffe, dass ich immer da wohnen werde, aber ich mag HSV-Fans ein bisschen mehr, weil ich...
Ich glaube, ich weiß, was Du meinst...
Die HSV-Fans, die ich kenne, sind ge-

«Denn das ist unser Ziel: Unser Leben mit dieser Leidenschaft zu finanzieren, und nicht mit irgendeinem anderen Mist.»

bürtige Hamburger. In 9 von 10 Fällen kommt das hin. Und wenn ich in der Tabakbörse einen treffe, der so alt ist wie ich, oder jünger, dann sind die meist St. Pauli Fans. Modefans. Wenn ich die dann frage, wo die herkommen, dann kommen Antworten, wie: Essen.
Dass Under Amour jetzt Hauptsponsor von St. Pauli ist, ist übrigens sehr interessant. Denn, wenn ein Verein auf dieser Welt nicht von Under Armour gesponsert werden dürfte, dann ist das St. Pauli. Das Label hat ja einen Militär-Hintergrund. Passt nicht so ganz zu St. Pauli. Das ist so, als wenn uns die Commerzbank 300.000€ anbieten würde als Sponsoring. Ich würde in jedem Fall nein sagen. Ich könnte meinen Jungs zwar das Geld zurückzahlen, aber nächstes Jahr wäre RAD RACE tot.

Das mag stimmen...
Auch das Canyon Beispiel: Der eine oder andere kam schon daher und meinte wir kooperieren mit einer Brand, die den stationären Handel kaputt macht. Aber hey, das ist Schwachsinn. Wir sind nun mal im Jahre 2016 angekommen, die Welt ist digital geworden. Wir gehen immer noch zu unserem Lieblingsradladen, der Big Lebikeski in Hamburg, weil das einfach der geilste Fahrradladen der Welt ist.

Es hat ein Wandel stattgefunden, dem man sich stellen muss. Nur meckern und schimpfen, und in der Vergangenheit weiterleben, bringt keinen weiter.

Der stationäre Handel wird in der Zukunft sicherlich verstärkt Service-Themen übernehmen, viele Käufe finden einfach online statt.
Ich arbeite seit sechs Jahren für Ben & Jerry's. Und da haben wir auch die schwierige Hürde vor der Brust: Wie werden wir nicht Mainstream, bleiben aber trotzdem cool mit Fairtrade-Eis? Und auch beim RAD RACE ist es so, wie damals beim Punkrock: Wie bleiben wir weiterhin cool, auch wenn wir 5.000 Starter im Jahr haben. Und meine Antwort darauf ist, dass wir einfach die Gleichen bleiben. Also die gleichen Dudes, die es jetzt machen, und die es auch noch in fünf Jahren machen werden. Denn das ist unser Ziel: Unser Leben mit dieser Leidenschaft zu finanzieren, und nicht mit irgendeinem anderen Mist.

(c) Foto: Hennes Roth – Tourleben
Vier Jahrzehnte Radsportfotografie

(c) Foto: Gunther Zechmann

Gunther Zechmann

«Die Behauptungen von gewissen Fahrern sind unhaltbar und auf niedrigstem Niveau.»

Es ist April. Gunther hat im letzten Jahr die Tour de Kärnten gewonnen und ist einer der besten Amateurrennfahrer Englands. Er wohnt in London, wo ich selber mal vor zehn Jahren gelebt habe. Seitdem ist dort viel passiert – insbesondere im Radsport. Darüber wollen wir sprechen.

Es ist Mai. Ich bin gerade in San Francisco im Urlaub. Was ich dort, am anderen Ende der Welt, von der diesjährigen Tour de Kärnten via Facebook & Co. lese, kann ja wohl nicht wahr sein? Er soll das wirklich gemacht haben? Das kann ich mir beim besten Willen nicht vorstellen. Gunther, darüber müssen wir sprechen. Aber auch über London, denn das war ja abgemacht.

Gunther, eigentlich wollten wir ja über den Cycling-Boom in UK reden, jetzt hat es bei der Tour de Kärnten etwas gescheppert. Was war los?
Die Organisation der Tour de Kärnten, muss man leider sagen, lief aus meiner Sicht vom ersten Tag an nicht wirklich rund: Ob die medizinische Versorgung bei Stürzen oder vor allem das Schummeln beim Einzelzeitfahren.

Mir hatten einige auf Facebook dazu geschrieben...
Das war die zweite Etappe. Es gibt eindeutige Fotos und sogar Videos wie da betrogen wurde. Viele Leute, ich nenne keine Namen, haben diese Etappe als Teamzeitfahren missverstanden. Das finde ich armselig von den Athleten, aber auch sehr bedauerlich vom Veranstalter, dass er trotz der Proteste nicht adäquat reagiert hat. Die Proteste kosten Geld, die reicht man nicht leichtsinnig ein.

Du wurdest schlussendlich disqualifiziert, da Du ohne Helm gefahren bist?
Ja, auf der dritten Etappe ist mir der Helm gebrochen. Dazu muss ich sagen, dass ich kurz vor der Tour de Kärnten, einen schweren Rennsturz in England gehabt hatte. Der Helm schien aber noch unversehrt zu sein, so habe ich ihn halt mit nach Kärnten genommen. Ich muss mir alles selber zahlen, da wirft man die Sachen nicht einfach weg.

Erzähl doch mal, wie es dazu kam, dass Du ohne Helm fahren musstest?
Bei einer schnellen Abfahrt hat mich ein aufgewirbelter Stein am Helm getroffen.

Vom Vorderfahrer?
Nein, ich denke das war vom Führungsauto. In der Abfahrt war ich alleine vorne. Ich bin noch über den Gipfel mit Johannes Schwarz gefahren, in der Abfahrt konnte ich mich etwas absetzen. Aber um auf den Helm zu kommen, wenn Du da mit ca. 100 km/h runterfährst, da reicht oftmals schon ein kleiner Stein, um den Helm zu beschädigen. Die Etappe habe ich dann zwar gewonnen, aber es ist eben verboten, ohne Helm zu fahren. Eine harte Entscheidung, ohne mich anzuhören, direkt zu disqualifizieren. Ich habe niemanden gefährdet. Die Sekunden, die ich gegebenenfalls schneller ohne Helm war, sind nichts im Vergleich zu den Minuten, die beim Mannschaftseinzelzeitfahren betrogen wurde.

Man kann ja sagen, dass die Tour de Kärnten gemäß der Statuten agiert hat? Keiner fährt ohne Helm.
Genau, ja. So steht's im Reglement, und da gibt's auch keine zwei Meinungen. Das wirkliche Problem ist nur: Ich bin nie angehört worden. Das ist ein schwerer Formalfehler. Im Einzelzeitfahren, also in der zweiten Etappe, bei der so viel Windschatten gefahren worden ist, wurde nicht gehandelt. Das fühlt sich unfair an.

Den Punkt kann ich nachempfinden.
Der Grund, warum beim Einzelzeitfah-

Severe Coaching

ENDLICH RICHTIG TRAINIEREN

Individualisierte Trainingsbetreuung im Radsport

COACHING

VON REINEN TRAININGSPLÄNEN BIS ZU UMFASSENDER BETREUUNG: SEVERECOACHING BIETET TRAINING AUF HÖCHSTEM NIVEAU

LEISTUNGSDIAGNOSTIK

VERSCHIEDENE LEISTUNGSTEST FÜR ALLE ANFORDERUNGEN: LAKTATDIAGNOSTIK, CRITICAL POWER ANALYSE UND MEHR FÜR EIN DETAILLIERTES PHYSIOLOGISCHES PROFIL

24/7 SUPPORT

SEVERECOACHING IST STÄNDIG FÜR SEINE ATHLETEN VERFÜGBAR: MIT INTEGRIERTEM TODAY'S PLAN ACCOUNT WIRD DIE COACH-SPORTLER BEZIEHUNG OPTIMIERT

@PDIEGNER

*Für den Rabatt einfach Mail mit Stichwort SPEEDVILLE an pdiegner@severecoaching.com

www.severecoaching.com

«Man kann ja nicht als Einzelfahrer bei jeder Attacke mitgehen, wenn die Jungs da vorne als Team fahren.»

ren keine Strafe ausgesprochen wurde, war dass die Fahrer nicht angehört werden konnten. Die waren an dem Abend einfach nicht verfügbar. Keine Anhörung, keine Strafe. Ich hingegen wurde nicht angehört und disqualifiziert. Zweierlei Maß.

Du bist aber scheinbar nicht nur ohne Helm, sondern auch ohne Trikot gefahren.
Ja, das ist richtig, es war unglaublich heiß.

Wie ist das mit der Nummer-Pflicht?
Ich weiß, worauf Du hinaus willst. Ich hatte im Gegensatz zu den anderen aber immer eine Nummer am Rad. Andere hingegen sind eindeutig – davon gibt es Fotos – ohne Nr. gefahren – weder am Rad noch am Trikot. Ein erneuter Grund, diese Fahrer zu disqualifizieren. Die Nummernpflicht macht definitiv Sinn: Man muss wissen, welcher Fahrer gerade wer ist, wenn man vorne mitfährt. Man kann als Einzelfahrer nicht bei jeder Attacke mitgehen, wenn die Jungs da vorne als Team fahren.

Auf Facebook las ich, dass Du einen anderen Fahrer – obwohl schon disqualifiziert – vom Rad geschubst hättest? Ernsthaft?
Ich kann leider im Moment nicht viel dazu sagen, da ich gerade juristisch dagegen vorgehe. Aber eins möchte ich schon anbringen: Die Behauptungen von gewissen Fahrern sind unhaltbar und auf niedrigstem Niveau.

Es ist also nicht wahr?
Genau. Schwarz auf weiß: Nicht wahr. Ich habe jetzt einige Aussagen in den Medien gesehen, die so unwahr sind, dass ich mir einen Rechtsanwalt eingeschaltet habe, also das geht nicht. Auch ein Beispiel für dieses Theater: Auf Facebook wurde geschrieben, dass meine Frau am Streckenrand stand und so nervig gekreischt hätte. Was ist los? Meine Frau war während der Zeit in London! Oder, dass mein Kumpel aus UK und ich, den ich aus England mit zum Rennen gebracht hatte, dass wir beide die Labestationen leergegessen hätten. Mal ganz ehrlich: Wir hatten noch nicht mal angehalten, um dort was zu essen. Da siehst Du, wie schnell das Ganze eine gewisse Fahrt aufnimmt, und in die falsche Richtung geht.

Worin würdest Du das begründen? Ist es der Neid, dass Du im Vorjahr gewonnen hast?
Eins ist klar: Mitleid kriegst Du umsonst, Neid musst Du Dir erarbeiten. Insofern ist es auch ein Kompliment. So was wie „Du hast mir alles weggefuttert“ das tut mir nicht weh, da zeig ich ihm nachher meinen Bauch und dann sieht er, wie „fett“ ich bin (lacht).
Aber wenn es dann schon ein Stück tiefer geht, wie bei den Beispielen vorhin, dann ist eine Grenze erreicht. So weit, und nicht weiter.

Hast Du zu dem Thema kein klärendes Gespräch gesucht?
Ja, das habe ich. Am Tag der Disqualifikation wurde ich nicht angehört. Auch auf E-Mails und SMS wurde hinterher von Seite der Organisatoren nicht reagiert, das finde ich sehr schade. Das hätten wir anders lösen können.

Ich nehme an, das Kapitel Tour de Kärnten hat sich für Dich in Zukunft erledigt?
Ich weiß es nicht.

Ein Kärntner in London, wie lebt es sich hier?
Du hast ja auch ein paar Jahre in London gelebt, von daher kennst Du es hier. Bei mir hat sich das mehr oder weniger selbst ergeben. Ich habe in England studiert und im Anschluss ein gutes Jobangebot bekommen. Und irgendwann hast Du Arbeit, Freundeskreis und Privatleben eben komplett auf der Insel.

Ich war nur für knapp zwei Jahre dort...
Gut, Du hast den Absprung also noch geschafft (lacht). Im Ernst, London ist schon eine tolle Stadt – nur die Berge fehlen mir.

Wo geht‘s dann hin zum Trainieren? Bis Du mal aus der Stadt raus bist, vergeht ja eine Ewigkeit...
Egal, wie Du‘s machst: Du brauchst mindestens eine halbe Stunde, um rauszukommen. Dafür musst Du dann längere Ausfahrten machen, damit es sich auszahlt. Aber gut, zum Trainieren geht‘s meist in die nähere Umgebung. Das ist bei mir Essex, Surrey und Kent, wenn ich ein paar Hügel will. Und zu den Rennen geht’s dann auch ein bisschen weiter: zur Südküste, nach Wales, Cambridgshire. Wenn man von den Bergen mal absieht, hat England viel zu bieten.
Aber wegen der langen Zeit bis Du raus bist: Es gibt zwar auch Strecken mit weniger Ampeln, aber man kommt in Summe nicht drumherum. Es nervt. Wenn Du in einer Kleinstadt wohnst, ist das schon besser. Ich war, bevor ich in London wohnte, in Oxford – und da bin ich in 5 Minuten aus der Stadt draußen gewesen. Das ist ein Unterschied wie Tag und Nacht, klar.

«Eins ist klar: Mitleid kriegst Du umsonst, Neid musst Du Dir erarbeiten.»

Ich fand die Anstiege in Yorkshire, wo ich im April war, schon sehr ordentlich.
Ja, wenn Du soweit raufkommst. In die Midlands, nach Lancashire oder eben Yorkshire, da gibt‘s schöne Anstiege, einige hundert Höhenmeter. Nur diese ausgebauten Haarnadeln, das ist eher selten in England. Da baut man gerade

(c) Foto: Thomas Ullrich

«Diese ausgebauten Haarnadeln, das ist eher selten in England. Da baut man gerade Straßen drüber. Die haben dann aber einen brutalen Gradienten.»

Straßen drüber. Die haben dann aber einen brutalen Gradienten – da fährst Du dann auf Kraft.

Wie viele Jahre lebst Du schon in UK?
Seit neun Jahren.

Könntest Du Dir vorstellen, nach Österreich zurückzukommen?
Ja, schon. Nicht in absehbarer Zeit. Es müsste eine Jobperspektive da sein. Aber Österreich ist ein schönes Land, da gibt‘s keine Diskussion.

Wie hat sich in den letzten neun Jahren die Rennrad-Szene in UK verändert?
Es ist eher eine Evolution, keine Revolution. Es hat sich in England nicht mehr verändert, als in den anderen Ländern auch. Ich würde sagen, der Unterschied der englischen Rennen zu denen im deutschsprachigen Raum ist größer als die Veränderung innerhalb Englands in den letzten neun oder zehn Jahren.
Rennfahren in England ist an eine Lizenz gekuppelt. Je nach Erfolg steigst Du in höhere Kategorien auf. Und irgendwann musst Du dann auch gegen die Elite fahren. Das ist knochenhart, aber es ist auch eine tolle Möglichkeit.

Welche Lizenz hast Du zurzeit inne?
Du fängst an in der vierten Kategorie, und steigst dann mit Erfolgen auf. Ich habe aktuell eine Erste-Kategorie-Lizenz.

Das heißt, Du fährst hin und wieder gegen Profis?
Ja. Das höchstgegriffene ist Alex Dowsett. Der Mensch fährt wie eine Zeitfahrmaschine. Das ist echt brutal. Der hat gerade den Rekord für 25 Meilen, das sind 40 km, aufgestellt. Die ist er in 44 min. gefahren – also 410 Watt im Schnitt. Da kann ich meinen Job hinschmeißen und Rennen fahren, soviel ich will, das ist nicht machbar.

Wie äußert sich der Cycling-Boom im Alltag?
Ihr hattet das ja in Deutschland mit dem Team Telekom in den Endneunzigern. Hier in England ist das jetzt definitiv auch spürbar. Wir haben den Wiggins gehabt und aktuell den Froome. Diese Begeisterung für den Radsport spürst Du nicht nur im Rennen, vor allem auch im Alltag: Radwege in der Londoner Innenstadt werden ausgebaut. Wann warst Du nochmal in London?

2006 bis 2008.
Seitdem hat sich einiges geändert. Die bauen hier sehr viele Radwege, dafür werden den Autos dann auch durchaus mal Spuren genommen. Es ist schon toll. Die Umsätze für Premiumbikes

(c) Foto: Gunther Zechmann

wachsen derzeit 25% pro Jahr in England. Der Londoner Bürgermeister fährt mit dem Rad zur Arbeit. Der Oppositionsführer genauso. Es gibt ein gut organisiertes Bikesharing: die Boris-Bikes. Es wird jetzt auch etwas mehr Wert auf Sicherheit gelegt, was dringend notwendig ist.
Und wegen der Rennen: Viele Hobbyathleten sind natürlich begeistert, was sie von Froome, Wiggins und den anderen sehen – und fangen entsprechend selbst an, Rennen zu fahren. Woran man den Boom auch noch gut fühlen kann: Die meisten Veranstaltungen in England sind völlig überbucht. Also, es ist schon ein goldenes Zeitalter.

In Deutschland empfinde ich, dass der Radsport eher veraltet ist. Vor allem die Jedermann-Rennen. Das Durchschnittsalter ist gefühlt bei 40+.
Da müssen sich die Engländer keine Sorgen machen: Da gibt‘s genug Nachwuchs.

Du fährst für Phoenix London. Wie würdest Du die engl. Kultur bei einem Rennen beschreiben? Gibt es Unterschiede zu unseren Rennen?
Es wird viel härter gefahren. Der Vergleich ist wohl ähnlich zum Fußball. Aber es ist fair, es herrscht ein toller Sportsgeist.

Kannst Du es näher beschreiben?
Sonntagfrüh fällt in der Regel der Startschuss, dann „battlen“ wir uns meist bis zum frühen Nachmittag. Nach dem Zieleinlauf wird locker gescherzt und geplaudert. Und am nächsten Sonntag geht der Fight wieder von vorne los.

Wie äußert sich sonst noch das Thema

„Fair Play?“
Wenn Du in England ein Rennen gewinnst, wird mehr gratuliert und weniger protestiert.

Ähnlich wie beim Fußball?
Es kann schon mal vorkommen, dass ein bisschen gerempelt wird, da ist man nicht zimperlich – wie beim Fußball. Aber das ist einfach deren Mentalität – ohne böse Absicht und Beschiss. Alles korrekt und fair.

Wann kommst Du als Banker eigentnoch zum Trainieren?
Recht einfach: Vor, während und nach der Arbeit. Da bin ich nicht wählerisch.

Während der Arbeit, echt?
Ja, das klappt ganz gut. In der Pause geht’s auf den Indoortrainer im Fitnesscenter – am Wochenende geht’s für längere Ausfahrten und die Rennen ins Grüne. So schaffst Du auch in einer Woche ein paar hundert Kilometer.

Deine Frau schimpft nicht mit Dir?
Dazu mag ich nicht zu viel sagen (lacht). Aber man muss immer Kompromisse finden. Mit einem intelligenten Training kann man schon viel rausholen.

Wie viele Stunden trainierst Du im Schnitt pro Woche?
15 Stunden in etwa.

Was gibt Dir der Radsport?
Man braucht schon einen Ausgleich, wenn man so einen Bürojob hat. Ich hab immer schon Bewegung gebraucht. Als Kind sind wir in die Berge gegangen oder ich war Laufen. Ohne Sport geht‘s einfach nicht.

Radfahrer und Autofahrer sind wie Katz und Maus. Ist das in England ähnlich oder schlimmer als bei uns?
Schlimmer. Der Verkehr hier ist definitiv krasser – zumindest als in Österreich. Die Autofahrer sind genervt und irgendwie muss sich dann mal das Ventil entladen. Und das sind dann meist die Fußgänger oder Radfahrer. Aber dass es funktionieren kann, mit vielen Radfahrern und Autofahrern, sieht man ja zum Beispiel in Holland. Also der politische Wille ist da, etwas zu verändern, aber es braucht Zeit.

Wie erklärst Du Dir das? Haben sich die Autofahrer in UK noch nicht an die Radfahrer gewöhnt? In Italien, Spanien und Co. fühlt sich das besser an.
Ja, da müssen wir wohl noch ein paar Jahrzehnte warten. Das stimmt. Mit Spanien kannst Du es nicht vergleichen. Ich bin fast jedes Jahr auf Mallorca im Trainingslager. Einer von uns hatte mal einen Platten. Da bremst plötzlich so ein Pick-Up-Truck abrupt vor uns ab – wir dachten schon, dass wir jetzt verprügelt werden – der Fahrer lief aber um den Wagen, holte seine Pumpe vom Beifahrer und fragte uns, ob wir sie zum Aufpumpen bräuchten. Toll. Das würdest Du in England nie erleben – in Deutschland wahrscheinlich auch eher selten.

Deine Etappe als Poster

Das perfekte Geschenk für Dich und Deine Freunde

Poster in DinA4 (21 x 29,7cm)
oder als Postkarte erhältlich

VERSAND KOSTENLOS*
für alle SPEEDVILLE-Leser.
Gutscheincode **SPEEDVILLE**
bei Bestellung eintragen
und bestellen.
*gilt nur für Deutschland

Postkarte
2,00 €/Stück
inkl. MwSt. – zzgl. Versand

Poster DinA4
15,90 €/Stück
inkl. MwSt. – zzgl. Versand

Trage hier Deinen Namen und Deine Bestzeit ein.

Hole Dir jetzt Deine Urkunde als Kunstdruck oder schicke die Postkarte als Ansporn an Deine Freunde.

Jetzt gleich kaufen unter:
www.etsy.com/de/shop/FarbwechselDesign
oder per E-Mail an:
etsy@farbwechsel.net

FARB WECHSEL DESIGN

7 Fragen zur Tour de France 2016:

Hand aufs Herz, Simon Geschke!

(c) Foto: Cor Vos

Nach all den Jahren im Profigeschäft: Freust Du Dich noch auf die Tour de France oder ist es Routine?
Die Tour ist nie so wirklich Routine, von daher freue ich mich wie jedes Jahr wieder erneut drauf. Gerade die Grand Tours sind immer etwas ganz Besonderes.

Dein schönster Tour-Moment war sicherlich Dein Etappengewinn im letzten Jahr. Was war Dein schlimmster Tour-Moment?
Da bin ich mir nicht so sicher. Wenn ich mich festlegen müsste, dann ist es wohl eine Etappe bei meiner ersten Tour in 2009, bei der ich eine von einem Motorrad angefahrene Frau auf dem Boden liegen sah. Sie starb später auf dem Weg ins Krankenhaus. Das war sehr schwer zu verdauen.

Mit welchem Kollegen teilst Du Dir in den drei Wochen am liebsten das Zimmer? Und warum dieser Kollege?
Letztes Jahr war es Georg Preidler – das war eine super entspannte Kombination. Wir hatten viel Spaß zusammen, und es ist halt schön, ab und zu mal Deutsch reden zu können. Als international besetztes Team ist unsere Teamsprache ja Englisch.

Hattest Du mal einen üblen „Schnarcher“ im Zimmer? Wie geht man damit um, wenn man nicht schlafen kann und am nächsten Tag wartet eine harte Etappe?
Bei der Bayern Rundfahrt habe ich mir das Zimmer mal mit einem Chinesen geteilt. Er schnarchte unfassbar laut. Ich hab meine Matratze ins Badezimmer gelegt und dann da geschlafen. Danach hatte er immer Einzelzimmer.

Bei all dem Trubel hilft Musik, fokussiert zu bleiben – welche drei Lieder dürfen in Deiner Playlist aktuell nicht fehlen?
Das ändert sich immer wieder. Aktuell sind es „Cryin’“ von Aerosmith, „Set you free“ von den Black Keys und „Rock n Roll“ von Motörhead.

Wenn Du kein Radprofi geworden wärest, der demnächst quer durch Frankreich fährt, was würde Simon Geschke stattdessen beruflich machen?
Ich wollte Psychologie studieren, wenn ich nicht Profi geworden wäre. Aber ob ich das geschafft hätte…keine Ahnung. Pilot werden, das hat mich auch immer gereizt. Eins von beiden hätte bestimmt geklappt.

Auf welche Etappe freust Du Dich in diesem Jahr ganz besonders? Warum diese Etappe?
Definitiv die letzte Etappe nach Paris. Zwar endet die meist im Massensprint, aber es ist einfach das schönste Gefühl, nach drei Wochen auf die Champs-Élysées einzubiegen – eine atemberaubende Kulisse für eine Abschlussetappe.

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

Kontaktdaten:
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

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

Fotografien in der Ausgabe:
Hennes Roth – Tourleben (Covadonga Verlag)

Das Buch könnt Ihr Euch unter folgenden Links bestellen:

- Covadonga Shop (Link)

- Amazon (Link)

(c) Foto: Hennes Roth – Tourleben
Vier Jahrzehnte Radsportfotografie