

«Auf der Bahn geht alles blitzschnell»

Olympiaserie Der Frenkendörfer Bahnradfahrer Nils Landenberger (18) erklärt, wie man bei 60 Stundenkilometern die Nerven behält, warum Bremsen überflüssig sind und bei welchen Rennen Japaner ihr Geld mit Sportwetten verzocken.

Tobias Müller

Nils Landenberger, sind Bahnradfahrer gescheiterte Strassenradfahrer?

Nein, definitiv nicht. Viele Strassenradfahrer versuchen sich auf der Bahn und auch umgekehrt. Klar, es sind zwei verschiedene Disziplinen, doch am Ende ist es die gleiche Bewegung, die gleiche Sportart.

Wie unterscheidet sich das Radfahren auf der Strasse von der Bahn?

In erster Linie gibt es viele Ähnlichkeiten. Ich selber fahre hauptsächlich Mountainbike, absolviere aber auch Wettkämpfe auf der Strasse. Vergangenen Winter habe ich mich dann der Nationalmannschaft auf der Bahn angeschlossen. Ich brauchte nicht lange, um mich an die neue Umgebung zu gewöhnen, die Taktik, die körperlichen Anforderungen.

Wird der Körper anders beansprucht?

Rennen auf der Strasse sind viel länger, die Ausdauer ist entscheidend. Auf der Bahn sprintet man am absoluten Maximum. Deshalb haben Bahnradfahrer teilweise extrem muskulöse Oberschenkel. Schauen Sie sich mal die Beine vom Deutschen Robert Förstemann an, der ist ein Tier! So etwas wäre bei Strassenfahrern gar nicht nützlich.

Und doch gibt es Athleten, die auf der Bahn und auf der Strasse erfolgreich sind.

Ja, das gibt es schon, aber nur die wenigsten sind Weltklasse in beiden Disziplinen. Der Deutsche André Greipel ist wie ein Bahnradfahrer gebaut, extrem muskulös, ist aber auch auf der Strasse bei Sprints stark. Und der Brite Bradley Wiggins ist mehrfacher Olympiasieger auf der Bahn und gewann die Tour de France. Aber für dieses Kunststück musste er sein Training komplett umstellen und viel Gewicht verlieren.

Welche Unterschiede gibt es bei der Taktik?

Auf der Bahn wiederholt sich vieles immer wieder, man fährt immer im Kreis, die gleiche Strecke. Dabei darf man bei Höchstgeschwindigkeit die Gegner nie aus den Augen verlieren. Auf der Strasse ist es anders, man muss Kurven fahren können, bergauf die Kräfte einteilen und bergab die ideale Linie finden. Auf der Strasse muss man sicher geduldiger sein, auf der Bahn geht alles blitzschnell.

Auf der Bahn gibt es unzählige Rennformate. Welche Kategorien gibt es bei Olympia?

Ja, es sind tatsächlich viele! Es gibt Sprintrennen, wobei zwei Fahrer gegeneinander fahren und der Schnellste gewinnt. Dabei wird extrem oft taktiert, und es kommt ab und zu zu Stillständen, da man vom Windschatten profitieren möchte. Dann gibt es die Mannschaftsverfolgung, wo vier gegen vier gleichzeitig um die schnellste Zeit fahren. Anders ist es beim Teamsprint, wo drei Fahrer starten und die ersten beiden dann nach einer gewissen Anzahl Runden aus dem Rennen scheiden



2015 stellte der Brite Bradley Wiggins einen Stundenrekord auf der Bahn auf (im Bild). Heute gehört die Bestmarke dem Belgier Victor Campenaerts mit 55,089 Kilometer. Foto: Keystone

und nur die Zeit des Schlussfahrers gewertet wird. Beim Madison fahren zwei Athleten im gleichen Team gegen andere Mannschaften und lösen sich ab, wobei man den Partner bei der Übergabe mit der Hand nach vorne schleudern kann, um schneller aufs Tempo zu kommen. Ganz speziell ist jedoch das Keirin-Rennen.

Welche Regeln gelten dort?

Keirin kommt ursprünglich aus Japan und hat dort eine grosse Tradition. Acht Fahrer treten dabei gegeneinander an, diese werden in den ersten paar Runden von einem Moped angeführt, das mit 50 Kilometer pro Stunde vorneweg fährt. Wenige Runden vor dem Ziel geht dieses dann aus dem Weg, und das wahre Rennen ist eröffnet. Dabei werden auf den Schlussmetern auch mal die Ellenbogen ausgefahren, und es kann chaotisch werden. In Japan sind Sportwetten bei Keirin-Rennen unglaublich beliebt.

Und welches ist die Königsdisziplin?



Nils Landenberger fährt für das Goldwurst-Power-UCI-Team.

Das Omnium, der Mehrkampf mit verschiedenen Rennformaten. Der vielseitigste Fahrer, der sowohl im Sprint als auch bei längeren Rennen gut ist, gewinnt.

Wie wissen Sie während eines Rennens, wie schnell Sie unterwegs sind?

Ich habe keinen Geschwindigkeitscomputer am Rad und kann auch auf keine Anzeigetafel schauen. Ich muss mich auf mein Gefühl verlassen. Dazu steht unser Trainer an der Seite und zeigt uns auf einem Tablet die Rundenzeiten an. Mehr braucht es nicht.

Welche drei Eigenschaften muss ein Bahnradfahrer haben?

Er muss im totalen Chaos den Überblick bewahren. Er braucht Durchhaltevermögen, physisch wie auch psychisch, da man dauernd im roten Bereich fährt. Dazu ist das Bike-Handling sicher entscheidend. Man darf im Feld, wenn es bei Höchstgeschwindigkeit eng wird, nicht die Nerven verlieren. Ich habe schon von vielen Teamkameraden gehört, dass ihre Eltern die Halle verlassen mussten, da sie nicht länger hinschauen konnten.

Was bedeuten die farbigen Linien auf dem Boden?

Es gibt den breiten, blauen Streifen ganz links am Rand, die sogenannte Côte d'Azur. Dort fährt man, bis man genug Tempo aufgenommen hat, um in der Schräge der Bahn nicht abzurutschen. Die schwarze Linie ist die sogenannte Messlinie, die genau die 250 Meter Länge einer Runde entspricht. Darüber befindet sich die rote Sprinterlinie. In einem Rennen muss man zuerst über diese Linie hinausfahren, erst dann darf man überholen.

Bei den Strassenradfahrern sind die Wattzahlen pro Kilogramm Körpergewicht entscheidend. Ist diese Zahl höher, fährt man schneller den Berg hinauf. Sind diese Werte auf der Bahn auch so wichtig?

Ja, auf jeden Fall. Nur müssen wir nicht eine Stunde lang 400 Watt strampeln, sondern viel höhere Werte dafür über eine kürzere Zeitdauer. Die Bahnfahrer Robert Förstemann und Chris Hoy zum Beispiel schaffen für ein paar Sekunden bis zu 2000 Watt, was etwas mehr ist, als Peter Sagan auf der Strasse in einem Schluss-sprint macht. Das sind schon unglaubliche Zahlen.

Was sind Ihre Höchstwerte?

Ich weiss, dass ich über eine Minute rund 800 Watt halten kann und ich bei einer Maximalbelastung wohl kurz auf 1600 Watt komme. Ein gut trainierter Hobbyradfahrer dürfte zwischen 800 bis 1000 Watt erreichen.

Werden im Training neben den Wattwerten auch der Puls und das Laktat gemessen?

Ja, wir überprüfen diese Parameter immer wieder. Bei einem 3-Minuten-Test habe ich einmal einen Laktatwert von knapp 15 Millimol erreicht. Danach lag ich eine Viertelstunde auf dem Boden und konnte mich nicht bewegen. Diese Belastungen fordern einem schon alles ab.

Was schmerzt am meisten, wenn man sich in der roten Zone befindet?

Die Beine brennen, sind voller Laktat. Wirklich übel ist es aber erst, wenn man danach vom Rad steigt. Mir ist es nach solchen absoluten Topleistungen schwindlig, man spürt den Herzschlag im Hals. Dann gibt es oft nur noch eines: Hinlegen und Beine hochlagern, bis es besser ist.

Wie sieht Ihr Training für diese Tortur aus?

Ich trainiere hauptsächlich auf dem Mountainbike und auf der Strasse, rund 15 bis 20 Stunden pro Woche. Dazu verbringe ich Zeit im Krafraum. Auf der Bahn selber trainiere ich nur selten, denn die Intervalle und die Ausdauerleistungen kann man einfacher draussen absolvieren. Einzig vor einem Wettkampf macht es Sinn, auf der Bahn zu üben, mit dem Team die Abstimmung zu finden.

«Nach absoluten Topleistungen ist mir schwindlig, die Beine brennen und man spürt den Herzschlag im Hals.»

Wie wichtig ist das Material?

Es ist unglaublich wichtig. Wird beim Strassenrad am Gewicht gefeilt, kommt es beim Bahnrad vor allem auf die Aerodynamik an. Das kommt daher, weil man auf der Bahn viel höhere Geschwindigkeiten erreicht. Die Angriffsfläche des Windes muss, so gut es geht, reduziert werden.

Wie unterscheidet sich ein Strassenrad von einem Bahnrad?

Der Rahmen und der Lenker beim Bahnrad sind schmaler, die Reifen ebenso. Ausserdem sind die Felgen höher, damit keine bremsenden Luftwirbel entstehen. Daneben wird komplett auf unnötigen Schnickschnack verzichtet. Also: keine Bremsen, keine Gangschaltung, nichts.

Wie bremst man dann?

Man gibt keinen Druck mehr auf die Pedale und fährt einfach rechts bei der Bahn hoch, wo die Wand steiler ist. So wird man automatisch langsamer.

Wie viel kostet ein Bahnrad?

Allein für den Rahmen kann man 4000 Franken ausgeben, mit zusätzlich guten Rädern bist du schnell bei 7000 Franken. Das ist günstiger als ein Strassenvelo, aber eben, das Bahnrad hat keine Komponente wie Gangschaltung und Bremsen.

Wer ist der beste Bahnradfahrer der Welt?

Aufgrund der verschiedenen Disziplinen ist es schwierig, einen einzelnen zu nennen. Der Italiener Filippo Ganna ist sicher einer der besten im Zeitfahren. Der gewann kürzlich auch Etappen auf der Strasse und wurde Weltmeister. Ausserdem gibt es in Japan viele gute Athleten.

Gibt es Profis in der Schweiz?

Aline Seitz ist sicher eine der stärksten Fahrerinnen. Sie startete als Mountainbikerin und ist nun auch auf der Bahn ganz vorne dabei. Bei den Männern gehört Claudio Imhof neben einigen anderen zu den Besten im Land.

Der Radsport hat ein Dopingproblem. Gibt es diese Problematik auch auf der Bahn?

Es gibt sicher solche, die immer wieder probieren, zu schummeln, klar. Doch die Kontrollen sind auch bei den Bahnradfahrern viel strenger geworden. Mir ist kein positiver Fall in letzter Zeit bekannt.

Die BaZ stellt im Hinblick auf die verschobenen Spiele von Tokio jeden Monat eine olympische Sportart vor. Zuletzt erschienen: Schwimmen (6. November) Beachvolleyball (25. September), Kugelstossen (28. August).