



SpeedVille

Interview Sessions

#005 // Okt. 2016

NEU UND
GRATIS

Jonas Leefmann

Profi für 6 Monate

Daniel Knys

Top-Sprinter (Merkur)

Michael Lang

Canyon Bicycles

Gewinner des Ötztalers 2016:

Bernd Hornetz

«Ich möchte mich konkret dafür einsetzen, dass bei den Rennen mehr Kontrollen stattfinden!»

INTERVIEW SESSIONS #005

In der mittlerweile 5. Ausgabe der Interview Sessions freue ich mich sehr, euch die folgenden Interviewpartner vorzustellen:

Bernd Hornetz: 48 Jahre jung und sensationeller Gewinner des diesjährigen Ötztaler Radmarathons. Bei seinem Husarenritt knackte Bernd nicht nur erstmals die magische „7-Stunden-Marke“ – er löste auch unfreiwillig eine sehr intensive Dopingdiskussion aus. Zahlreiche Radsportler diskutierten in den Sozialen Medien, ob man denn in dem Alter noch solch eine Leistung vollbringen kann. Kurze Zeit später griff ich den Ball auf und sprach mit Bernd über den Ötzi 2016 und die heißen Tage danach.

Jonas Leefmann: Als Jedermann durfte Jonas für 6 Monate in die Profiszene beim KT-Team BIKE AID reinschnuppern: Hin und wieder bedeutete das Reifen an Reifen mit Tony Martin & Co. – sehr oft jedoch Schmerz und Kampf. Seine Abenteuer, das war mir bei unserem ersten Treffen im April sofort klar, müssten eines Tages in eine der Interview Sessions. Heute ist es soweit: Bühne frei für Jonas und sein 6-monatiges Profi-Abenteuer!

Michael Lang: Michael wer? Michael wird kaum einer von euch kennen. Vor 12 Monaten werden aber einige von euch sehr viel Kontakt mit Michael gehabt haben. Zumindest indirekt. Michael ist Direktor des Kundenservices bei Canyon. Vor einem Jahr mussten er und sein Team kühlen Kopf bewahren: Zahlreiche unzufriedene Kunden warteten auf ihr Canyon-Bike und verlangten nach einem Lösungsvorschlag. Das Problem war nur: Es gab keinen. Mit Michael sprach ich über diese anspruchsvolle Zeit.

Daniel Knys: In der neuen Serie „Herzensangelegenheit“ verrät uns Daniel, was sein Herz vor Freude etwas schneller pumpen lässt.

Großes Dankeschön an **Philipp Hympehdahl** für die super Bilder!

Viel Spaß beim Lesen!

Euer Daniel



DIE INTERVIEWS DER #005

8



Jonas Leefmann

Erst Jedermann, dann KT-Profi, jetzt wieder Jedermann. Jonas beschreibt sein 6-monatiges Abenteuer.

#Jedermann #Profi #KT-Profi #Schmerzen #Abenteuer
#Lehrjahre #Rundfahrt #Überleben #Radsport

24



Bernd Hornetz

Gewinner des diesjährigen Öztaler Radmarathons mit der sensationellen Bestzeit von 6:57 Stunden – und das im Alter von 48 Jahren.

#Öztaler #Training #Motivation #Anti-Doping #Fleiß
#Passion #Wille #Team #Freude #Emotionen #Alter

42



Michael Lang

Direktor des Kundenservices bei Canyon. Wir sprechen über die Lieferschwierigkeiten vor einem Jahr.

#Canyon #Kundenservice #Passion #Kunde #Lösungen
#Lieferprobleme #Systeme #Team #Zukunft

56



Daniel Knyss

Einer der besten Sprinter im Jedermann-Radsport. Daniel verrät, bei was sein Herz etwas schneller schlägt.

#Cyclassics #Mallorca #Team #Passion #Sprinter
#Flandernrundfahrt #RUK #Velothon #Berlin

58

IMPRESSUM

Herausgeber, Fotografie, Anzeigenschaltung

PURE
CYCLING

NO TWO ROADS ARE THE SAME

JEDE TOUR BIETET ETWAS BESONDERES. DIE STRASSE, AUF DER DU FÄHRST. DIE WITTERUNG, DER DU DICH STELLST. DIE FREUNDE, MIT DENEN DU UNTERWEGS BIST. DU MUSST AUF KEINES DIESER ERLEBNISSE VERZICHTEN.

DAS BRANDNEUE ENDURACE CF SLX.

CHOOSE TO RIDE.
CANYON.COM/CHOOSETORIDE

CANYON



Show me some love
& follow me!



(c) Foto: Philipp Hympehl aus dem Buch „BEYOND THE FINISH LINE“





Jonas Leefmann

«Wenn man anfängt, sich mit den Zeitlimits zu beschäftigen, da keimt schon ein Überlebensinstinkt in einem auf.»

Einmal an Tony Martins Hinterrad fahren, einmal bei einem Profirennen an den Start gehen. Für viele Rennrad-Jedermänner ein unerfüllter Kindheitstraum. Fast auch für Jonas. Im Alter von 32 Jahren ergab sich aber dann doch noch die Gelegenheit für ein halbes Jahr KT-Profiluft zu schnuppern – als sogenannter „Libero“ im Team BIKE AID.

Wer hätte diese Chance nicht auch wahrgenommen? Wahrscheinlich jeder. Im Interview spricht Jonas über dieses spannende, aber auch sehr, sehr harte Abenteuer.

«Als ich als Jedermann zu den Profis kam, wurde ich natürlich belächelt, weil ich vorher nicht die klassischen Lizenzstufen durchwandert habe!»

Wie froh ist man im Hause Leefmann, dass es mit deiner Profikarriere nicht geklappt hat?

Meine Eltern sind sehr froh, dass ich jetzt nicht mehr professionell Rad fahre und auch den Radsport nicht mehr im Fokus habe, sondern endlich den richtigen Berufseinstieg geschafft habe. Es war ja ein harter Kampf. Das Jurastudium ist mit dem Referendariat doch ziemlich lange und war sehr anstrengend. Vorher hatte ich ja noch in ein VWL-Studium reingeschnuppert.

Professioneller Sport war bei meinen Eltern nie im Fokus, sie haben ja auch keinen Bezug zum Radsport, erst Recht nicht zum professionellen Radsport. Mein Vater ist zwar früher Leistungsrunderer gewesen und Marathons gelaufen, aber da hört es dann auch schon auf. Von daher gab es zuhause auch nie den Wunsch oder den Druck, im Sport Fuß zu fassen. Sei es im Radsport, Tennis oder Fußball. Naja, und meine Mutter hat sich immer einen Juristen in der Familie gewünscht – also ist sie jetzt sehr froh (schmunzelt).

Vom Jedermannfahrer zum KT-Profi. Ein sehr spannender Ausflug. Was nimmst du aus dieser Zeit mit?

Sehr viel Positives, denn für mich war das Ganze von vornerein darauf ausgelegt, ein Abenteuer zu sein. Wobei, die Möglichkeit und die Abwägung mit einer KT-Lizenz an Profirennen teilzunehmen, war für mich schon eine ganz schwere und nicht aus dem Bauch zu treffende Entscheidung. Für mich ist

es das erste Mal gewesen, dass ich an ein Leistungslimit, an eine Grenze der Belastbarkeit, gelangt bin. Normalerweise kannte ich das aus dem Bereich des Studiums oder der Berufstätigkeit parallel zum Studium, dass man dann irgendwann gesagt hat „Bis hierhin und nicht weiter“. Der Sport hatte für mich etwas mit unendlichen Freiheiten zu tun, dem „Sich-selbst-Verwirklichen“, sich selbst zu finden und auch den Körper zu pushen.

Auch über die Grenzen hinaus?

Ja, über die Grenzen hinaus, ganz klar. Zu lernen und akzeptieren, dass auch körperlich und leitungsmäßig einfach Limits vorhanden sind, das war für mich sehr, sehr spannend. Und auch zu lernen, wie man auf diesem Niveau ein Rennen fährt, wie man sich in ein Team involviert und wie man einfach auch aufgenommen wird von Menschen, die mit dem Sport ihren Lebensunterhalt verdienen war total spannend und für mich die Verwirklichung eines Jugendtraumes.

Hast du Momente gehabt, wo du im Hotel lagst und gedacht hast „Mensch, ich pack's jetzt einfach nicht mehr, es ist zu krass für mich“?

Bei meinem ersten Einsatz für das Team BIKE AID bin ich gleich eine kleine Rundfahrt in Rumänien gefahren, die Sibiu Cycling Tour. Alleine am Start zu stehen, fühlte sich natürlich wie ein Traum an – ich hatte aber auch die Sorgen, ob ich denn dem gerecht werden kann, was von mir erwartet wird.



«Zu lernen und akzeptieren, dass körperlich und leitungsmäßig einfach Limits vorhanden sind, das war für mich sehr, sehr spannend.»



*«Jeden Abend war ich einfach nur froh,
die Etappe geschafft zu haben.»*

Jeden Abend war ich einfach nur froh, die Etappe geschafft zu haben. Wobei man berücksichtigen muss, dass ich bei der ersten Etappe in der Fluchtgruppe über knapp 200 km war und mich dort eigentlich schon über meinem Leistungslimit bewegte. Ich hatte anschließend nur noch gehofft, dass ich es bis zum letzten Etappenstart schaffe, mich entsprechend in den Zeitlimits bewege. Das Hauptziel war die Rundfahrt zu Ende fahren, war ja meine erste!

Welche Situationen haben dir regelmäßig Kopfzerbrechen bereitet?

Als einigermaßen guter Bergfahrer war es für mich nicht so sehr das Profil, das mir Angst machte, eher die heißen Startphasen, verwinkelte Ortsdurchfahrten oder riskante Abfahrten. Einfach aus dem Grund, dass ich nicht der beste Straßentechniker bin. Hinterherfahren geht, aber bereits hier dem Feld Sekunden abzunehmen, war mir nicht möglich. Für mich ging's ja vor allem darum, meine Aufgaben bestmöglich zu erfüllen. Und meist bestand für mich diese darin, am Anfang eines Rennens mit in die Fluchtgruppen zu springen, damit einer von uns bestenfalls vorne

vertreten ist. Andere Aufgaben waren weniger strikt formuliert vom Team, ich hatte so eine Art Libero-Rolle. Wenn ich etwas machen konnte, war meine Hilfe oder mein Einsatz willkommen, aber wenn ich's nicht (mehr) geschafft hatte, war mir auch keiner böse. Wenn man anfängt, sich mit den Zeitlimits zu beschäftigen, da keimt schon ein Überlebensinstinkt in einem auf. Man sieht sich am Vorabend im Roadbook die Etappe an und kann schon einigermaßen abschätzen, was die Siegerzeit sein wird – und entsprechend runterrechnen, wo sich das Zeitlimit befinden wird. Wann darf ich in etwa abreißen lassen, ohne dass es für mich gefährlich wird? Aber als „Neo-Profi“ kann man sich auch gut an anderen gestandenen Profis im internationalen Peloton, wie bspw. Oscar Gatto, orientieren, wann es gilt dran zu bleiben und um den Anschluss zu kämpfen und wann es gilt, Körner für den nächsten Tag zu sparen. So hangelte ich mich dann von Etappenstart zu Etappenstart.

Dein Abenteuer KT-Profi endete nach einem halben Jahr. Jetzt fährst du wieder Jedermannrennen. Gab's da die eine oder andere kritische Stimme?

Jedenfalls wurde es nicht direkt an mich herangetragen. Als ich als Jedermann zu den Profis kam, wurde ich natürlich dort belächelt, weil ich vorher nicht die klassischen Lizenzstufen durchgewandert habe. Ich wurde aber schnell im Team respektiert und akzeptiert.

Macht man sowas auf der ersten Berg-

trainingsfahrt aus?

Wir sind ja gleich nur Rennen gefahren und haben uns eigentlich auch nur dort in den Rennen gesehen. Auf der ersten Etappe war ich ja auch gleich in der knapp 200-km-Fluchtgruppe - wie eben erwähnt - und bin knapp am Bergtrikot vorbeigefahren – so haben die anderen Teamfahrern dann gesehen, dass ich auch ein wenig Radfahren kann (lacht). Dass ich dann auch noch die Rundfahrt beendet habe, war das für die meisten Beweis genug, dass ich es verdient habe, dort mitzufahren.

Um nochmal zurückzukommen auf das Thema KT-Profi vs. Jedermannsport: Es kommt ja schon vor, dass Amateure oder KT-Fahrer sagen, dass manche Jedermänner auftreten wie Halbprofis, sich dann aber an der Startlinie doch nur im selben Peloton wie Lieschen Müller, Schulmannschaften und bspw. meinen Vater einreihen. Immer wieder hört man daher die Meinung, dass die Top-Jedermänner doch eigentlich schon längst keine „Jedermänner“ mehr sind und wieso diese bitteschön nicht die „richtigen“ (Lizenz-)Rennen fahren. Das war auch vorher schon immer die Message, bevor ich den Schritt Richtung KT-Profi gegangen bin. Lustigerweise haben mich aber die Leute, mit denen ich schon vor der KT-Zeit Jedermannrennen gefahren bin, dieses Jahr wieder im Jedermann-Bereich – man kennt sich ja im German Cycling Cup Zirkus – wieder ganz herzlich Willkommen geheißen. Die fanden es cool, dass ich wieder da bin. Diese Profi-Zeit war für mich ja eher eine Art „Prakti-



kum“ oder ein Abenteuer. Das i-Tüpfelchen, was nie gewollt war, sondern einfach passiert ist. Wer hätte die Gelegenheit nicht wahrgenommen? Und ich hatte die Gelegenheit es mitzunehmen, aufgrund von beruflichen Konstellationen.

Die Rückkehr in den Jedermann-Bereich war reibungslos und es hat sich nie jemand bei mir oder meinem Team beschwert. Es ist eher so, dass sich die meisten Leute freuen, dass wieder jemand da ist, der die Rennen schwerer macht. Die meisten Leute wissen ja, wie ich Rennen fahre (lacht).

Wie fährst du denn Rennen?

Schnell, von vorne weg bis ins Ziel (lacht).

Wie siehst du denn das Thema Chan-

cengleichheit im Jedermannsport? Da fahren sehr ambitionierte Teams mit Sprintzügen und Edeldomestiken gegen Einzelstarter.

Ich habe kein Problem damit, wenn es im Jedermannbereich Teams gibt, die sich professionell vorbereiten, trainiert werden, professionell ausgestattet werden, einfach unterstützt werden in ihrem Sport: sei es nun Hotelkosten, Fahrtkosten, Startgelder etc. Weil sie ihre Daseinsberechtigung haben. Sie trainieren ja auch speziell für Rennen, die bis zu 150 km lang sind. Der Jedermannbereich hat aber noch neben dieser ambitionierten Seite diese andere schöne Seite, und das ist diese Spaßseite, die auch mit einem gewissen Wettkampfcharakter verbunden werden kann – und hierauf kommt es doch viel mehr an. Das ist für mich die-

«Diese Profi-Zeit war für mich ja eher eine Art „Praktikum“ oder ein Abenteuer. Das i-Tüpfelchen, was nie gewollt war, sondern einfach passiert ist.»

se kleine Runde bei den GCC-Rennen. Ich finde, wenn man die große Runde fahren möchte, ist das eine tolle sportliche Herausforderung. Wenn man allerdings die große Runde auf Sieg fahren will und um den Gesamtsieg im German Cycling Cup mitfahren will, dann ist es natürlich sehr schwer, sich gegen diese Teams durchzusetzen. Die Messlatte liegt heute einfach sehr hoch. Die letzten Jahre habe ich beispielsweise in

Göttingen auf der langen Runde vorne mitmischen können. Aber der Aufwand dafür ist doch sehr hoch, auch wenn er Spaß macht. Der Jedermannsport hat aber aus meiner Sichtweise heraus nicht immer zwangsläufig den Anspruch, dass es ausschließlich um den Sieg geht – sondern, dass jeder ein Erlebnis mit nach Hause nimmt.

Das Erlebnis kann dann auch mal sein, dass man gegen Leefmann auf einer 75-km-Runde am Berg kämpft, um am Hinterrad zu bleiben oder dass andersrum der Leefmann kämpft, um im Sprint am Hinterrad des Vordermanns zu bleiben. Es kann aber auch einfach das Erlebnis gewesen sein, mit einem Hundertmann-Feld durch die Kölner Innenstadt Richtung Ziel gerauscht zu sein. Es kann aber auch ein Erlebnis

Sporformance

- Personal Training
- Trainingsplanung
- Leistungsdiagnostik
- Sport- und Ernährungsbetreuung
- Radvermessung & Sitzpositionsanalyse

Jetzt buchen!

www.sporformance.de

Jetzt buchen!

sein, zwanzig Mann am Berg abgehängen zu haben. Diese Erlebnisse sind ganz verschieden, das ist der entscheidende Unterschied.

«Manchmal ist man einfach nur froh, ein Bett zu haben und nicht im Auto schlafen zu müssen.»

Die Budgets bei einem KT-Team sind in keinsten Weise mit denen der UCI-World-Tour-Teams zu vergleichen. Gibt's da die eine oder andere Anekdote, die dich heute noch schmunzeln lässt?

BIKE AID zählte sicherlich nicht zu den finanziell stärksten KT-Teams. Ich finde es aber nicht schlimm, denn BIKE AID hat sich ganz andere Dinge auf die Fahne geschrieben: Bei den Rennen hatte ich ja zahlreiche Teamkollegen aus Afrika – BIKE AID sieht die Förderung des afrikanischen Radsports als Primärziel, das ist für sie jetzt wichtiger als Erfolge einzukaufen bei UCI 2.1 Rundfahrten. Ich würde sogar soweit gehen zu sagen, dass die finanzielle und materielle Unterstützung bei dem einen oder anderen bekannten Jedermannteam besser war als bei uns im KT-Bereich.

Gab es Hotels, in denen du normalerweise nie einchecken würdest?

Es kam alles vor. Aber in den Momenten achtet man tatsächlich nicht so sehr auf Komfort und Luxus. Manchmal ist man einfach nur froh, ein Bett zu haben und nicht im Auto schlafen zu müssen.

Die Zeit war in Summe sehr schön, es hat mir nie an etwas gefehlt. Ein paar Dinge lassen einen aber schon noch schmunzeln: Wir hatten oft keinen eigenen Teambus bei den Rennen. Man kennt ja die Bereiche bei den Rennen, wo die Teambusse stehen, in denen sich die Fahrer anschließend duschen können. Bei uns stand dann kein Bus, sondern ein Auto. Die Fahrer, die nicht reinpassten, sind mit dem Rad zum Hotel gefahren oder wurden auf Teamfahrzeuge anderer Teams verteilt.

Waren das Privatautos?

Nein, wir hatten grundsätzlich zwei Teamfahrzeuge und einen Teambus, aber bei den meisten Rennen war nur ein Teamfahrzeug dabei. Ein anderes lustiges Thema waren Trinkflaschen: Wir wurden angehalten, unseren Trinkflaschenverschleiß so gering wie möglich zu halten, hatten wir doch ein begrenztes Budget. Üblicherweise werden die Flaschen ja gerne mal im Rennen von den Fahrern weggeworfen und werden sofort ein Souvenir für die Zuschauer. Bei uns hat der „Wasserträger“ die Flaschen der anderen bestenfalls eingesammelt, sich zum Teamauto zurückfallen lassen und die leeren Flaschen abgegeben und dafür volle Flaschen bekommen. So konnten die leeren Flaschen neu befüllt werden. Ist ja aus Umweltgesichtspunkten jetzt auch nicht schlecht. (lacht)

Um vielleicht den KT-Sport nochmal richtig eingrenzen zu können: KT-Sport ist so etwas wie die „Profi“-Nachwuchskategorie. Da gibt es nur ganz wenige



«Als Kinder eiferten wir damals Bjarne Riis oder Jan Ullrich nach und suchten entsprechend nach Straßen, auf denen konstanter Gegenwind herrschte – mit dem Ziel den imaginären Berg der Tour so hochzufahren, wie diese beiden.»

Fahrer, die sich als KT-Fahrer schon ihren Lebensunterhalt verdienen können. Hier geht es oftmals eher um die Perspektive für die nachfolgenden Saisons, man nimmt vieles hin, weil man die Zeit auch als ein Investment in die eigene Karriere sieht. Ich glaube aber das ist in den meisten Sportarten der Fall. Wie heißt es so schön: Lehrjahre sind keine Herrenjahre? Ich glaube das trifft es hier ganz gut.

Du bist aufgewachsen und groß geworden in Bremen. Wie entstand deine Passion für das Radfahren?

Mein Vater hatte ein Fahrrad mit ganz dünnen Reifen und er war immer schneller unterwegs als ich, wenn wir Fahrradtouren gemacht haben, bei denen ich mit dem Mountainbike gefahren bin. Und ist ja klar, ich wollte irgendwann auch mal so schnell fahren wie er. Zu Weihnachten durfte ich mir dann das alte Rennrad von meinem Va-

ter wünschen, was dann noch im Radladen etwas hergerichtet wurde.

Wie alt warst du da?

Da war ich zehn Jahre. Meine Eltern wollten auch, dass ich gleich richtig angeleitet wurde, entsprechend nahmen sie Kontakt zu einem lokalen Radverein auf. Da lernte ich dann schnell, wie man sein Rad richtig pflegt, wie man es steuert, einfach wie man damit umgeht. Als kleiner Kerl bin ich dann mit den größeren und älteren Jugendfahrern durch die Gegend gefahren. Das fand ich früher lustig: Die sind beispielsweise 45 km gefahren, ich musste eine kürzere Strecke fahren und währenddessen irgendwo auf sie warten, hin und wieder in der Bushaltestelle. Am Ende war jedes Training bereits wie ein kleines Rennen, weil ich 2-3 Jahre jünger war, als die anderen Jugendlichen.

Wie würdest du die Radsportszene in Bremen beschreiben?

Ich kann sie nur von damals beschreiben, als ich vor 15 Jahren dort Rad gefahren bin: Radsport war in Norddeutschland nie so groß wie vielleicht in Nordwestdeutschland, in NRW oder auch in Süddeutschland. Wir sind damals, mangels Alternativen, viele Rennen in NRW oder auch in Bayern gefahren.

Wobei Hamburg schon eine große Radsportszene hat...

Ja, in Hamburg ist der Radsport traditionell stark vertreten – vor allem durch die RG Hamburg. Aber in der

Breite würde ich sagen, dass sich Bremen und Hamburg nicht viel nehmen, was die Anzahl der Radfahrer pro Bewohner anbelangt. Das Radfahren in Norddeutschland hat natürlich nochmal einen anderen Stellenwert, weil es flach ist, von daher ist es nicht nur ein Freizeithema, sondern vor allem auch Fortbewegungsmittel. Eine ganz andere Komponente ist natürlich der Gegenwind (lacht).

Kann man eigentlich Gegenwind in Höhenmeter umrechnen?

Mit Wattzahlen könnte ich das heute relativ genau berechnen. Als Kinder eiferten wir damals Bjarne Riis oder Jan Ullrich nach und suchten entsprechend nach Straßen, auf denen konstanter Gegenwind herrschte – mit dem Ziel den imaginären Berg der Tour so hochzufahren, wie diese beiden. Dann gab es vorne ein 49er Kettenblatt und hinten eine 15er oder 17er Kasette (schmunzelt).

Macht es mehr Spaß in Würzburg oder in München Rad zu fahren?

Das kann ich so leicht nicht beantworten, denn a) gibt es in München spätestens ab Wolfratshausen diesen Wow-Blick auf die Alpen, wo selbst Münchner, die seit 20 Jahren in und um München Rad fahren, immer noch die Gespräche einstellen und alle auf die Alpen schauen, so schön ist das. Auf der anderen Seite hat Würzburg natürlich als Weinregion und dem Maintal, angrenzend auch Spessart und Rhön, wunderschöne Radlandschaften, die

FLACHER. SCHMALER. STÄRKER.

DIE NÄCHSTE GENERATION STAGES POWER



28% flacheres Profil

17% schmalere Vorderseite

200% robustere Verbindung zwischen Batteriedeckel und Gehäuse

Und - endlich auch für Carbonkurbeln erhältlich

STAGESPOWER
THE POWER METER FOR EVERY RIDER


STAGES
CYCLING
www.stagescycling.com

sich deutlich von München abgrenzen. Hinzu kommt viel weniger Verkehr und sogar mehr Höhenmeter. Von daher fällt es mir schwer, einer Region den Vorzug zu geben und genieße gerade das Privileg, von beiden etwas zu haben.

Wie siehst du die Entwicklung bei den deutschen Profis?

Ich finde es schön, dass wir mittlerweile wieder in Deutschland ansässige Profiteams haben. Bei den Fahrern stechen natürlich die Sprinter hervor. Super fände ich es, wenn Toni Martin wieder an seine alten Qualitäten anknüpfen könnte. Und mit dem einen oder anderen jungen Talent denke ich auch, dass wir langfristig wieder Fahrer haben, für die wir vor dem Fernseher wieder mitfieberten können.

Tour-de-France-Feeling kam in diesem Jahr jedenfalls nicht auf. Aus deiner Sicht fehlt ein deutscher Rundfahrer. Wem würdest du in den nächsten Jahren konkret etwas zutrauen?

Es gibt mit Lennard Kämna einen jungen Fahrer, übrigens aus der Nähe von Bremen, der für Stölting fährt. Wenn er den Übergang vom Nachwuchsfahrer zu den Profis schafft und behutsam aufgebaut wird, dann ist er einer derjenigen, der in ein paar Jahren vorne reinfahren kann.

Emanuel Buchmann?

Emanuel ist ein sehr guter Fahrer und er wird auch seinen Weg gehen, ich sehe ihn aber noch nicht als Kandidat für ei-

nen Podiumsplatz bei einer Grand Tour. Unter anderem fehlen ihm leider dafür die Qualitäten im Zeitfahren. Mein Eindruck ist aber, dass die Rundfahrten immer bergiger werden. Früher musstest du ein kompletter Fahrer sein, der sowohl Zeit- als auch Bergfahren kann. Wenn aber der Trend so weiter geht, dass heute die Zeitfahren immer mehr an Bedeutung verlieren, dann hätte er als guter Bergfahrer vielleicht Chancen in der Zukunft. Oder bei der Vuelta, denn diese Rundfahrt war schon immer eher was für reine Bergfahrer.

Nenn uns doch mal deine drei liebsten Rennen. Und warum genau diese?

Mein liebstes Rennen ist ganz sicherlich „Rad am Ring“. Zum einen, weil ich ganz tolle Erinnerungen an meine Rennen dort habe, zum anderen natürlich wegen der geschichtsträchtigen Strecke. Daneben gefällt mir das GCC-Rennen in Göttingen sehr, sehr gut – die Strecke gehört für mich zu den schönsten Strecken des ganzen Jahres. Das dritte Rennen ist das am Hockenheimring. Wenn man dort auf einer 16 m breiten Straße fährt, vor leeren Publikumsrängen, wo alles widerhallt, man hört quasi sein eigenes Kettensurren, teilweise sogar seinen eigenen Atem – das ist ein unbeschreibliches Gefühl!

Bei welchen davon gehst du in 2017 an den Start?

Bei allen drei.

„ODER-FRAGEN“

1) Erfolgreicher Radprofi (World Tour) oder Anwalt?

Erst das eine, dann das andere.

2) Rennradfahren in Würzburg oder München?

München.

3) Rad am Ring oder Ötztaler?

Rad am Ring.

4) Trainingslager auf Teneriffa oder Mallorca?

Teneriffa.

5) Tour de France auf ARD oder Eurosport?


Eurosport UK.

6) Flanderrundfahrt gewinnen oder die L'Alpe-d'Huez-Etappe bei der Tour de France?

Flandernrundfahrt.



100% France

(c) Foto: Philipp Hympehdahl aus dem Buch „BEYOND THE FINISH LINE“ 



«Ich möchte mich konkret dafür einsetzen, dass bei den Rennen mehr Kontrollen stattfinden.»

Bernd Hornetz

«Mitte April war die Motivation dann wieder da und ich habe im Schnitt 900 km in der Woche trainiert.»

Als Bernd Ende August den Öztaler Radmarathon, einen der renommiertesten Radmarathons in Europa, gewinnt, wollen viele nicht glauben, dass es mit rechten Dingen zugeht. Nicht nur, dass Bernd bereits 48 Jahre jung ist, Bernd pulverisierte bei seinem Sieg die bisherige Bestzeit und knackte erstmalig die magische 7-Stunden-Marke.

Kurze Zeit später konfrontierte ich Bernd u.a. mit diesem Thema. Der Beginn eines sehr interessanten – und offenen Gesprächs.

Darf ich dir zu deinem Sieg beim Ötzi gratulieren oder muss ich dich bemitleiden?

Du darfst mir natürlich gratulieren, ich freue mich absolut darüber.

Ich fand es krass, was im Nachgang alles passiert ist. Hat das etwas mit dir gemacht oder ging das spurlos an dir vorbei?

So etwas geht nicht komplett an einem vorbei und es war natürlich auch irgendwie zu erwarten. Aber ich kenne das ja auch schon. Wenn man in dem Alter Erfolge feiert, nicht nur in der Altersklasse, sondern insgesamt siegt, dass es dann diese Stimmen gibt. Diese Leute gibt's aber immer. Sehr vereinzelt sogar in der RSV Concordia Forchheim, mein eigener Verein. Aber klar, überwiegend vertraut man mir dort und unterstützt mich leidenschaftlich und nach Kräften – egal, ob ich für Forchheim oder Team corratac starte.

Aber ganz ehrlich: Warum soll man auch nicht kritisch sein? In Summe habe ich es aber nicht nur kritisch wahrgenommen. Die Leute aus meinem engeren Umfeld haben mir durchweg positive Rückmeldung gegeben. Letztendlich hatte ich also nicht den Eindruck, dass es eine 50/50-Situation war – ich hatte schon den Eindruck, dass die Mehrzahl der Leute sich mit mir freut und mir vor allem glaubt. Aber ganz klar, es juckt einen natürlich schon, wenn da draußen Dinge gesagt werden, die teilweise beleidigend sind. Sehr krasse Aussagen, ohne den näheren Hintergrund zu kennen.

Meinen Artikel zu dem Thema hast du gelesen.

Es gibt sicher hundert verschiedene Gründe, warum Leute ohne was Genaues zu wissen, so etwas behaupten. Ein Grund ist sicherlich, dass sich einige die Frage stellen, warum ist der jetzt schneller als ich? Die Personen trainieren ja schließlich auch sehr viel. Natürlich, die einfachste Antwort ist zu sagen, es stimme etwas nicht. Bei allem, was bisher im Radsport vorgefallen ist, da ist so eine pauschale Verurteilung natürlich schnell da – ist ja auch klar.

Hatte diese negative Kritik, teilweise Hetze, berufliche Konsequenzen?

Nein, in meiner Firma geht man jetzt auch nicht davon aus, dass ich betrügen würde. Wir sind ein eher familiäres Unternehmen und man kennt sich jetzt auch schon sehr, sehr lange. Da habe ich nicht so die Ängste, dass da was wäre. Wobei ich hier und da schon das eine oder andere Feedback bekomme – man hat jetzt schon registriert, dass ich dieses Mal etwas größeres gewonnen habe. Insgesamt herrscht bei uns eine sehr spaßige Atmosphäre. Wenn die Kollegen dann vom Radsport und den Dopingproblemen sprechen, halte ich immer dagegen mit dem was gerade im Fußball abgeht. Wie die Mediziner in England, die man jetzt wieder erwischt hat.

Da passiert nicht so viel...

Ja, dann frage ich immer nach, was eigentlich aus diesen Meldungen geworden ist, wo sind die denn eigent-



«Aber ganz ehrlich: Warum soll man auch nicht kritisch sein?»

lich? Man hört zwar mal davon im TV – um Mitternacht kommt dann so ein Feature auf der ARD, es gibt aber keinerlei Kommentare dazu. Das versackt dann unterm Teppich und keiner traut sich was zu sagen. Wahrscheinlich ist es auch zu gefährlich, weiter nachzubo-

Ich sage nur die „Freiburg-Ärzte“. Da war ja glaube ich etwas mit dem VfB-Stuttgart, oder?

Genau, das ist ja schon ganz lange wieder weg. Auch Kaiser Franz wurde laut eigener Angabe früher mal vorm Spiel fitgespritzt – aber gut, der hat zurzeit

ganz andere Sorgen. Als der Londoner Mediziner erwischt wurde, da wurde kein Profi zu den Vorfällen befragt – und da spielen ja mittlerweile auch eine Menge Deutsche in London, die man hätte fragen können.

Wer hat schon ein Interesse den Fußball zu Fall zu bringen?

Eben, das nützt natürlich keinem.

Wie erklärst du den Leuten, dass du zu solch enormen Leistungen im Alter von 48 Jahren fähig bist?

Das ist schwierig auf die Schnelle zu erklären. Zum einen ist mir mal grund-

«Aber ganz klar, es juckt einen natürlich schon, wenn da draußen Dinge gesagt werden, die teilweise beleidigend sind.»

sätzlich sehr wichtig, Transparenz zu schaffen. Ich mache meine gesamten Leistungsdaten öffentlich (Strava, d. Red.). Das ist etwas, worauf ich verweisen kann. So sieht man zumindest schon einmal, was ich mache, wie viel ich trainiere und was ich vor allem alles trainiere – schlussendlich wie die Leistungen das ganz Jahr im Training über sind. Naja, und dann die Frage nach der Leistung im Alter: Ich habe viel zu dem Thema mit meinem Coach Dennis Sandig gesprochen. Dennis hat mich immer beruhigt, da ich schon besorgt war, dass ich zu alt bin und die Leistung einfach nicht mehr bringen kann. Dennis sagt jedenfalls, man verliert zwischen 40 – 50 Jahren in etwa 2% seiner Leistungsfähigkeit, wenn man die Trainingsumfänge und –intensitäten beibehalten kann. Und 2%, das ist jetzt nicht so viel.

Wenn man sich dann noch überlegt, dass man als Hobbysportler sowieso immer noch die Möglichkeit hat, sein Potential zu steigern – vor allem, wenn man es zeitlich und von der Struktur her noch verbessern kann. So ist man dann in der Lage, in dem Alter noch diese Leistung zu bringen.

Wenn du die Jahre 2014-2016 vergleichst, wie unterscheidet sich das Training in 2016 von den Jahren zuvor?

Die Erfolge in diesem Jahr kann ich mir und anderen Leuten ganz gut erklären: In den Jahren 2014 und 2015 hatte ich immer wieder Phasen, wo ich zu den Saisonhöhepunkten hin Unterbrechungen im Training hatte, weil ich in den beiden Jahren sehr auf der Arbeit beansprucht war. Es war eben schwierig, ein kontinuierliches Programm zu fahren. Neben der Arbeit gab es natürlich auch ein paar private Themen: 2015 haben wir ein Haus gekauft und da fällt natürlich auch die eine oder andere Arbeit an. Deswegen war 2015 eigentlich ziemlich schlecht. 2014 mit den jeweiligen Lücken auch nicht so richtig gut. Wobei man in 2014 ganz genau hinschauen muss, denn es gibt in 2014 auch ein paar sehr, sehr gute Rennen. Ich bin ja ziemlich ordentlich in die Saison reingekommen: Beim Nove Colli bin ich ein sehr ordentliches Rennen gefahren, auch wenn es letztendlich nur ein 10. Platz war. Da bin ich für meinen damaligen Teamkollegen Cunico gefahren und hab mich für ihn übel verrissen. Wenn ich einen normalen Rennverlauf gehabt hätte, hätte ich sicherlich um den Sieg mitfahren können. Gegen Ende des Jahres ging es nochmal zum Endura Alpen-Traum und dazwischen hatte ich einfach keine optimalen Voraussetzungen.

2015 bin ich auch noch super gestartet.



«Durch das Volumen bin ich 2 kg unter dem geblieben, was ich in den letzten beiden Jahren auf die Waage gebracht habe.»

«Mehr abmagern geht nicht, vor allem nicht mit meinen Essgewohnheiten.»

Über den Winter hatte ich viel trainiert, kam entsprechend gut ins Frühjahr. Dann hatte ich ab März eine schlechte Phase, was das Training und die Zeit fürs Training angeht. Ich war dann aber noch so gut in Form, dass ich beim Felice Gimondi Anfang Mai noch einen 2. Platz rausgefahren bin, was ich mir selbst auch nicht zugetraut hätte. Die Ergebnisse danach waren dann aber nicht mehr so wirklich gut.

Und in 2016 hatte ich anfangs eine deftige Motivationskrise, weil für 2016 kein Team am Horizont war und ich damit rechnen musste, alles selbst zu organisieren, vor allem auch die Kosten zu tragen. Insbesondere die Fahrten nach Italien oder in die Alpen. Da kann man jedes Wochenende mit 400-500 Euro kalkulieren. Das ist für mich zu viel, wenn man bedenkt, dass wir uns ein Haus gekauft haben, das geht dann einfach nicht.

Anfang diesen Jahres, nachdem ich im November und Dezember noch unheimlich gut trainiert hatte, war ich dann jedenfalls echt total down, was die Motivation angeht. Bis Mitte April hatte ich dann dreieinhalb Monate komplett gar nicht mehr trainiert. Ich bin zwar noch die 17 km zur Arbeit gependelt, aber sonst Null! Vielleicht noch mal eine kleine Runde gedreht, aber wirklich kein seriöses Training.

Mitte April war die Motivation dann wieder da und ich habe im Schnitt 900

km in der Woche trainiert – und das über 20 Wochen lang. Die Form kann dann viel schneller zurück als ich vermutet hatte. Anfang Juli ging es dann schon wieder richtig gut: Beim ersten Rennen, dem Engadin Radmarathon, sprang ein 4. Platz raus. Das war noch nicht perfekt, aber schon extrem gut. Na gut, und eine Woche später hatte ich dann den Tannheimer gewonnen. Zugegeben, die Besetzung in der Spitze war nicht so stark, dass ich jetzt vor Freude ausgerastet bin, aber dennoch ein super Rennen. Eine weitere Woche später dann mein Sieg beim Charly Gaul – und bei diesem Rennen sind ja im Prinzip die gleichen Spitzenfahrer am Start, die dann auch beim Ötztaler fahren. Da war mir dann klar, dass ich in Topform bin.

Gewichtsmäßig hat sich in diesem Jahr vor allem das viele Training bemerkbar gemacht. Durch das Volumen bin ich 2 kg unter dem geblieben, was ich in den letzten beiden Jahren auf die Waage gebracht habe. Das macht bei dem Rennprofil natürlich enorm viel aus. Die Form hat also gepasst und das Gewicht war überragend – da war mir schon klar, dass da noch was geht.

Was wiegst du?

62-62,5 kg, das ist momentan mein Wettkampfgewicht. Ist gar nicht so niedrig bei 1,72 m Größe. Andere Spezialisten wiegen im Verhältnis nochmal



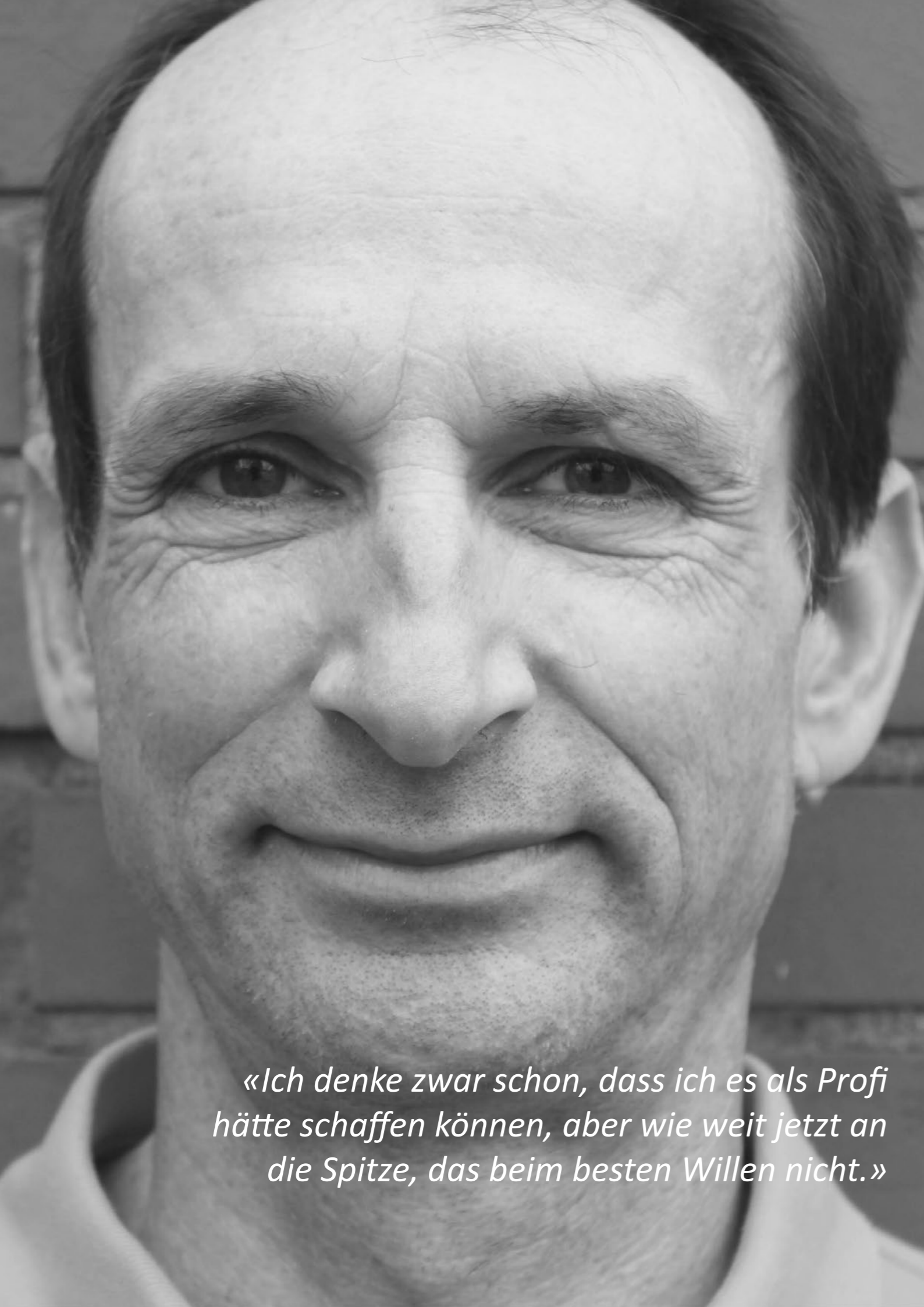
«Ich weiß einfach nicht, wie lange ich die Leistung noch halten kann.»

3-4 kg weniger, aber damit kann ich gut leben. Mehr abmagern geht nicht, vor allem nicht mit meinen Essgewohnheiten (lacht).

Hand aufs Herz: Wie lange möchtest du noch so ambitioniert Rad fahren?

Das weiß ich ehrlich gesagt nicht. Ich habe auch schon vor drei Jahren nicht gewusst, wie lange es noch geht. Ich weiß einfach nicht, wie lange ich die

Leistung noch halten kann. Das ist auch eine Theorie mit diesen 2% in zehn Jahren vom Dennis – es kann ja auch sein, dass man von einem auf das andere Jahr merkt, dass da plötzlich doch etwas mehr fehlt. Im Moment habe ich jedenfalls den Willen, das für zwei weitere Jahre zu machen. Ich hab ja mal im Spaß gesagt, dass ich mit 50 den Ötzi noch unter sieben Stunden fahren möchte. Das ist ein bisschen pauschal,



«Ich denke zwar schon, dass ich es als Profi hätte schaffen können, aber wie weit jetzt an die Spitze, das beim besten Willen nicht.»

denn da muss alles stimmen, um so etwas zu erreichen. Das war zwar ein Spaß, aber ich denke schon, dass so etwas grundsätzlich möglich ist.

Ärgerst du dich manchmal, dass du so spät mit dem Radfahren angefangen hast? Du hast ja scheinbar eine Riesenmaschine unter der Haube.

Ja, manchmal denkt man schon daran, aber wirklich ärgern tue ich mich jetzt nicht. Das ist nicht so meine Art. Man trifft im Leben Entscheidungen und Dinge passieren einfach. Es ist ja auch viel Zufall im Leben dabei. Und man hat es nicht immer selbst in der Hand, wohin es einen verschlägt. Wenn ich mir den einen oder anderen in meinem

«Ich fühle mich jetzt mit 48 Jahren gesund, verspüre noch keine Problemchen und Mäkelchen. Das ist mir auch einiges wert.»

Alter angucke, der vielleicht erfolgreicher Radsport-Profi war, dafür aber das eine oder andere Spielchen mitmachen musste, dann bin ich froh, kein Profi geworden zu sein. Ich fühle mich jetzt mit 48 Jahren gesund, verspüre noch keine Problemchen und Mäkelchen. Das ist mir auch einiges wert. Das ist mir deutlich mehr wert als vielleicht eine große Karriere gehabt zu haben. Man weiß ja sowieso nicht, ob das wirklich geklappt hätte mit den steigenden Trainingsbe-

lastungen. Es gibt viele Leute, die bis zu einem gewissen Niveau gut aussehen, aber wenn man nochmal eine Schippe drauflegen muss, kann es gut sein, dass die Grenze früher erreicht wird als erwartet.

Gab es vom Dennis Sandig mal eine Rechnung, ob du es vielleicht als Anfang Zwanzigjähriger als Profi geschafft hättest?

Nein. Das haben wir nicht gemacht, wäre ja auch rein spekulativ. Ich denke zwar schon, dass ich es als Profi hätte schaffen können, aber wie weit jetzt an die Spitze, das beim besten Willen nicht.

Wie würdest du diese letzten Minuten beschreiben, als du realisiert hast, dass du den Ötzi in dieser Wahnsinnszeit gewinnst?

Schwierig, weil einem alles als surreal erscheint. Ich bin ja nicht angetreten, um zu gewinnen und dann hat man es doch irgendwann realisiert. Es war relativ ruhig eigentlich. Ich war ja nicht alleine am Ende im Rennen, der Lude war noch mit dabei. An der Zollstation habe ich dann gesagt, dass wir uns jetzt ein wenig beeilen müssen, damit wir unter den sieben Stunden bleiben. Ich hatte es jedenfalls im Blick. An dem Tag war irgendwann klar, dass es machbar ist.

Hattest du einen Anhaltspunkt: Wenn du zu dem Zeitpunkt an diesem Ort bist, dann könnte es klappen mit den „Unter sieben Stunden“?

Ja, ich weiß, wenn man oben über das

Timmelsjoch fährt, dass man etwa 32 Minuten braucht, um ins Ziel zu kommen – vorausgesetzt man kommt gut durch. Klar, oben beim Timmelsjoch wusste ich dann, dass es mit dem Sieg klappen wird und das in einer super Zeit. Wir hatten schon so viel Vorsprung, dass ich keine Angst mehr haben musste. Der Lude war zwar schon ein bisschen kaputter als ich, aber das schlimmste war geschafft. Die letzten Kilometer bin ich dann vom Lude weg gefahren und war vorne ganz alleine. Das war dann natürlich die pure Euphorie, da gibt's gar nichts. Da flog alles an einem vorbei: Die Leute, die Gedanken und der Lärm, den man dann

«Nichts hat mehr wehgetan, die Beine liefen von alleine. Das war wie ein Film. Unwirklich.»

irgendwann wahrgenommen hat. Aber natürlich total euphorisiert. Nichts hat mehr wehgetan, die Beine liefen von alleine. Das war wie ein Film. Unwirklich. Man hat zwar gejubelt und gefeiert, aber ich hab's auch 1-2 Stunden später noch nicht richtig verstanden, als ich aus der Arena rausgelaufen bin. Ist das jetzt Wirklichkeit oder habe ich es geträumt?

Habt ihr abends ein bisschen gefeiert?
Ich bin nach dem Duschen mit meiner Frau erst einmal was essen gegangen, im Restaurant „Neue Post“ in Zwieselstein, etwas außerhalb von Sölden ge-

legen. Und da war dann Ruhe. Die Leute vom Restaurant hatten das Rennen im Ötztal-TV verfolgt und haben uns dann auch gleich eingeladen. Es wurde auch ein bisschen was getrunken und so langsam dämmerte es mir, was ich da eigentlich geschafft hatte. Aber so richtig feiern mit Korken knallen und so, das jetzt nicht. Ich war eher der stille Genießer. Ich ahnte ja auch schon, was da noch alles kommen wird. Das war auch so ein Gedanke, der ein bisschen gedrückt hat. Ein anderes sehr schönes Gefühl war aber, sich die Entwicklung der letzten 15-16 Jahre vor Augen zu führen: Vom Einsteiger ohne jegliche Erfahrung, bis zu diesem Sieg. Eine schöne Reise.

Welche drei Rennen sind deine Lieblingsrennen und sollte jeder der Leser unbedingt mal fahren?

Der Ötztaler gehört natürlich dazu. Der Nove Colli ist für mich auch ein absolutes Highlight. Beim dritten muss ich ein bisschen überlegen. Ein Etappenrennen würde ich sagen, das sollte man unbedingt einmal mitgemacht haben – wie zum Beispiel die Tour Transalp oder die Haute Route. Beim Etappenrennen taucht man nochmal tiefer in den Radsport ein als bei einem Eintagesrennen.

Die flachen oder hügeligen Dinger sind gar nicht deins?

Doch, die fahre ich auch gerne. Ich war am Wochenende beim Eddy Merckx Classic. Da fehlte mir nur ein wenig die Routine im Finale. Da waren jetzt auch ganz andere Fahrer in der Spitze mit



«Oben beim Timmelsjoch wusste ich dann, dass es mit dem Sieg klappen wird, und das in einer super Zeit.»

dabei, teilweise KT-Fahrer. Die haben natürlich nochmal eine andere Routine. So ein Zielsprint wird natürlich schwer, wenn man das nicht trainiert. Ich als Marathonfahrer entscheide die Rennen ja meist vorm Ziel – die Routine bei solchen Zielsprints habe ich einfach nicht. Aber ich mag diese Rennen durchaus. Der Tannenheimer ist ja zum Beispiel auch so ein Rennen, bei dem die Berge am Anfang sind und es am Schluss mehr so wellig dahingeht, vielleicht ein kleiner Schlussanstieg. So etwas mag ich.

Kannst du das Misstrauen der breiten

Masse gegenüber euch Spitzenfahrern nachvollziehen? Was wäre dein Lösungsvorschlag, damit du dich bei den nächsten Siegen weniger rechtfertigen musst?

Ich bin ganz klar bestrebt, da etwas zu tun. Im November war ich schon mit der NADA im Kontakt, das ist aber leider etwas eingeschlafen. Ich habe jetzt nochmal versucht, den Kontakt aufzunehmen. Mal gucken, ob ich da noch ein Feedback bekomme. Ich möchte mich konkret dafür einsetzen, dass bei den Rennen mehr Kontrollen stattfinden. Es gibt im Fahrerlager unter den besten Fahrern schon so eine Stimmung,

dass da mal etwas passieren muss. Eigentlich macht es ja fast schon keinen Sinn mehr, beim Öztaler auf Ergebnis zu fahren, weil es eben keine Tests gibt. Hinterher musst du dich dann für dein Ergebnis rechtfertigen – da würde ein Test das Leben schon deutlich angenehmer machen. Jeder weiß natürlich auch, dass ein Test nicht alles sagt, aber immerhin wäre es ein Signal – und eine Position des Veranstalters.

«Ich wäre auch bereit, wenn sich das mit der NADA machen ließe, dass es hier in meiner Region ein Labor gibt, das autorisiert ist, regelmäßig ein Profil von meinen Blutproben zu hinterlegen.»

Ich wäre auch bereit, wenn sich das mit der NADA machen ließe, dass es hier in meiner Region ein Labor gibt, das autorisiert ist, regelmäßig ein Profil von meinen Blutproben zu hinterlegen. Vor 2-3 Jahren hatte ich mit dem David Binnig (Chefredakteur der RennRad, d.Red.) schon versucht, in der Richtung etwas zu machen. Ein zertifiziertes Verfahren zu nutzen, war für einen Jedermann wie mich aber sehr schwierig. Ich weiß auch, dass ich nicht so wichtig bin und die NADA das nicht so groß interessiert. Vielleicht hat sich das aber in den letzten Monaten ein wenig geändert und es ist in die Köpfe der Verantwortlichen

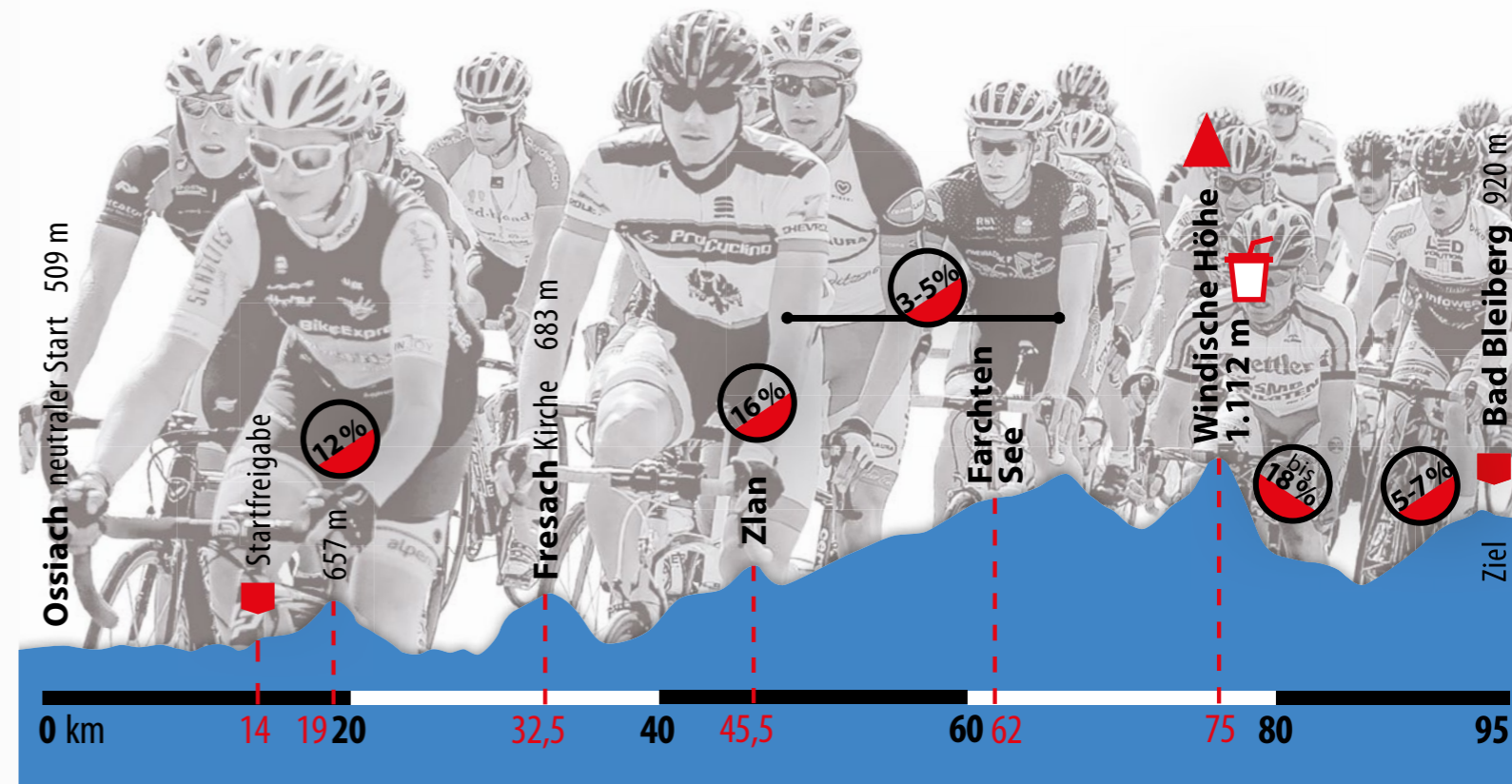
bei der NADA vorgedrungen – ich würde mich jedenfalls bereitstellen. Vor allem, um den Leuten zu zeigen, es gibt die Möglichkeit, sauber erfolgreich zu fahren! Und um ihnen klarzumachen, wir sind Hobbyfahrer und noch meilenweit vom Profiniveau entfernt. Meine Leistung ist meiner Meinung nach auch noch so weit weg vom Profiniveau, dass man sich da nicht wundern muss, wenn plötzlich etwas viel besser funktioniert als sonst. Nur weil einer schneller fährt, heißt das noch lange nicht, dass er positiv ist. Der hat sich einfach besser vorbereitet, viel Talent oder sonst irgendwas.

Mitte Oktober endet deine Saison. Wann geht dein Wintertraining wieder los? Wie schaut dein Programm aus?

Ab dem 10. Oktober soll erstmal Pause sein, so 3-4 Wochen bis Anfang November. Vorher fahre ich aber nochmal am 9.10. in Levico Terme in Norditalien (Löweneck) beim Granfondo Coppa d'Oro mit, darauf freue ich mich ganz besonders. Die Region kenne ich noch gut von der Transalp, der Amateur-WM oder Charly Gaul. Aber danach mache ich dann tatsächlich ganz locker. Wenn ich aber mal Lust habe, mit dem Rad zu fahren, mache ich das natürlich trotzdem. Da steht dann sicherlich auch mal ein Wochenende mit Freunden an, wo wir gemütlich mit dem Rad im Elsass spazieren fahren – aber wirklich nur spazieren fahren, mit Kind und Kegel, das ist dann reine Entspannung. Ab November geht es dann wieder los. Ich möchte 2017 wieder fit sein. Bis dahin

Tour de KÄRNTEN

6. Tour de Kärnten
20. bis 25. Mai 2017
Das perfekte Trainingscamp mit Rennbedingungen



Anmeldungen online unter: www.tourdekaernten.at

430 Kilometer – 8.000 Höhenmeter – 6 Etappen

Einzelzeitfahren • Lokalrunde
Dach der Tour • Wintersporttrunde
Windische Höhe–Bad Bleiberg
FH Kärnten-Bergzeitfahren

www.bad-bleiberg.at

Bad Bleiberg auf 920 m Seehöhe, so mitten in der Natur!



«Ein anderes sehr schönes Gefühl war aber, sich die Entwicklung der letzten 15-16 Jahre vor Augen zu führen: Vom Einsteiger ohne jegliche Erfahrung, bis zu diesem Sieg. Eine schöne Reise.»

gilt es noch, ein paar strategische Entscheidungen mit dem Team Corratec zu treffen. Ich hoffe jedenfalls, dass diese Entscheidungen positiv verlaufen und wir 2017 so angehen können, wie im Team geplant.

Ein paar Rennen in 2017 habe ich mir natürlich auf den Plan geschrieben: Den genannten Nove Colli möchte ich gerne fahren, die Amateur-WM in Frankreich und natürlich den Ötzi. Zum Jahreswechsel steht aber erst einmal das traditionelle Trainingslager mit ausreichend Grundlagentraining auf Mallorca an.

Wenn im Winter richtig schlechtes Wetter ist, trainierst du dann auf der Rolle oder gehst du tatsächlich raus?

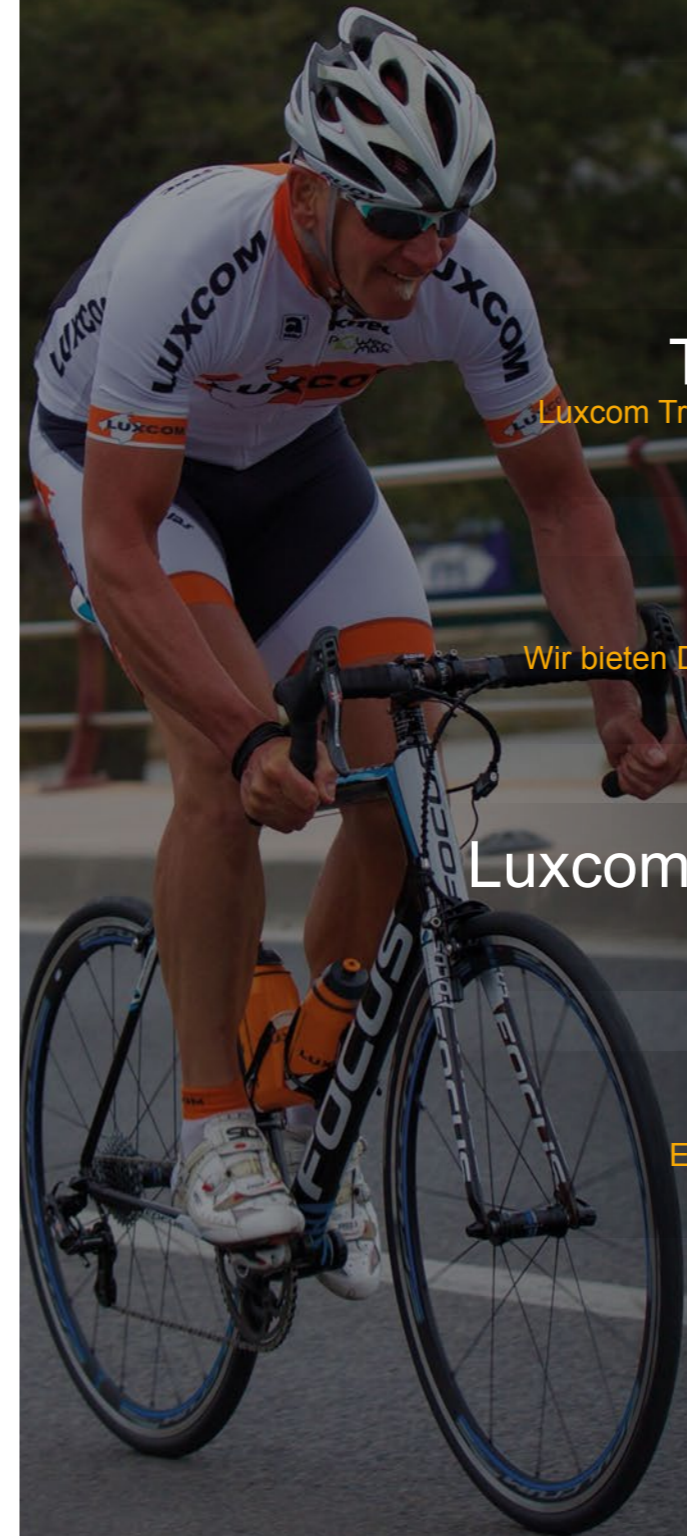
Ganz ungern auf der Rolle. Früher war ich sehr empfindlich mit Erkältungen, das hat sich aber in den letzten Jahren stabilisiert seit ich vor allem auf FitLine, einem Hersteller für Nahrungsergänzung, vertraue. Ich ziehe dann meine Regenkleidung an, packe das Schutzblech auf das Rad und gehe raus. Dann kann es schon mal passieren, dass ich drei bis vier Stunden im Nieselregen rumfahre. Ich fahre einfach lieber draußen als drinnen.

Ist klar. Aber du hast schon eine Rolle?

Ja, ich hab auch ein Spinning Bike, aber die sind relativ wenig im Gebrauch. Wenn es über längere Zeit schlecht ist, dann gehe ich mit meiner Frau auch mal zum Spinning ins Fitnessstudio. Dann kann es schon mal vorkommen, dass ich 2-3 Stunden dort auf dem Bike fahre. Hart, aber da muss ich durch.

Sag mal, bist du eigentlich aus dem Rheinland? Ich höre da so einen Akzent...

Richtig erkannt, ich bin eigentlich ein Moselfranke und komme aus Rascheid, einem kleinen Ort 20 km südlich von Trier. Das ist noch in Rheinland-Pfalz, liegt aber an der Grenze zum Saarland – ist nicht mehr weit weg von Frankreich und Luxemburg.



Radsportferien
Training trifft Urlaub



Triathlon-Camps
Luxcom Triathlon Camp 2017 auf Mallorca



Mieträder
Wir bieten Dir ausschließlich Premiumräder



Luxcom Rides Thailand
Exklusiver Luxcom Thailand Radurlaub für Abenteurer



Yoga
Entspannung Pur für Radsportler




Radsportferien auf Mallorca



0034 - 971-42.53.59
luxcom@luxcom-mallorca.com
www.twitter.com/luxcomradreisen
www.facebook.com/luxcommallorca
www.youtube.com/luxcommallorca



(c) Foto: Philipp Hympendahl
Buchtip: „BEYOND THE FINISH LINE“ 



«Damals war das größte Thema, dass wir keine verbindlichen Aussagen treffen konnten, weil wir es nicht wussten.»

Michael Lang

«Wir sehen rückblickend, dass wir uns im vergangenen Jahr zu viele Änderungen auf einmal vorgenommen hatten.»

Im November 2015 wendet sich Canyon-Gründer Roman Arnold mit einem offenen Brief an die Radsportgemeinde: Massive Lieferschwierigkeiten sorgten für große Enttäuschung und Unzufriedenheit – in den Sozialen Netzwerken und Foren ließen die enttäuschten Kunden Dampf ab.

Eine wahrlich unangenehme Zeit für alle: Sei es Kunden, die auf ihre Räder warteten, oder auch Canyon-Mitarbeiter im Kundenservice, die bestrebt waren, dem Kunden eine Lösung anzubieten. Falls es die denn gab.

Michael Lang, Direktor des Kundenservices, beschreibt uns, wie diese Zeit für ihn und sein Team war.

Anfang des Jahres kam es zu zahlreichen Beschwerden in den Sozialen Medien wegen der teils massiven Liefer-schwierigkeiten. Kannst du uns diese Zeit einmal beschreiben?

Das war eine sehr anspruchsvolle Zeit – für unsere Mitarbeiter und für unsere Kunden. Berechtigterweise forderten und wünschten sie individuelle Lösungen, die wir damals zum Teil noch nicht anbieten konnten. Als Reaktion darauf hat Roman Arnold einen offenen Brief geschrieben, in dem er Erklärungen gibt und um Verständnis bittet.

Wir sehen rückblickend, dass wir uns im vergangenen Jahr zu viele Änderungen auf einmal vorgenommen hatten: der Aufbau unserer neuen Produktion in Koblenz, die Umstellung auf ein neues Produktions- und Warenwirtschaftssystem und zuguterletzt noch ein neues Logistiksystem. Seit März sind wir wieder im normalen Business drin – gerade die Sommermonate dieses Jahres gehörten zu den erfolgreichsten von Canyon; das zeigt, dass wir auf einem sehr guten Weg sind.

Trotzdem hat Canyon in der Außenwahrnehmung noch immer mit vermeintlichen Lieferproblemen zu tun...

Ja, das hat aber nurmehr zum Teil mit der Umstellungsphase zu tun. Wir bemühen uns aktuell darum, der Öffentlichkeit und unseren Kunden unser Geschäftsmodell noch besser zu erklären. Canyon muss viel transparenter werden: Wir produzieren in Chargen und Modellreihen, ähnlich wie in der Auto-

industrie. Der Lieferzeitraum ist daher bei unseren Bikes je nach Modell unterschiedlich. Unsere Bikes werden nach Modellreihen gestaffelt in der Fertigung produziert – das erfordert, dass jede Modellreihe eigene Produktionsphasen im Jahr bekommt, die wir aufgrund von äußeren Einflüssen, wie beispielsweise Komponentenlieferungen, manchmal auch anpassen müssen. So entstehen je nach Modell und je nach Bestellzeitpunkt die unterschiedlichen Zeiträume bis zur Lieferung. Auf dieser Basis funktioniert unser Geschäftsmodell und sie ist die Voraussetzung dafür, dass wir unsere Preise halten können.

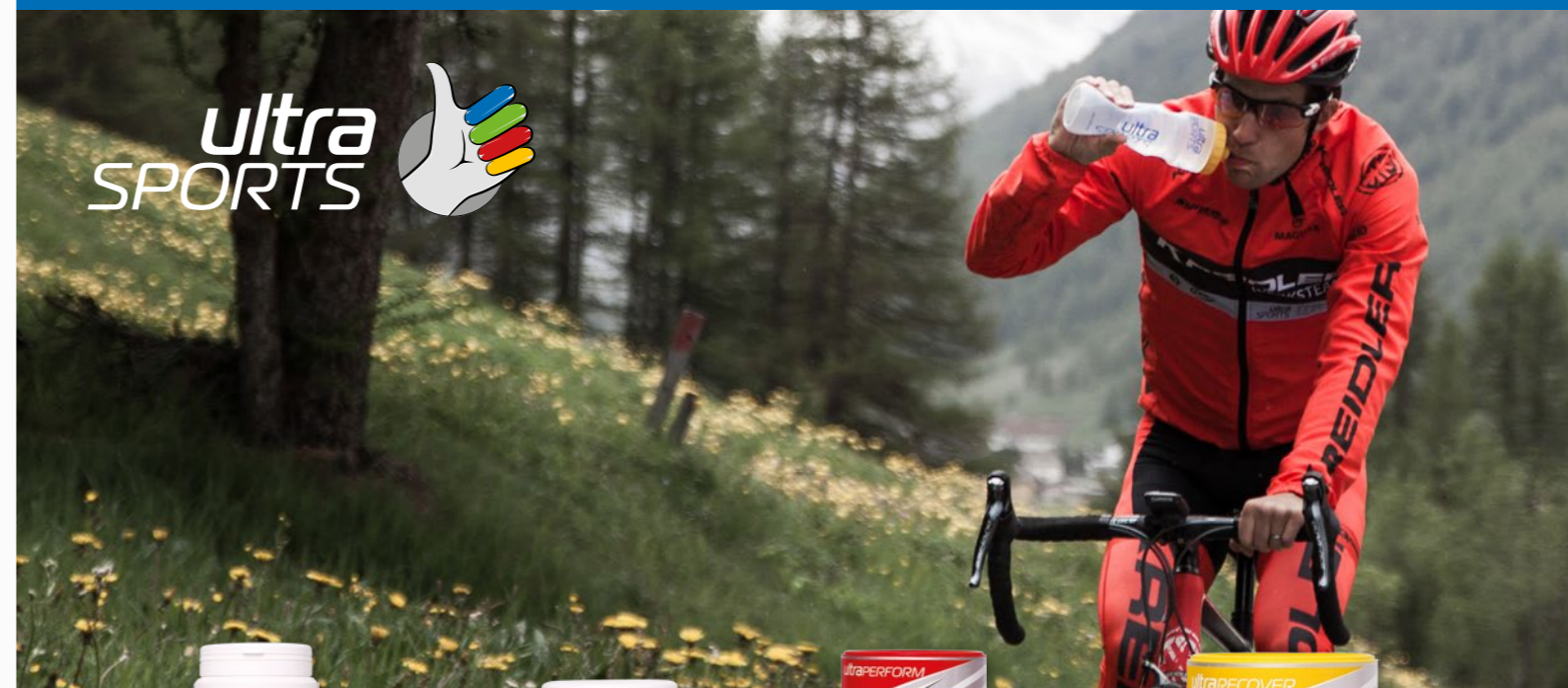
Wie hat sich diese Zeit auf die Zahlen ausgewirkt?

Wir werden auch dieses Geschäftsjahr mit einem leichten Plus abschließen – nicht so stark wie es geplant war, aber mit einem deutlichen Signal in die richtige Richtung. Unsere Räder haben weiterhin eine extrem hohe Nachfrage auf dem Markt, wir haben einfach ein tolles Produkt, das für sich spricht. Wir sind froh, dass wir so viele treue Fans haben, die uns auch in der schwierigeren Phase die Treue gehalten haben.

Was war ganz konkret Eure Strategie im Kundenservice als die Kunden in der damaligen Zeit angerufen haben?

Uns ist klar, dass Canyon nicht nur für die besten Bikes, sondern auch für den besten Service stehen muss. Durch die zahlreichen Umstellungen gab es Ende vergangenen Jahres deutlich mehr Themen bei unseren Kunden, so dass

Von Profis getestet!



Ernähre dich für einen guten Fettstoffwechsel kohlenhydratarm, eiweißbetont und fett-schlau. Lass immer wieder eine Mahlzeit ausfallen und gönne dir stattdessen eine Portion Level X.

Versorge dich mit wasser-löslicher Kieselsäure (z. B. mit Ackerschachtelhalm) und nimm in Phasen hoher Belastung Chonsamin und Kollatin.

Versorge dich bei langen sowie bei intensiven Einheiten mit Buffer, ultraGels, ultraBars und Gel-Chips. Um intensives Training noch besser zu bewältigen, kannst du dem Buffer zusätzlich AddOn Amino beimischen.

Versorge dich nach langen und moderaten Einheiten mit Refresher und bei intensiven sowie harten Trainingseinheiten mit Level X. Mit einer zusätzlichen Portion AddOn Amino lässt sich der Rege-nerationsprozess nochmals richtig beschleunigen.

- Starter**
magenfreundliche Hafermahlzeit
- Level X**
Molkeneiweißkonzentrat mit Vitamin D
- Floratin**
Laktobakterien – 10 Mrd. probiotische Keime täglich
- Ackerschachtelhalm**
wasserlösliche Kieselsäure
- ChillSan**
Chili- & Gewürzlotion
- Kollatin**
Kollagenhydrolysat
- Chonsamin**
Glucosamin + Chondroitin
- ultraBar**
Kohlenhydrat-Molkenriegel
- ultraGel**
Energiegel mit Rhodiola
- Buffer**
Sportgetränk 3:1 + Natrium
- Gel-Chip**
Sofortenergie
- Refresher**
Molkeneiweiß, Zink, Selen und Magnesium
- AddOn Amino**
Arginin



BASE PROTECT PERFORM RECOVER

GERMAN SPORTS NUTRITION SINCE 1995

«Wir wollen zukünftig nicht erst mit den Kunden sprechen, wenn es zu spät ist, sondern ihn vorab informieren, um maximale Transparenz zu gewährleisten.»

wir die Anfragen zunächst kaum bewältigen konnten. Wir waren punktuell schlecht erreichbar und konnten nur unzureichend informieren. Das hat einige Kunden zu Recht verärgert. Wir haben uns dann eine neue Strategie überlegt: mehr Personal, geänderte Servicezeiten in der Hotline und im Chat, mehr Transparenz. Wir haben ganz offen gesagt, was Sache ist. Auch, wenn wir keine Lösung anbieten konnten und unsere Kunden vertrösten mussten. Wenn wir keine verbindlichen Termine nennen konnten, haben wir das offen gesagt. Das war natürlich für die betroffenen Kunden sehr unbefriedigend – entsprach aber leider den Fakten.

Was war mit der Option „Geld zurück“?

Das war nur für wenige Kunden ein Thema. Die meisten Kunden bezahlen per PayPal oder Kreditkarte – hier stellt sich die Frage nicht, weil man erst bezahlt, wenn das Rad unsere Factory verlässt.

Bis dahin sind noch keine Gelder geflossen?

Nein, außer bei Vorkasse. Um nochmal auf die Frage zu kommen: Den Kunden, die schon per Vorkasse gezahlt hatten und eine Rückabwicklung wünschten, haben wir natürlich das Geld zurück überwiesen.

Aber damals war das größte Thema, dass wir keine verbindlichen Aussagen treffen konnten, weil wir es nicht wussten. Einerseits hat das einige betroffene Kunden sehr verärgert, vor allem wenn sie schon lange auf ihr Bike warteten. Andererseits zeigten viele Kunden auch Verständnis. Vor allem Kunden, die in ihren eigenen Firmen ebenfalls Systemumstellungen dieser Art hinter sich hatten.

Wir wussten immer, dass die Umstellungen der einzig richtige Schritt für die Zukunft von Canyon waren. Wir sind heute viel leistungsfähiger als vor einem Jahr. Wir sind deutlich schneller, sowohl in den Warenwirtschaftszeiten, als auch in den Prozesszeiten und haben erstmalig in der Geschichte hin und wieder das Problem, dass wir sogar zu schnell sind. Beispiel: Kürzlich hat ein Kunde am Sonntag bestellt. Am Montag ruft er bei uns an und sagt, er wolle noch was ändern – zu spät... Die Box war da leider schon raus.

Das typische Problem im Kundenservice ist ja eh, dass die Kunden nur sehr selten anrufen, um Lob auszusprechen – 99% der Kunden rufen an, um sich zu beschweren.

Ja, das liegt in der Natur der Dinge. Es melden sich logischerweise Kunden, die ein Problem haben. Weil ein Großteil unserer Auslieferungen heute prob-



lemlos funktioniert, ist das mittlerweile nicht mehr unser Hauptthema. Wir haben eine Liefertreue von über 85% erreicht. Das ist ein sehr guter Wert, den wir aber noch weiter verbessern wollen.

Für kommendes Jahr möchten wir deutlich pro-aktiver werden und die Kunden vorab informieren, sollte es zu einer Verzögerung kommen: „Hör zu, es ist etwas Unvorhergesehenes passiert, die Lieferung deines Rads wird sich um x-Tage verzögern.“ Wir wollen zukünftig nicht erst mit den Kunden sprechen, wenn es zu spät ist, sondern ihn vorab informieren, um maximale Transparenz zu gewährleisten. Unsere Kunden können Lieferverzögerungen besser nachvollziehen, wenn sie frühzeitig über die Gründe und den Zeitraum informiert werden. Und dann liegt es natürlich an

uns, unserer Factory, das auch einzuhalten.

«Wir sind heute viel leistungsfähiger als vor einem Jahr.»

Was nimmst du aus dieser Zeit mit?

Ich komme aus dem Bereich Kundenservice, ich arbeite da schon seit 16 Jahren. Vorher war ich in zwei anderen Unternehmen, die auch schnell in ähnlichem Umfang gewachsen sind. Die Herausforderungen, die bei solch dynamischen Entwicklungen zu meistern sind, kenne ich. Das ist nicht gut, aber schlichtweg dem Wachstum geschuldet. Es war eine anstrengende Zeit, ganz klar, aber wir sind gestärkt daraus hervorgegangen. In einem Di-

rektvertriebsunternehmen wie Canyon sind wir im Kundenservice ganz nah am Markt – eine tolle und wichtige Position!

«Eine der Erkenntnisse aus dieser Zeit ist aber auch, dass wir personell zu schwach aufgestellt waren. Das haben wir seither massiv verstärkt.»

Du warst ja vorher in der Telekommunikations-Branche und jetzt bist du in einer „Leidenschaftsbranche“. Sicherlich ein großer Unterschied?

Ein riesiger Unterschied. Unsere Bikes sind ein extrem emotionales Produkt. Unsere Kunden sind Fans, die leidenschaftlich ihrem Hobby nachgehen. Die Kommunikation mit unseren Kunden ist in den meisten Fällen sehr angenehm, auch wenn es einmal zu größeren Problemen kommt. Wenn wir eine Lösung anbieten, dann passt das auch.

Das ist übrigens auch ein zentraler Teil unserer Kundenstrategie: Der Kunde soll möglichst schnell auf dem Rad sitzen. Wir müssen mit größerer Flexibilität schauen, welche Optionen wir den Kunden bei Problemen anbieten können.

Aber das heißt nicht, dass wir für jeden eine passende Lösung finden. Es kommt dann schon mal vor, dass Kunden anrufen und uns mitteilen, dass an ihrem 2.500€-Rad etwas nicht passt,

sie würden aber auch das für 4.000€ nehmen. Zum gleichen Preis natürlich. Da kann es schon mal zu Missverständnissen kommen (lacht).

Hat diese schwierige Zeit vor einem Jahr das Team fester zusammenschweißt?

Ja, definitiv. Eine der Erkenntnisse aus dieser Zeit ist aber auch, dass wir personell zu schwach aufgestellt waren. Das haben wir seither massiv verstärkt.

Ist ein Einstellungskriterium, dass der Mitarbeiter radaffin sein muss?

Das wäre sehr schön – natürlich fragen wir bei unseren Einstellungsgesprächen nach. Wir haben aber mittlerweile einen zu hohen und spezifischen Personalbedarf, als dass wir ausschließlich Leute aus der Community einstellen könnten. Wir achten in der internen Verteilung aber darauf, dass dort wo Radprofis gefragt sind, auch welche arbeiten. Das ist zum Beispiel im technischen Support der Fall. Wer sich um Themen wie Lieferverzögerungen oder Zahlungsverkehr kümmert, muss nicht unbedingt besonders radaffin sein. Wir haben aber festgestellt, dass die Begeisterung für die Bikes wächst, je länger auch solche Mitarbeiter bei uns sind – und irgendwann steigen sie dann auch aufs Bike.

Bei Beratungsfragen aber vermutlich schon?

Etwa zwei Drittel unserer Mitarbeiter in der Kundenberatung fahren auch aktiv Rad. Alle Kollegen, die bei uns

anfangen, haben eine relativ lange Einarbeitungszeit. Wir bilden bis zu sechs Wochen aus, je nach Vorkenntnis. Dazu gehört dann auch ein Lauf durch den Showroom und die Technikwerkstatt mit dem Ziel, dass alle Fahrräder tatsächlich angesehen, angefasst und gefahren werden können. Wir machen mit dem Team Ausfahrten, wo wir auch ein, zwei Mal im Jahr eine Rennrad- oder Mountainbike-Tour machen, um das gemeinsame Fahren zu erleben und auch nochmal das Produkt zu erleben.

Und in unserem Technik-Team sind ausschließlich aktive Radfahrer oder auch Mechaniker. Da muss einfach die Kenntnis da sein. Wenn der Kunde über ein Knirschen oder Knacksen spricht, dann muss der Mitarbeiter in der Lage

sein, das möglichst schnell nachzuvollziehen.

Also nochmal schwarz auf weiß: Interessenten, die für die neue Saison mit dem Kauf eines Canyon-Bikes liebäugeln, können dies bedenkenlos tun?

Ja, auf jeden Fall. Alle Lieferzeiten auf der Webseite sind korrekt.

Canyon-Kunden machen hin und wieder die Erfahrung, dass der eine oder andere Radladen den Service am Rad verweigert, schließlich ist Euer Direktvertrieb nicht gerade förderlich für den Fachhandel. Wie wollt ihr das Thema in der Zukunft angehen?

Dieses Thema nehmen wir eher im deutschsprachigen Raum wahr. In anderen Ländern werden Reparaturarbei-



Z.B. Carbon Aero D12 - 7,1 kg



Philipp's Bike Team

MALLORCAS BESTE MIETRÄDER

PLAYA DE PALMA & SANTA PONSA

INSELWEITE LIEFERUNG
600 TOPRÄDER, 8 TYPEN
GANZJÄHRIG GEÖFFNET

RADURLAUB MALLORCA

SANTA PONSA: TOP-HOTELS MIT MEERBLICK
GEFÜHRTE TOUREN
FÜR SPORTLER & AKTIV-TOURISTEN

PLAYA DE PALMA: IBEROSTAR HOTELS 4*/5*
OHNE RADSPORTPAKET

Hotline D: +49 (0) 521 5577 11-0 / CH: +41 (0) 43 333 8080
www.radsport-mallorca.de

ten eher als Dienstleistung wahrgenommen, die jeder Fachhändler ausführt, egal an welchem Produkt. Wir merken aber, dass sich diese Einstellung auch bei uns immer mehr durchsetzt. Zudem können Kunden ihr Rad bei uns einschicken und wir machen den Service für sie – kein Problem.

Wäre es nicht eine Idee für Canyon mit einer lokalen Kette zu kooperieren?

Nein. Das passt nicht zu unserer Markenphilosophie, zu unserer Markenbildung generell. Wir haben uns bewusst – der Roman kommt ja aus dem stationären Handel – für den Versandhandel entschieden und wollen auch ganz bewusst diese Themen über uns einsteuern. Und wenn du deiner Marke treu bleiben möchtest, da hätten wir ähnliche Herausforderungen wie ein Automobilhersteller, der von seinen Händlern im Showroom eine gewisse Optik und Qualitätsstandards verlangt. Das zu kontrollieren würde wieder einen immensen Aufwand nach sich ziehen. Das Geld muss ja irgendwie verdient werden, was wiederum bedeuten würde, dass die Räder wieder teurer würden.

Aus unserer Sicht ist die Reparatur kein Massenproblem: Der Kundenanteil, der nach Service fragt, liegt im einstelligen Prozentbereich. Und da bieten wir eine Lösung an: Wir geben unseren Kunden grundsätzlich die Option, dass sie sich einen Händler aussuchen können – wenn es innerhalb der Gewährleistung ist – und wir übernehmen die Kosten. Oder das Rad kommt zu uns und wir

machen den Service.

Womit können wir in Zukunft bei Canyon rechnen, um den Bestellprozess noch angenehmer zu machen?

Ein großes Ziel für uns in 2017 ist, dem Kunden mehr Informationen zur Verfügung zu stellen, den Verlauf seiner Auftragsbearbeitung transparenter zu gestalten. Darüberhinaus ist das Thema „Self-Service“ ein Riesenthema bei uns.

So beratermäßig?

Sowohl beratermäßig als auch im Wartungsfall: Du fährst mit deinem Rennrad und stellst fest, dass die Kette rasselt. Was machst du dann?

Wahrscheinlich googlen...

Stimmt, heute googelt man ja alles (lacht). Im Ernst, wir haben einen FAQ-Bereich, der ist ganz ok, das kann man aber noch deutlich erweitern. So, dass es nicht nur Fachspezialisten verstehen. Das kann man zum Beispiel über sehr gut gemachte Videoclips lösen. Bilder geben immer mehr Info als reiner Text.

Canyon möchte verstärkt expandieren. Habt Ihr in den Ländern jeweils ein Kundenservice oder macht ihr das alles aus Koblenz?

Wir haben derzeit in sechzehn Ländern Niederlassungen, die einen lokalen Markt betreuen. Das ist schwerpunktmäßig Kerneuropa und Skandinavien. Zusätzlich haben wir in Korea, Japan und Australien eine Niederlassung – alle anderen Länder landen bei uns



«Natürlich hätte ich mir gewünscht, dass Nairo wenigstens mal „gezuckt“ hätte und nicht beharrlich an Froomes Hinterrad klebt, aber das können wir von außen ja kaum einschätzen.»

in Koblenz. Die bedienen wir von hier aus. Im nächsten Jahr starten wir in den USA, wo wir jetzt schon viele Fans haben; dort werden wir das komplette Business inklusive Kundenservice aufbauen.

Wie funktioniert das mit den Zeiten?

Das geht dann zu unseren Anfang- oder Endzeiten, so dass es überlappend ist oder natürlich immer per E-Mail. Nach Nairo Quintanas Erfolgen kamen sehr viele Anfragen aus Südamerika – auch die bedienen wir alle von hier aus.

Wie war bei euch die Stimmung nach

der eher mauen Tour de France von Nairo Quintana in diesem Jahr?

Erwartungsvoll und dann leicht getrübt. Wobei ich da schon ein wenig Routine habe und die Dinge ganz gut einschätzen kann. Ich verfolge die Tour seit ca. dreißig Jahren. Die Jungs fahren da auf dem allerhöchsten Level – wenn nicht mehr geht, dann geht einfach nicht mehr. Natürlich hätte ich mir gewünscht, dass Nairo wenigstens mal „gezuckt“ hätte und nicht beharrlich an Froomes Hinterrad klebt, aber das können wir von außen ja kaum einschätzen. Bei der Vuelta sieht man ja, dass da schon was geht und er attackiert. Also,

«Bei uns sind die normalen Serienräder teilweise leichter als die Räder der Profis – aufgrund des UCI-Mindestgewichts.»

als Radsportfan hätte mir ein Zucken gelangt, auf der anderen Seite muss man halt auch sagen: Es ist ein 3. Platz! Das ist doch auch eine Superleistung! Und jetzt bei der Vuelta hat er ja gezeigt was er kann!

Läuft bei euch der Fernseher während der Tour?

Ja, selbstverständlich, wir haben einen TV am Empfang.

Gehst Du dann mal rüber und guckst nach dem aktuellen Stand?

Also ich guck mir auf jeden Fall die letzten 5 Kilometer an. Das gehört dazu. Für mich ist jetzt das Schöne, dass ich beruflich etwas mache, was mich privat auch sehr interessiert! Und wenn ich mir dann die letzte halbe Stunde der Königsetappe während der Arbeitszeit anschauen kann, das ist doch ein echter Mehrwert.

Nächstes Jahr habt ihr mit Tony Martin einen der deutschen Top-Fahrer unter Vertrag...

Ja, darauf freuen wir uns alle wahnsinnig! Die mediale Wahrnehmung ist durch diesen Transfer natürlich gigantisch. Aber auch jetzt schon während der Tour. Eigentlich ein cleverer Schachzug vom Quintana, dass er ständig hinterm Froome herfuhr (lacht).

Wie meinst Du das?

Es gibt kaum einen Schriftzug auf dem Rahmen, der so gut lesbar ist wie der von Canyon. Dadurch, dass Froome eben ständig im Bild ist, ist im Hintergrund auch immer der Canyon-Schriftzug zu sehen. Die Tour hat vom Bekanntheitsgrad da schon wieder einiges für uns gemacht.

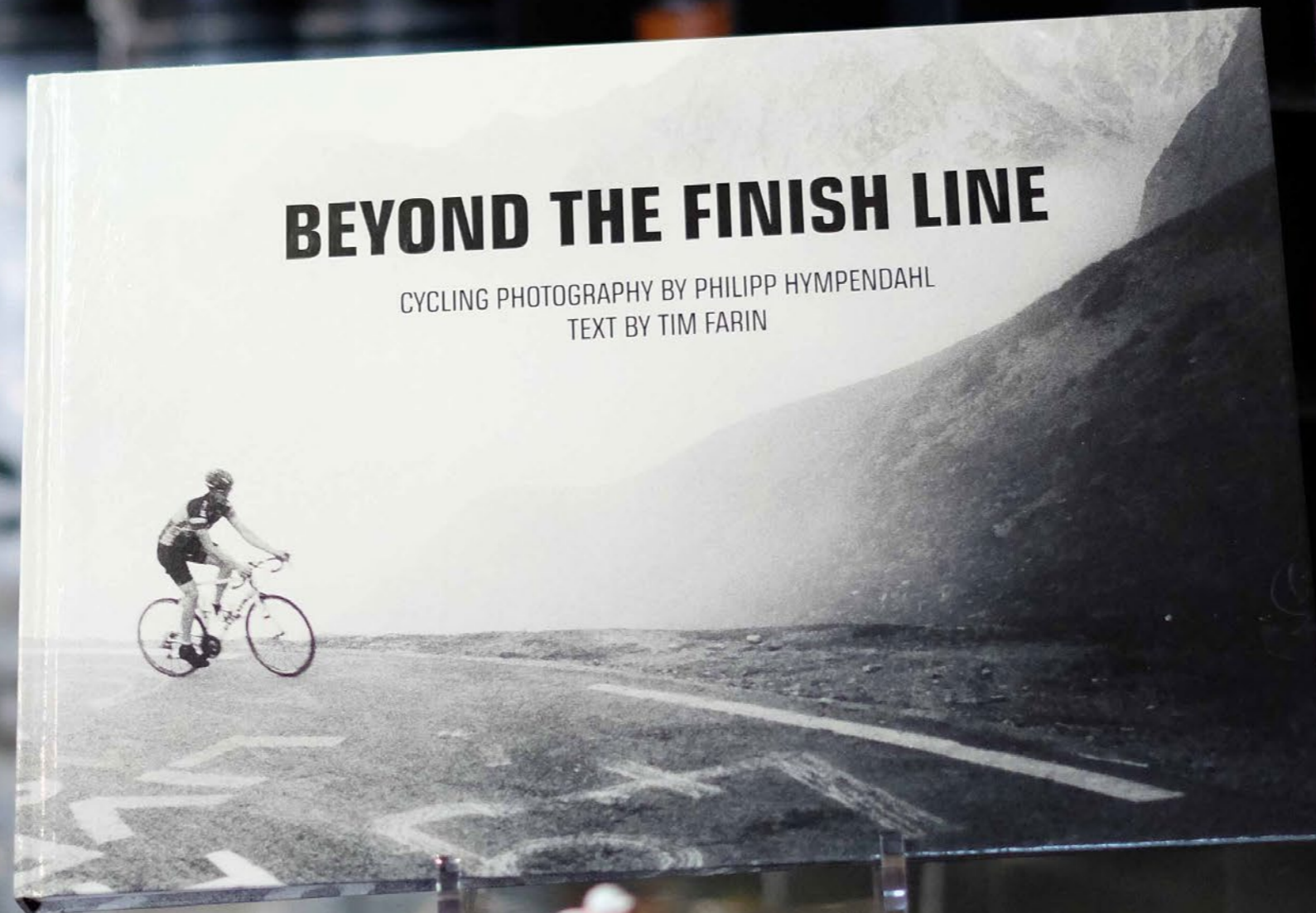
Und noch etwas sehr interessantes: Die Jungs fahren tatsächlich auch die gleichen Räder wie die Kunden. Die werden nicht separat gefertigt. Nairo Quintana fährt das gleiche Bike, das auch der Kunde kauft.

Also, die Kunden, die in XS oder S bestellen...

Ja... (schmunzelt). Ich finde das sehr faszinierend. Bei anderen Herstellern weiß man, dass die Bikes der Profiteams durchaus mal separat gefertigt werden, teilweise auch „hand made“. Bei uns sind die normalen Serienräder teilweise leichter als die Räder der Profis – aufgrund des UCI-Mindestgewichts. Bei den Profis werden dann entsprechend Bleigewichte in den Tretlagerbereich hineingeklebt, damit er die Gewichtsgrenze überschreitet.



«Nairo Quintana fährt das gleiche Bike, das auch der Kunde kauft.»



BEYOND THE FINISH LINE

CYCLING PHOTOGRAPHY BY PHILIPP HYPPENDAHL
TEXT BY TIM FARIN

(c) Foto: Philipp Hympendahl aus dem Buch „BEYOND THE FINISH LINE“





Herzensangelegenheit

Daniel Knys (Merkur Cycling Team)

Mein aktueller Lieblingsprinter...

Peter Sagan! Er hat alles, was ein guter Sprinter braucht: Köpfchen, Vielseitigkeit und jede Menge Power. Er überzeugt zudem durch seine offensive Fahrweise und bringt mit seiner lockeren Art etwas Schwung in das Peloton.

Diese 3 Profi-Rennen darf ich auf keinen Fall verpassen...

Da wäre zum einen Paris-Roubaix als Frühjahrsklassiker mit dem unverwechselbaren Flair. Dann – natürlich – die Tour de France als Pflichtprogramm für jeden Radsportfan und auch die Hamburg Cyclastics, da ich dort selber am Vormittag als Jedermann an der Startlinie stehe und im Anschluss – zur Krönung des Tages – das Rennen der Profis am Bildschirm verfolgen und beim Zielsprint mitfiebern kann.

Wenn ich einmal könnte, würde ich dieses Profirennen gerne fahren...

Da würde ich mir die Hamburg Cyclastics aussuchen, da das Rennen lang und eher flach ist. Das kommt mir als Sprinter natürlich entgegen und ich hätte immerhin ein paar Chancen, mit den Großen mithalten zu können.

Mein bestes Rennen aller Zeiten...

... war Rund um Köln im Jahre 2013. Ein so großes und bekanntes Rennen quasi direkt vor der Haustüre zu gewinnen, war schon sehr emotional und eine große Ehre für mich.

Meine liebste Zielgerade...

... ist definitiv die Zielgerade des Velo-

thon in Berlin auf der Straße des 17. Juni, der eindrucksvollsten Zielgeraden Deutschlands – und der immerhin längsten Zielgerade der Welt! Vorbei an der Siegestsäule in Richtung Brandenburger Tor zu fahren und dabei von tausenden euphorischen Zuschauern angefeuert zu werden, das ist schon sehr beeindruckend.

Meine Lieblingsort auf Mallorca...

Die Eisdielen im Zentrum von Sollér. Dort habe ich schon viele schöne Minuten mit guten Freunden und meiner Freundin verbracht. Wenn dann auch noch die alte Holzeisenbahn vorbeirattert, ist die Atmosphäre perfekt.

Mein schönster Radsport-Moment in 2016...

... war der Sieg eines Teamkollegen beim Circuit Cycling auf dem Hockenheimring. Allerdings war es nicht der Sieg an sich, der den Moment so schön machte, sondern die Vorarbeit und der Kampfgeist des gesamten Teams, der diesen Sieg erst möglich machte.

Darauf freue ich mich in 2017...

Da gibt es so einige Dinge, von denen die meisten aber eher Privatangelegenheiten sind. Sportlich gesehen hoffe ich auf neue Herausforderungen, tolle Rennen mit leidenschaftlichen Radfahrern und jeder Menge Teamspirit und Fairplay. Zudem hoffe ich, dass ich mich endlich mal zu meinem ersten Halbmarathon, Triathlon oder Crossrennen durchringen kann – Pläne gibt es also genügend!

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:

Philipp Hympehdahl – „BEYOND THE FINISH LINE“ (Heel Verlag)

Das Buch ist das ideale Weihnachtsgeschenk für alle Radsportfans. Interessierte können sich das Buch unter folgendem Link bestellen:

- Heel Verlag ([Link](#)) 



Show me some love
& follow me!



(c) Foto: Philipp Hympehdahl aus dem Buch „BEYOND THE FINISH LINE“ 