



Christoph Strasser ist der bisher jüngste Marathonweltmeister.

Hallo Herr Strasser, 2007 gewinnen Sie den Glocknerman als jüngster Teilnehmer und werden gleichzeitig Ultra-Radmarathon-Weltmeister.

Während der 1010 Kilometer und 15 000 Höhenmeter des Glocknerman sitzen Sie 36 Stunden ohne auch nur eine einzige Unterbrechung auf dem Rennrad, klingt irgendwie ein bisschen verrückt. Wie sehen Sie das?

Ich sehe das ähnlich, allerdings ist verrückt bei mir nicht negativ belastet. Wer »verrückt« ist, ist anders als die andern. Für mich wäre es schlimm, wenn mich jemand als normal bezeichnet.

Was hat Sie so früh ins Extreme geführt?

Irgendwie war wohl schon immer latentes Interesse an extremen Sportarten vorhanden. Allerdings ging es dabei für mich seit jeher um Sportarten, bei denen durch hohe körperliche Anstrengungen, oder besser durch extreme physische Ausdauerleistungen, Grenzerfahrungen gemacht werden.

Extremsportarten sind häufig Individualsportarten. Sind Sie ein Einzelgänger?

Mit Blick auf den Sport auf jeden Fall. Ich habe in jungen Jahren Fußball gespielt, und hier alsbald erkannt, dass mir die Ernsthaftigkeit der Mitspieler gefehlt hat. Ich möchte das, was ich tue, so gut

machen, wie ich dazu in der Lage bin, und ich möchte dafür ein adäquates Ergebnis erhalten. Im Rahmen einer Mannschaftssportart war das für mich nur schwer möglich.

Die Entscheidung fürs Extreme ist so aber noch nicht zu erklären.

Richtig, den konkreten Fall lieferte ein 24-Stunden-Rennen. Dass ein latentes Interesse wohl einfach in mir wohnt, hatte ich ja schon angedeutet. Der ursprüngliche Plan war damals, im Vierer-Team die 24 Stunden in Angriff zu nehmen, leider fielen zwei Fahrer aus. Für den Veranstalter war es egal, ob ein Team aus vier oder zwei Fahrern besteht: das

MARATHONWELTMEISTER

Christoph Strasser im Interview

ROOKIE

Christoph Strasser wurde 2007 Marathonweltmeister. Der damals 25 Jahre junge Neuling in der Extremsportszene schlägt dabei die versammelte erfahrene Konkurrenz. Jetzt möchte der junge Österreicher beim Race Across America als Rookie nach den Sternen greifen.



Ausgerechnet an seinem Geburtstag hat sich Christoph Strasser für ein Gespräch mit uns Zeit genommen. Das gab uns die Möglichkeit einen sehr sympathischen jungen Mann kennen lernen zu dürfen, dem wir nach der Unterhaltung in Regensburg auch in Amerika ganz viel zutrauen.

Startgeld für eine Mannschaft betrug 200 Euro, umgeschlagen auf mich und meinen verbliebenen Partner 100 Euro pro Nase. Die Gebühr für einen Einzelstarter betrug 50 Euro, die Entscheidung war gefallen, ich startete als Solist. Die dabei gemachten Erfahrungen, auch im Zusammenhang mit dem zuvor geschilderten, führten dazu, dass ich meine sportliche Erfüllung als Einzelstarter gefunden hatte.

Zurück zum Glocknerman, der Sieg eines erst 25-Jährigen war für die Experten eine Überraschung. Wie haben Sie selbst Ihre Fahrt zum WM-Titel erlebt?

Es war ein unglaublicher Triumph! Irgendwie wusste

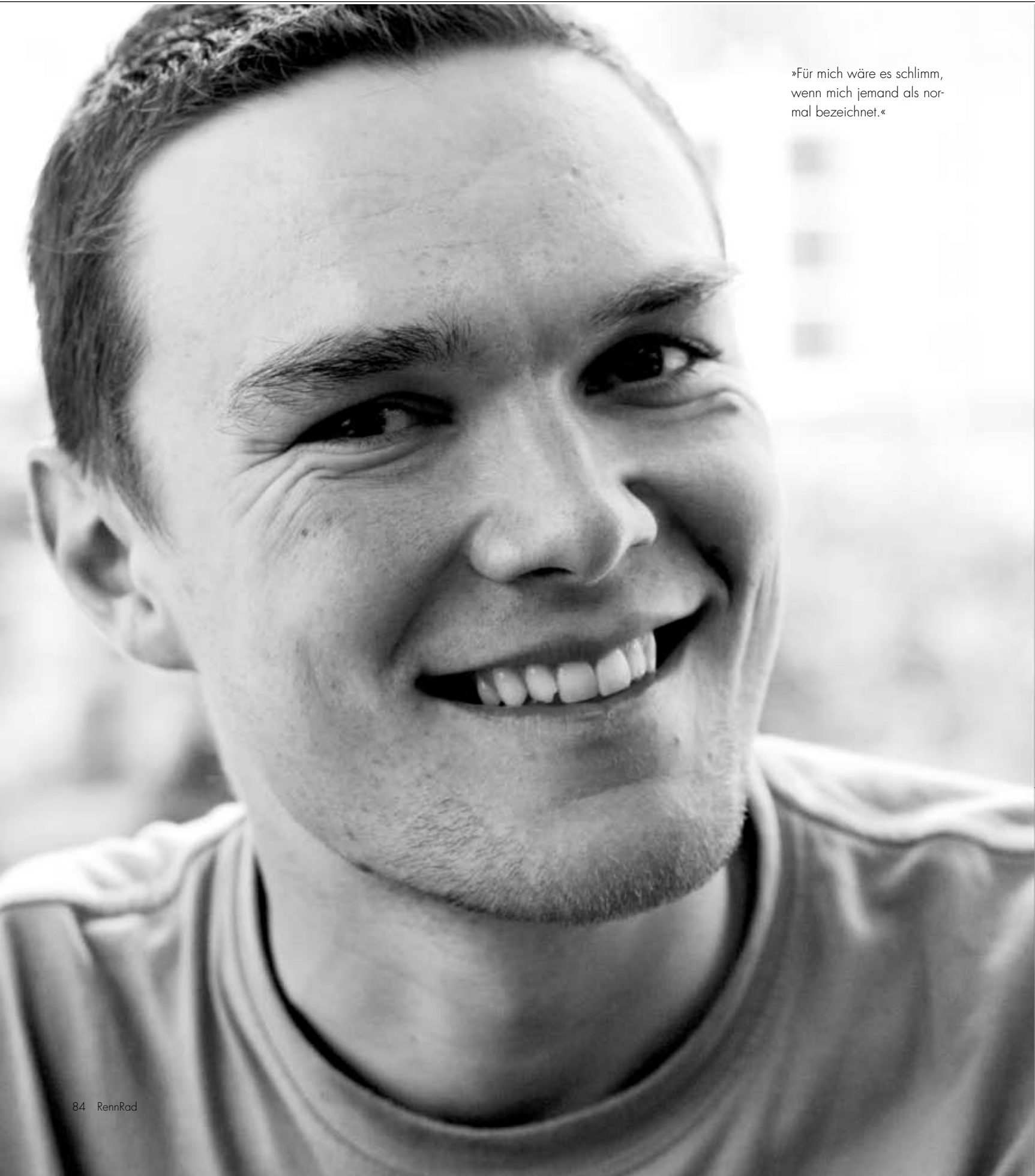
ich schon vor dem Start, dass ich ein gutes Rennen fahren werde, dass ich allerdings den superstarken und sehr erfahrenen 24-Stunden-Weltrekordhalter Marko Baloh aus Slowenien bezwingen würde, damit hatte ich nicht gerechnet. Allerdings spürte ich schon nach wenigen Kilometern, dass ich bei dieser Veranstaltung saugut in Form war, ich spürte, dass es möglich war Baloh abzuhängen. Am letzten großen Berg habe ich die Attacke gewagt, er konnte nicht folgen. So sehr es mich beflügelte, dass ein Mann wie Baloh meinen Angriff nicht parieren konnte, so sehr hat es den Slowenen wohl demoralisiert. Die Entscheidung war gefallen, die Fahrt bis ins Ziel war hart aber auch purer Genuss!

Weltmeister sind Sie geworden, Ihr neues Ziel ist es als »Rookie of the Year« (zu Deutsch: »Bester Neuling des Jahres«) beim Race Across America (RAAM) ganz weit vorne zu landen. Ist der Glocknerman schon eine extreme Veranstaltung, das Rennen quer durch die USA ist die Potenzierung davon. Auch wenn Sie noch nie am Start des RAAM waren, können Sie uns die Schwierigkeiten Ihrer bevorstehenden Aufgabe beschreiben?

Das Race Across America ist tatsächlich DIE Herausforderung in meiner Disziplin. Es gilt fast 5000 Kilometer und 35000 Höhenmeter von der West

»Wer »verrückt« ist, ist anders als die andern.«

»Für mich wäre es schlimm,
wenn mich jemand als nor-
mal bezeichnet.«



zur Ostküste in rund neun Tagen zu bewältigen, eine titanische Aufgabe für jeden Teilnehmer. Gleich zu Beginn geht es nach ersten »leichten« Anstiegen – zumindest im Vergleich zu den bevorstehenden Rocky Mountains – darum in der kalifornischen Wüste gegen Temperaturen um die 50 Grad zu kämpfen. Die Gipfel der Rockies bieten bei Temperaturen um den Gefrierpunkt ein wenig Abkühlung. Auf den unglaublich langen Geraden der Great Plains im Anschluss an die Rockies betet man um Rückenwind, bevor einem die Appalachen mit zahlreichen steilen Anstiegen die letzten Kräfte rauben können. Final geht es durch subtropisches Klima zum Ozean an der Ostküste. Vielleicht ist aber die größte Herausforderung das immer wiederkehrende Überwinden des inneren Schweinehundes, und der Umgang mit dem wenigen Schlaf – da ich um die Spitzenplätze mitfahren will, plane ich mit ein bis zwei Stunden pro Nacht auszukommen!

Sie deuten es an, wie sieht es mit der Moral im Verlauf der 5000 Kilometer aus?

Da ich noch nie eine solche Distanz zurückgelegt habe, kann ich nur Vermutungen anstellen, allerdings sollte ich dank meiner gemachten Erfahrungen relativ nahe an das tatsächliche Geschehen herankommen. Es dürfte sich so ab Kilometer 500 um eine ständige Auf- und Abbewegung handeln, je nach äußeren Umständen erlebe ich mehr oder weniger Hochphasen bzw. Tiefs. Die wichtigsten Faktoren, die die Wellenbewegung beeinflussen, sind mein körperlicher Zustand, der Rennverlauf und das Wetter. Je nach Schlafdefizit wird meine Stimmung auch schwanken, denn in Phasen der starken Übermüdung sinken neben der Leistung auch die Motivation und Konzentration. Es ist aber auch eine Frage der Ernährung, solange keine Defizite auftreten, ist mein Gesamtzustand gut – und damit auch die Moral.

Im Wissen um diese Entwicklung: Bereitet man sich auf diese Wellen mental vor?

Auf jeden Fall! Es ist sehr wichtig, dass wenn man mal wieder im »Tal der Tränen« hängt, um die anstehende positive Phase weiß. Aber mentale Stärke ist

nicht nur während der Veranstaltung wichtig. Auch während der Vorbereitung gibt es positive und negative Phasen, ja sogar während einzelner Ausfahrten tut man sich manchmal schwer mit einem Grinsen im Gesicht stundenlang durch die Landschaft zu brausen. Ganz entscheidend beeinflussen wird die Wellenbewegung der Moral, positiv wie negativ, das Team, das einen unterstützt. Disharmonie unter den Begleitern bekommt der Fahrer zu spüren, das kann sich ganz entscheidend auf die mentale Leistungsfähigkeit durchschlagen und bis zum Abbruch des Rennens führen.

Wie behalten Sie konkret gute Laune?

Wenn die Stimmung im Team passt, wenn ich spüre, dass alle mit Begeisterung bei der Sache sind, ist mir schon viel geholfen. Aber das reicht nicht aus um vorne mitzufahren. Ich habe schon vor geraumer Zeit einen Mentaltrainer aufgesucht, der mir in fünf Sitzungen sehr geholfen hat. Er hat mir geraten, mir den Zielort bzw. das Ziel selbst vorzustellen, das ganze Drumherum, den Zielbanner, Pflanzen Zuschauer, die Stimmung vor Ort. Dann muss man versuchen sich vorzustellen, wie es sich anfühlen wird, in dem Moment, wenn man dort eintrifft, wie das Gefühl sein wird, wenn man den Zielstrich überquert. Dieses Gefühl muss man sich immer wieder vorstellen, man muss es verinnerlichen. Es wird einen vorantreiben, es wird helfen mental schwache Phasen zu überwinden, ja dieses Gefühl ist sogar in der Lage, bei körperlichen Schwächephasen Kräfte zu mobilisieren.

Hört sich nach DER Pauschalhilfe für jedermann an?

Sicher, jeder der sich ein Ziel gesteckt hat, wird mit Hilfe dieser Vorgehensweise das Ziel eher – eher darf man hier gerne auch unter dem Aspekt Zeit einordnen – erreichen als ohne.

Um so schnell wie möglich im Ziel zu sein, benötigen Sie sicher erstklassiges Material. Sind Sie auf einem Spezialrad unterwegs?

Nein, ich habe mich für ein Rad von der Stange entschieden, allerdings spielt hoher Komfort ein

wichtiges Merkmal, das das Rad anbieten muss. Das Specialized Roubaix SL 2 war für mich die perfekte Wahl, vor allem die relativ aufrechte Sitzposition, die der Rahmen mit einem recht langen Steuerrohr anbietet, kommt mir entgegen. Ich habe schon Konkurrenten mit Halskrause fahren sehen, weil eine völlig überlastete Nackenmuskulatur den Belastungen nicht mehr gewachsen war. Ganz grundsätzlich denke ich, dass viele Radsportler zu sportlich auf ihren Rennrädern sitzen.

Extremradsportler als Vorreiter für einen Komforttrend auf dem Rennrad?

Ich selbst glaube nicht, dass es sich bei komfortablen Rennrädern mit relativ aufrechten Sitzpositionen um einen Trend handelt. Im Gegenteil, es scheint mir eher eine Entwicklung zu sein. Schauen Sie sich die Rennräder aus den 70ern an. Auf den Maschinen eines Eddy Merckx hat man gerade so den Lenker zu fassen bekommen. Über die Jahre hat sich die Geometrie der Räder immer mehr entspannt, egal bei welchen Herstellern. Einige sind da ein wenig schneller, andere ein wenig langsamer. Am weitesten scheint mir eben Specialized zu sein, zumindest mit dem Modell Roubaix SL 2.

Und dennoch, fanden Modifizierungen am Rad statt, haben Sie ein Rad zum Trainieren und eines für den Wettkampf?

Die einzige Veränderung zum Rad der Serie ist ein Aufleger um die Arme zu entspannen und um auf den windigen Abschnitten der Great Plains ein wenig aerodynamischer zu sein. Ein Trainingsrad gibt es nicht, gäbe es eins, müsste es identisch zum Wettkampfrad sein. Mein Rad ist perfekt auf mich eingestellt, jede kleine Veränderung zur Position im Training kann im Wettkampf das Aus bedeuten.

Wie meinen Sie das?

Ganz klar, bei neun Tagen am Stück auf dem Rennrad wird der ganze Körper auf eine echte Härteprobe gestellt. Knie, Hände, Hintern, stützende Muskulatur, die Füße, es steht fest, dass alle Teile des Körpers in Mitleidenschaft gezogen werden,



Erfolge sind der Lohn für die Strapazen, die sich Christoph Strasser während der Veranstaltungen antut. Davon abgesehen ist der Zeitaufwand, den der Österreicher in seinen Sport steckt, enorm: bis zu 4000 Kilometer pro Monat ist Christoph Strasser auf dem Rad unterwegs.

»Einrollen ist nicht, es geht gleich zur Sache.«

Auf Nutella konnte der ernährungsbewusste Christoph Strasser während des Frühstück dann doch nicht verzichten. Direkt vor einer Veranstaltung ist das Frühstück aber zuckerfrei.



»Im Prinzip würde ich die vorsichtige Fahrweise bis zum letzten Anstieg durchziehen, und auch das Timmelsjoch erst mal verhalten angehen.«, Christoph Strasser gab uns auch ein paar Ratschläge, wie man als Hobbysportler die großen Marathonveranstaltungen bewältigt.



nicht nur die Muskeln, die die Kurbel in Bewegung halten. Die langen Trainingseinheiten dienen neben dem Trainieren der Kraft-/Ausdauerleistung auch der Vorbereitung des kompletten Körpers auf die Mammut-Distanz, in eben jener Position, in der diese bewältigt werden soll. Minimale Änderungen der Wettkampfhaltung im Vergleich zur Position im Training können nach wenigen Wettkampfstunden zu unerträglichen Schmerzen werden.

Versetzen wir uns an den Start in Kalifornien. Der Startschuss fällt, werden Sie gleich Vollgas fahren, oder rollt man sich bei einer Distanz von 5 000 Kilometern ein wenig ein?

Einrollen ist nicht, es geht gleich zur Sache. Und dennoch, im Vergleich zum Glocknerman, wo der Puls direkt nach dem Startschuss bei 160 Schlägen lag, werde ich beim RAAM dosierter starten. Meine Pulsgrenze wird 150 sein, ein gutes Tempo, aber nicht überdrehen. Schließlich dauert das Rennen neun Tage, da will ich mir die Kräfte gut einteilen. Es ist daneben angenehmer für die Psyche in der Rolle des Jägers zu sein und gegen Schluss des Rennens bei einer Attacke die letzten Kräfte zu mobilisieren. An der Spitze des Feldes hat man ständig Druck von den Verfolgern und noch mehr psychischen Stress.

Sie haben Ihr Verhalten nach dem Startschuss des RAAM geklärt. Wie sollten sich Hobbyfahrer, die beispielsweise zum ersten Mal am Start des Öztalradmarathons stehen, verhalten?

Vollgas von Beginn ist hier sicher die falsche Entscheidung. Das hängt auch mit der Topographie des Radmarathons zusammen, es geht beim Öztaler im Prinzip nur rauf und runter, Erholungsphasen sind Mangelware. Ich würde so Kräfte sparend wie möglich bis zum ersten Anstieg rollen, und falls möglich nur mit Halbgas fahren – so schwer das bei einem so anspruchsvollen Anstieg wie dem Kühtai auch fallen dürfte. Auf jeden Fall sollte man nicht überziehen. Im Prinzip würde ich die vorsichtige Fahrweise bis zum letzten Anstieg durchziehen, und auch das Timmelsjoch erst mal verhalten angehen. In den meisten Fällen, gehen hier die Lichter – ohne dass man irgendwann das Tempo forciert – von alleine aus. Wer aber spürt, dass er noch Reserven hat, der kann die letzten Körner hier zünden. Allerdings ist das ein risikoreiches Spiel: Wer am 28 Kilometer langen und beständig steilen Timmelsjoch zu früh in die Vollen geht, der kann auf den letzten Kilometern eine bis dato gute Zeit vollständig zerstören. Über die ganze Distanz gilt aber, dass man

unbedingt auf sein Gefühl und seinen Rhythmus achtet, man sollte auf keinen Fall das Tempo der anderen Teilnehmer als Maßstab wählen!

So viel zur Einteilung der Kräfte, wie schlage ich den Ötzi mental?

Sich hier ausschließlich das Ziel in Sölden vorzustellen, wäre verkehrt. Sicher ruft man dieses während des Rennens immer wieder ab, aber ich würde empfehlen, sich kleine Etappenziele zu stecken. Beim Öztaler bieten sich natürlich die jeweiligen Bergankünfte an. Zunächst möchte man einfach nur das Kühtai erreichen, dann den Brenner, den Jauffen und dann das Ziel. Sich von Berg zu Berg denken, ist hier sicher deutlich angenehmer, als wenn man sich die Gesamtstrecke von 238 Kilometern samt 5 500 Höhenmeter vor Augen führt. Eine Vorgehensweise, die ich übrigens auch beim RAAM einsetze. Wenn man in schwachen Phasen daran denkt, dass man im Fall der Fälle noch 3 000 Kilometer vor sich hat, steht eventuell das Ziel zur Debatte. Manchmal muss man sich einfach sagen, ok, noch bis zum nächsten Kontrollpunkt, dann sehen wir weiter.

»Dass man noch 3 000 Kilometer vor sich hat«, allein das scheint eine kaum zu bewältigende Distanz, zumindest nicht mit dem Rad. Welche Umfänge trainieren Sie, und wann beginnt man sich auf diese monströse Aufgabe vorzubereiten?

»Trainingsbeginn« mit Blick auf das RAAM ist ein Dreivierteljahr vor der Veranstaltung. In den ersten Wochen trainiere ich ausschließlich im Grundlagenbereich, circa 1 000 Kilometer pro Woche. Innerhalb einer Saison, also innerhalb von elf Monaten fahre ich circa 35 000 Kilometer.

Sie sagten es schon, Sie werden rund neun Tage unterwegs sein um die USA von West nach Ost zu durchqueren. Ohne Schlaf geht das wohl kaum, wie schöpft man neue Energie, wann zum ersten Mal?

Sicher, neun Tage ohne Schlaf geht nicht, zumindest nicht bei mir. Der Plan ist Schlafpausen von einer Stunde einzulegen. Wann und wo die Pausen eingelegt werden, ist abhängig vom Rennverlauf und den äußeren Umständen. Es ist wichtig sich einen Plan zurechtzulegen, der aber flexibel ist! Wenn ich zum Beispiel in den Great Plains starken Rückenwind habe, dann fahre ich, bis ich vom Rad falle. Das erste Mal werde ich nach circa 40 Stunden aus dem Sattel steigen, wo ich mich dann befinde, ist nicht genau klar.

Eine Stunde Schlaf scheint kaum ausrei-

chend um sich nach 40 Stunden auch nur minimal zu erholen...

Doch, doch, ich fühle mich nach einer Stunde wieder frisch und voll einsatzfähig. Übrigens wache ich ziemlich genau nach einer Stunde auch von alleine wieder auf. Es ist schon beeindruckend, wie stark das Unterbewusstsein aktiv ist während man eigentlich »nichts« tut.

Und im Anschluss nehmen Sie dann ein Frühstück ein?

(lacht) Nein, das tue ich nicht. Ich ernähre mich sehr regelmäßig die ganze Zeit über. Wesentlicher Faktor ist dabei eine Flüssignahrung abgepackt in Päckchen à 250 Milliliter, in der 300 Kalorien stecken. Jede Stunde »esse« ich eines davon, das sollte reichen.

Angenommen Ihr Team bekommt mit, wie ein Konkurrent während Ihrer Pause an Ihnen vorbeibraust. Wird Sie Ihre Mannschaft darauf aufmerksam machen, um Ihren Ehrgeiz anzustacheln?

Ein spannender Punkt, ich hole ein wenig aus: Sobald klar ist, dass ich eine Schlafpause einlegen werde, fährt einer meiner beiden Begleit-PKW's voraus und sucht ein passende Stelle abseits der Strecke. Das Wohnmobil und der PKW sollen von der Straße aus nicht zu erkennen sein. Ein Verfolger soll so möglichst nicht erfahren, dass er mich überholt hat, das wäre gut für seine Moral, und schlecht für meine.

Nehmen wir mal an, Sie schaffen es bis ins Ziel nach Annapolis, haben Sie dann ausgesorgt bis an das Ende Ihrer Tage?

(lacht) Nein, ganz sicher nicht. Es gibt noch nicht einmal ein Preisgeld für den Ersten, vermutlich ist das RAAM aus finanzieller Sicht sogar ein Minusgeschäft für mich. Ich komme aus eigener Tasche für alle Unkosten auf. Allein die Flüge für mein zehn Mann starkes Team – die vor Ort alle ehrenamtlich arbeiten werden – verschlingen einen großen Teil des kalkulierten Aufwands von 50000 Euro, die ich nur mit Hilfe von Sponsoren zusammenkratzen kann – vielen Dank an dieser Stelle für jede Unterstützung, die ich erfahren durfte. Und das gilt mit Blick auf die schwierige wirtschaftliche Situation und das angeschlagene Image des Radsports doppelt und dreifach. Was auch immer am Ende des RAAM 2009 unterm Strich stehen bleibt, für mich geht es um die Verwirklichung eines Lebensstraums, für den ich für mich und für all diejenigen, die mich unterstützen, mein Bestes geben werde!

Wir drücken ganz feste beide Daumen.

»Das erste Mal werde ich nach circa 40 Stunden aus dem Sattel steigen, wo ich mich dann befinde, ist nicht genau klar.«

