

RADRENNEN

„Verführer in Weiß“

Der frühere Weltmeister Rolf Wolfshohl über die Dopingmentalität unter Profi-Rennfahrern, Jan Ullrichs Zukunft und den Wert der diesjährigen Tour de France

SPIEGEL: Herr Wolfshohl, die Tour de France startet am Samstag ohne ihre letzten drei Sieger. Sehen Sie als Fahrradfabrikant und Jugendtrainer in Deutschland den Radsport-Boom in Gefahr?

Wolfshohl: Es hat nie einen Boom gegeben.
SPIEGEL: Wie bitte? Vor zwei Jahren war Jan Ullrich nach seinem Tour-Sieg der beliebteste deutsche Sportler.

Wolfshohl: Wenn die ARD plötzlich die Tour de France wiederentdeckt, ist das für mich kein Beweis für einen Boom. Ich mache meine Beobachtung an den Starterfeldern bei Jugendrennen fest. Als Didi Thurau in den Siebzigern 14 Tage in Folge im Gelben Trikot gefahren ist, hatten wir einen enormen Zulauf – ähnlich dem Boris-Becker-Effekt nach dem ersten Wimble-

don-Sieg. Es gab Rennen, da mußten wir gerade und ungerade Startnummern separat beginnen lassen, weil es vor lauter Rädern zu gefährlich geworden wäre. Heute treten bei Schülerrennen 15, maximal 20 Jugendliche an – selbst hier im radsport-begeisterten Rheinland.

SPIEGEL: Warum löst ein Jan Ullrich nicht dasselbe aus wie ein Didi Thurau?

Wolfshohl: Thurau ist die ganze Saison gefahren, Ullrich konzentriert sich nur auf die Tour de France. Und in seinen Vorbereitungsrennen kommt er 20 Minuten hinter dem Sieger ins Ziel, oder er steigt vorzeitig aus. So wird man kein Vorbild.

SPIEGEL: Vielleicht kann sich ein Radprofi heute nicht mehr leisten, auch noch Vorbild sein zu wollen?

Wolfshohl: Als Tour-Sieger habe ich auch eine gewisse Verantwortung gegenüber den Rennveranstaltern. Das Zugpferd gehört in die erste Reihe. Wenn jemand den Michael Jackson für soundsoviel Millionen Dollar verpflichtet, kann der auch nicht hinten im Gospel-Chor singen.

SPIEGEL: Ullrichs Betreuer argumentieren, bei der heutigen Leistungsdichte sei es nicht möglich, bei mehreren Großereignissen vorn mitzufahren.

Wolfshohl: Was macht denn der Erik Zabel seit Monaten? Der fängt im Februar mit den ersten Rennen an, ist dann im März bei Mailand-San Remo schon topfit, hat bis zur Tour zehn Tagessiege und ein Dutzend zweiter Plätze rausgeholt – und von nächster Woche an fährt er in Frankreich ums

Tour-de-France-Feld in der Bretagne (1998): „Fahrer der zweiten Reihe wittern ihre Chance“

SPORTIMAGE





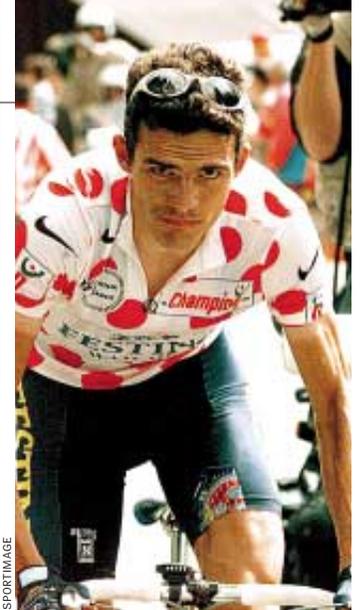
Ullrich



Pantani



Riis



Virenque

Bei der Tour '99 fehlende Profis: „Je mehr Betreuer mitreisen, um so mehr Möglichkeiten zur Manipulation gibt es doch“

Grüne Trikot. Warum kann Ullrich nicht, was Zabel kann?

SPIEGEL: Wird Ullrich unterfordert?

Wolfshohl: Ich kenne Jan seit 1991. Damals stürzte er bei der Querfeldein-Weltmeisterschaft der Junioren gleich am Start und kam als letzter weg – was Entmutigenderes kann einem eigentlich nicht passieren. Aber er hat Mann für Mann überholt, wurde am Ende Fünfter. Für mich ist seitdem klar: Ullrich hat ein großes Kämpferherz, nur zeigt er es nicht mehr.

SPIEGEL: Was hemmt ihn?

Wolfshohl: Sein Umfeld. Jeder Mensch neigt dazu, es sich bequem zu gestalten. Also darf man ihm nicht einblasen, du mußt dich für die Tour schonen, du mußt dich behutsam aufbauen.

SPIEGEL: Die moderne Trainingslehre ist aber stolz darauf, Athleten auf einen Saisonhöhepunkt hin fit zu machen.

Wolfshohl: Das mag in der Leichtathletik gelten, aber doch nicht im Radsport. Die Erfahrung lehrt: Die meisten späteren Tour-Sieger haben im Frühjahr bei Mailand-San Remo oder Paris-Nizza schon eine gute Rolle gespielt. Wer im März noch nicht in Form ist, wird es bei der Tour auch nicht sein. Außerdem ist Radfahren nicht nur wüstes Drauftreten auf die Pedale, sondern hat auch viel mit Taktik und Psychologie zu tun: Wer die Tour de France gewinnen will, muß in den Rennen zuvor Stärke demonstrieren haben. Denn auf dem Rad ist es ähnlich wie im Boxing: Wenn ich weiß, daß ich beim ersten Schlag in einen Konter laufe und selbst eins auf die Nuß bekomme, dann warte ich lieber ab. Voriges Jahr hatte Marco Pantani keine Angst vor Ullrichs Konter.

SPIEGEL: Im Vorjahr hatten Sie Ullrichs Scheitern vorhergesagt. Haben Sie diesmal mit seinem Tour-Verzicht gerechnet?

Wolfshohl: Ich glaube, daß ihm die Knieverletzung nicht ungelegen kam. Daß es noch mal so relativ gut ginge wie 1998, als er trotz mieser Vorbereitung und Übergewicht Zweiter wurde, war höchst unwahr-

scheinlich. Das ist wie die Hoffnung, zwei Wochen hintereinander im Lotto zu gewinnen. Natürlich ist es nett, für eine Autogrammstunde 30 000 Mark zu bekommen – aber wenn ich nicht seriös trainiere und meine Rennen durchziehe, dann gefährde ich meine Karriere.

SPIEGEL: Was kann Ullrich dafür, wenn ihn Erkrankungen zurückwerfen?

Wolfshohl: Die kommen doch nicht von irgendwoher. Wenn Ullrich überhaupt noch mal zu alter Klasse zurückkehren will,

müßte er meiner Meinung nach sein gesamtes Trainingskonzept ändern. Das beginnt schon im Winter. Wenn im Oktober die Saison ausläuft, kann ich mir vier Wochen Pause gönnen. Aber danach muß ich schon mit dem konditionellen Training beginnen – und zwar an der frischen Luft und nicht in der Turnhalle.

SPIEGEL: Wo liegt da der Unterschied?

Wolfshohl: Wenn ich im Winter draußen trainiere, bin ich auch weniger anfällig für Erkältungen. Es ist eine Schande, daß aus Jan Ullrich nicht mehr herauskommt. Denn seine Veranlagung, seine Hebelmaße, seine organischen Werte sind ja exzellent. Ein Ullrich mit der Mentalität eines Eddy Merckx – der würde alles abräumen, nicht nur die Tour, sondern auch die Klassiker.

SPIEGEL: Merckx gewann zwischen 1969 und 1974 fünfmal die Tour de France. Hätte der Belgier heute noch eine Chance?

Wolfshohl: Radfahrerisch nehmen sich die Topleute von damals mit denen von heute nichts. Merckx wäre immer noch der Allergrößte – nicht des Körpers wegen, sondern wegen seines Siegeswillens. Wir nannten ihn den Kannibalen, weil er alles wegfraß, was ihm vors Rad kam.

SPIEGEL: Bei der Tour de France von heute wird aber ein höheres Tempo angeschlagen ...

Wolfshohl: ... weil die Straßen besser asphaltiert sind und weil das Material besser ist. Früher hatte man fünf Ritzel auf der Hinterradnabe, heute sind es neun – damit kann man am Berg viel feinfühligere dosieren. Und: Früher war die Strecke zwischen 4400 und 4800 Kilometer lang, heute sind es zwischen 3600 und 3800 Kilometer.

SPIEGEL: Wird es dieses Jahr wieder neue Geschwindigkeitsrekorde geben, oder wird sich das Fehlen vieler Stars bemerkbar machen?

Wolfshohl: Der sportliche Wert ist für den Experten dieses Jahr natürlich geringer. Aber das muß der Attraktivität der Tour

Rolf Wolfshohl

ist eine deutsche Radsport-Legende. Dreimal gewann er die Profi-Weltmeisterschaft im Querfeldeinfahren. Bei der Tour de France 1968 trug „Le Loup“, der Wolf, wie ihn die Franzosen nannten, das Gelbe Trikot durch die Seealpen. Doch ein Sturz auf der 18. Etappe mit einem anschließenden Raddefekt warf ihn zurück. Der gelernte Dreher leitete nach Karriereende ein Jahr lang einen Profi-Rennstall. Heute fertigt und verkauft Wolfshohl, 60, in Köln nach Maß gebaute Fahrräder und betreut Nachwuchsfahrer in seinem Radsportclub „Le Loup Köln“.



U. BAATZ

nicht schaden. 1997 war die Frage doch nur: Gewinnt der Richard Virenque oder der Jan Ullrich? 1998 war es ein Duell Ullrich gegen Pantani. Diesmal ist die Sache total offen. Fahrer der zweiten Reihe, die bislang unter der Knute ihrer Kapitäne nicht nach vorn fahren durften, wittern ihre Chance. Ein Ullrich in guter Form hätte einen berechenbaren Verlauf bedeutet: Bei der Tour gibt es zwei Tage mit Einzelzeitfahren von fast 60 Kilometern. Das kann Ullrich sehr gut. Also rechnet er sich aus: Ich nehme den Bergspezialisten auf 10 Kilometern 30 Sekunden ab – macht zusammen 6 Minuten. An den anderen Tagen hätte ihn die Telekom-Truppe fein abgeschirmt, gefährliche Ausreißer gestellt, und in den Bergen hätte er von seinen sechs Minuten gezehrt. Jetzt ist alles anders: 20 Leute können vielleicht gewinnen.

SPIEGEL: Werden wir die sauberste Tour der Geschichte erleben – weil aus Angst vor französischen Staatsanwälten keiner mehr wagt, Dopingmittel zu nehmen?

Wolfshohl: Ich bin zwar ein strikter Verfechter von dopingfreiem Radsport, aber soviel Naivität dürfen Sie von mir nicht erwarten. Zu meiner aktiven Zeit gab es pro Team zehn Fahrer, zwei sportliche Leiter, zwei Mechaniker und zwei Masseure. Abends ist der offizielle Tour-Arzt durch alle Teamhotels marschiert und hat sich nach Verletzungen erkundigt und sie bei Bedarf behandelt. Heute gibt es 9 Fahrer und einen Stab von 15 bis 20 Betreuern.

SPIEGEL: Was wollen Sie damit sagen?

Wolfshohl: Je mehr Betreuer mitreisen, um so mehr Möglichkeiten zur Manipulation gibt es doch. Mir sind da viel zu viele Mediziner mit ihren Pillen unterwegs.

SPIEGEL: Die Ärzte sagen, sie sorgten sich nur um das Wohl der Sportler.

Wolfshohl: Wenn das so wäre! Ich sage Ihnen ein Beispiel. Bei der Tour de France gibt es so viele Bergankünfte wie nie zuvor. Das ist spektakulär fürs Fernsehen, aber ungesund für die Fahrer. Der Sportler kommt oben im Ziel an, hat 180 bis 210 Pulsschlag, ist total platt. Vernünftig wäre, ihn noch eine Strecke bergab fahren zu lassen, um den Puls herunterzubringen. Aber da höre ich nichts von diesen Verführern in Weiß, die angeblich den Fahrern helfen wollen.

SPIEGEL: Erinnern Sie sich an eine konkrete Situation, in der Radrennfahrer von Ärzten verführt wurden?

Neuer Telekom-Kapitän Zabel
„Ullrich ist kein Vorbild“

Wolfshohl: Athleten von mir, die zum Nationalkader gehörten, sind vom Bund Deutscher Radfahrer zu ärztlichen Routineuntersuchungen zur Universitätsklinik nach Freiburg geschickt worden. Als sie zurückkamen, brachten sie einen Karton voller Medikamente mit. Grüne, rote und weiße Pillen, für morgens, mittags und abends.



Idol Merckx (1973): „Immer noch der Allergrößte“

SPIEGEL: Was waren das für Präparate in dem Karton?

Wolfshohl: Keine Ahnung. Die Ärzte hatten meinen Fahrern gesagt, wenn sie die nach einem vorgegebenen Schema einnehmen, könnten sie Leistungssteigerungen von 15 bis 20 Prozent erwarten.

SPIEGEL: Haben Sie die Freiburger Mediziner darauf angesprochen?

Wolfshohl: Wenn ich sie persönlich getroffen habe, bin ich immer mit denen angeeckt. Ich habe ihnen gesagt, sie würden den Leuten falsche Tatsachen vorspiegeln?

SPIEGEL: Inwiefern?

Wolfshohl: Die Ärzte suggerieren den jungen Fahrern, sie könnten mit Pillen nach vorn kommen. Aber mit Pillen, selbst wenn sie nicht auf der Dopingliste stehen, werden Sportler falsch motiviert. In den Köpfen setzt sich fest, Medikamente könnten ein Ersatz für Training sein.

SPIEGEL: Und früher oder später landen die Fahrer bei Epo, der Wunderwaffe, die das Blut verdickt?

Wolfshohl: Ich habe es erlebt, wie einer meiner Schützlinge, als er von mir zu den Profis abgewandert ist, vor drei Jahren in diesen Strudel hineingeriet: Das ist das Ergebnis, wenn einer glaubt, Tabletten helfen, die Leistung zu steigern. Und am Ende ist der Sportler nicht nur der Buhmann, sondern

körperlich ein Wrack und ein Fall für die Psychiatrie.

SPIEGEL: Sehen Sie einen Ausweg?

Wolfshohl: Vernünftige Aufklärung und Geduld, ein entsprechendes Gespräch mit Sportlern und Eltern, daß der Weg nach oben nur mit viel Zeit und systematischem Training zu machen ist, wobei dies vom Jugendlichen bis zum Spitzenathleten bis zu sechs Jahre dauern kann. Wer aber mit Gewalt schnell nach oben will, der muß nachhelfen. Und da scheint mir die Hemmschwelle verdammt niedrig. Aber das ist ein gesellschaftliches Problem. Schauen Sie sich doch die Love Parade in Berlin an. Da pilgern eine Million Jugendliche hin, und 400 000 von ihnen sollen sich angeblich mit Ecstasy und dem ganzen Drogenkram voll-döhnen. Und ich rede da von Sport, der gesund sein soll.

SPIEGEL: Was erwarten Sie vom Bund Deutscher Radfahrer bei der Lösung des Dopingproblems?

Wolfshohl: Nichts, von Funktionären können Sie nichts erwarten.

INTERVIEW: UDO LUDWIG, ALFRED WEINZIERL

