

Jonas Leefmann - vom Hobbysportler zum Radprofi



RennRad-Reportage

Die Beine sind leer, das Trikot ist salzverkrustet. Noch sind wir vorne. Wir werden gejagt – wir werden immer schwächer. Weniger als 60 Sekunden Vorsprung sind noch übrig. Vor 50 Kilometern waren es noch mehr als elf Minuten.

Wir sind zu dritt. Sehe ich in die Gesichter meiner beiden Begleiter, sehe ich Schmerz. Wir biegen ab, es geht bergan, die letzte Bergwertung des Tages. Die Materialfahrzeuge, die Autos der Rennleitung, die Motorräder mit Kameramännern und Fotografen ziehen sich zurück. Die Straße steigt steiler an. Augenblicklich ist der Lärm der motorisierten Karawane weg, man hört nur noch unseren Atem, das Rasseln der Ketten, der Hubschrauber dröhnt leise am Himmel. Die anderen beiden fallen zurück, ich fahre weiter. Und versuche mich von den Schmerzen abzulenken. Zum ersten Mal fühle ich mich alleine.

Ich drehe mich um – und sehe weiter hinten Fahrer in orangefarbenen Trikots an der

Spitze des Feldes. Die Jäger. Es sind die Profis des Teams CCC Sprandi Polkowice. Ihr Kapitän fährt etwas weiter hinten, im Windschatten: Davide Rebellin. Es dauert nur Sekunden, bis sie neben mir sind. Und vorbei. Ich falle wie ein Stein durch die Fahrermassen zurück. Weniger als eine Minute später verschwindet der letzte Fahrer des Feldes aus meinem Blickfeld. Und ich stelle mir zum ersten Mal die Sinnfrage: „Was mache ich eigentlich hier?“



Jedermann

Und wie kam ich hier her? In so kurzer Zeit? Vor fünf Wochen war ich noch am Hockenheimring für das Jedermannteam Drinkuth-Multipower am Start. Beim Circuit Cycling, einem Rennen des German Cycling Cups (GCC), einer Rennserie für Hobbyfahrer. Ich hatte im Gegensatz zu einigen GCC-Fahrern auch keine Amateurlizenz. Es war ein Anruf, der alles veränderte. Das Continental-Team Bike Aid war auf der Suche nach einem Fahrer für den Rest der Saison. Das schwarze Bike-Aid-Trikot sah ich damals fast jeden Tag, neben, vor oder hinter mir. Mein Trainingskollege Yannick Mayer fuhr für dieses Team. Er hatte mich dort ins Gespräch gebracht. Bis dahin hatten wir auf dem Rad immer nur Witze darüber gemacht, dass ich doch mal bei einem Profirennen antreten könnte. Bike Aid suchte

einen Fahrer, der gut am Berg ist, Yannick nannte meinen Namen. In anderen Teams hätte man wahrscheinlich gelacht. „Ein Jedermann-Fahrer bei uns? Der soll erst einmal lernen, was Radrennen sind.“ Oder so ähnlich. Bike Aid ging das Risiko ein. Für mich gab es nichts zu überlegen. „Mach ich“, sagte ich und erfüllte mir damit einen Jugendtraum, den ich eigentlich schon längst vergessen hatte.

Zwei Wochen nach diesem Anruf stand ich an einer Startlinie mitten in Rumänien. 1.500 Kilometer von zu Hause entfernt. Mein erster Renneinsatz als Radprofi, die Sibiu Cycling Tour, eine fünftägige Rundfahrt, UCI-Kategorie 2.1. Schon die Anreise war ein Abenteuer. Weil alles so kurzfristig war, musste ich im Teamwagen mitfahren. Österreich, Ungarn, Rumänien. Ich kam gerade rechtzeitig an zur Teampräsentation auf dem Marktplatz von Sibiu.



Taktik und Chaos

Radklamotten an, warten. Kurz vor uns stehen die Männer des Teams CCC Sprandi Polkowice auf der Bühne. Unter ihnen: ein Held meiner Jugend, der Mann, der 2004 als Erster überhaupt die drei Ardennenklassiker Amstel Gold Race, Flèche Wallonne und Lüttich-Bastogne-Lüttich gewann: Davide Rebellin. Natürlich ist auch er ein

gefallener Held, 2009 des Epo-Dopings überführt. Hier in Rumänien ist er mit seinen 44 Jahren immer noch der große Star des Rennens. Der nächste Tag. Die erste Etappe, 224 Kilometer, knapp 3.000 Höhenmeter. Unsere Teamtaktik war klar: Alle Fahrer sollten versuchen, in eine Ausreißergruppe zu gehen – bis auf meine Wenigkeit. Für mich sollte beim ersten Profi-Rennen gelten: „Dranbleiben, lernen, durchhalten“. Ich war nicht einmal als Wasserträger vorgesehen. Am Start hielt sich meine Aufregung noch in Grenzen, kam mir die Situation doch einfach zu absurd vor.

Um mich herum fuhren kleine braungebrannte, ausgezehnte Männer mit Zahnstocherbeinchen. Männer, deren Beruf es ist, Rad zu fahren. Als etwa fünf Kilometer nach dem Start ein besonders dünnes Exemplar dieses Typus an mir vorbeifuhr, klemmte ich mich instinktiv, mit ausgeschaltetem Gehirn, an sein Hinterrad. Er pilotierte mich mit mehr als 60km/h direkt an die Spitze des Feldes, ohne dass ich einmal den Unterlenker angefasst habe. Vorne im Feld fand ich das Hinterrad eines Teamkollegen.

Doch ein Fahrer wollte mich nicht so recht in die Reihe lassen, und so schob ich meinen Lenker nachdrücklich vor seinen, drehte mich um – und stellte fest, dass ich mich gerade mit Davide Rebellin um die Position stritt. Ich fühlte eine kurze Panik, Zweifel, Ehrfurcht. Aber nur eine Sekunde lang. Irgendetwas legte einen Schalter in meinem Hirn um. Von Angst auf Angriff.



Die Steigerung von Qual

500 Meter später trat ich an. „Wenn ich schon mal so weit vorne im Feld bin.“ Und: „Wenn ich schon so weit reise, um ein Radrennen zu fahren, dann attackiere ich auch. Zumindest ein Mal.“ Das waren die einzigen Gedanken in meinem Kopf. 40 Sekunden später drehe ich ihn und schaue nach hinten. Ich bin weg.

Nach zwei Kilometer schließen zwei weitere Fahrer auf. Ich bin in der Spitzengruppe einer UCI-Rundfahrt. Das „Wie“ und das „Warum“ sind egal. Unsere Teamtaktik ist über den Haufen geworfen. Kurz kommt die Angst in mir auf, dass mein Sportlicher Leiter im Teamwagen neben mir auftauchen könnte, um mir die eine Frage zu stellen: „Was zum Teufel machst du da eigentlich?“ Ich weiß es nicht.

Wir wechseln uns ab, die Gruppe läuft gut. Wir sprinten um die Punkte für die Berg- und Sprintwertungen. Ich nehme Flaschen und Riegel aus dem Begleitauto an. Vor und neben uns fahren Motorräder mit Kameramännern und ihren Kameras. Über uns kreist der Hubschrauber. Alles fühlt sich an wie ein Film. Surreal.

In der Hölle

170 Kilometer lang sind wir an der Spitze. Dann kommt das Feld, an der letzten Bergwertung. Ein TV-Kommentator würde in einer solchen Situation wohl sagen: „Die Ausreißer nehmen jetzt etwas das Tempo raus.“ Ich erlebe die Hölle. Ich kann nichts rausnehmen, denn ich habe nichts mehr zu geben. Keine Kraft, keine Watt, ich kann nicht einmal mehr am Lenker ziehen. Die letzten 45 Kilometer dieses Tages sind die längsten und härtesten meines Radsportlerdaseins. Mit der moralischen Unterstützung eines Teamkollegen quäle ich mich am Ende des Gruppettos ins Ziel. Ich weiß nicht mehr wie.

Auch an den nächsten Tagen muss ich für diesen ersten Tag büßen. Ich schalte auf Survival-Modus um, sobald die Gruppe des Tages steht. Und ich komme durch. Durch alle fünf Etappen, durch mein erstes Rennen als Profi. |||||

Zum Autor

Jonas Leefmann ist 33 Jahre alt. Er fuhr bis Mitte 2015 für das Jedermannteam Drinkuth-Multipower. Seit Juli ist er für das Continental-Team Bike Aid am Start. Leefmann fuhr in seiner Jugend Lizenzrennen. Während seines Jurastudiums in Würzburg, das er vor Kurzem abschloss, trainierte er regelmäßig mit KT-Profis.

Training

„Ich habe mein Training kaum umgestellt. Schon als Jedermann-Fahrer habe ich viele Intervalle absolviert. Dreimal vier Minuten im Entwicklungsbereich wäre ein Beispiel für eine Trainingseinheit. Das Einzige, was sich seit Mitte Juni geändert hat, sind die Distanzen im Training. Denn Profirennen sind natürlich viel länger als die der Jedermänner – und während des Rennens wird auch anders gefahren. Die Rennen sind durch die Teamtaktiken geprägt. Im Feld gibt es klare Hierarchien, aber man nimmt dennoch Rücksicht und zeigt etwa Gefahrenstellen an. Die größten Unterschiede sind die Häufigkeit und die Länge der Rennen. Viele Radprofis nutzen die Rennen auch als das wichtigste Training. Nur hier kann man sich die absolute Rennhärte holen.“