



Grün, auch hinter den Ohren: Vor dem Start in Eschborn konnten sich die Juniorfahrer von Heizomat noch entspannen – im Taunus wurde es dann schwer.

Foto: Heinz Matzka

## Für den Nachwuchs zählt jeder Kilometer

Monoton wiederholt die Stimme aus dem Streckenfunk die Nummern der Fahrer, die zur Spitzengruppe gehören. Und das nacheinander auf Deutsch, Englisch und Französisch: „Eins, drei, fünf ...“. Acht- und zwanzig Nummern sind es, keine davon liegt zwischen 141 und 148, denn das Team Heizomat wird mit dem Ausgang des Elternerennens nichts zu tun haben. Das ist nicht überraschend. Die Mannschaft, die in Motten in der Rhön beheimatet ist, gehört zu den Außenseitern. Sie ist mit einer Continental-Rennlizenz ausgestattet und damit das, was im Fußball ein Drittligist ist. Die Fahrer sind zwischen 18 und 22 Jahre alt. Beim Rennen am 1. Mai treffen die Nachwuchsfahrer auf Profis aus der Champions League des Radsports.

Dafür, dass seine Mannschaft zum dritten Mal in Folge am Profirennen teilnehmen darf, hat sich Markus Schleicher, der sportliche Leiter von Heizomat, am Vorabend des Rennens beim Organisator bedankt. Was in der Papierförmigkeit war, die er Bernd Moos-Achenbach überreichte, möchte er nicht verraten. Geldbündel werden es jedenfalls nicht gewesen sein. Heizomat hat einen kleinen Etat. Hauptamtliche Betreuer und Techniker kann sich die Mannschaft nicht leisten, sie ist auf Radsport-Idealisten angewiesen, die sich die Zeit für die Rennatme nehmen. Der Rentner Ferdinand Scherbag packt zum Beispiel die Verpflegungsbekanntmachung und stellt sein Wohnmobil als Mannschaftsbus zur Verfügung.

Der Techniker, der im Materialwagen rechts hinter Schleicher sitzt, heißt Hajo und könnte mit seinen mittellangen blonden Haaren auch als Surflerher durchgehen. Gleich zu Beginn des Rennens be-

**Die Organisatoren des Frankfurter Radklassikers haben ein Herz für junge Talente. Die sammelten am Samstag keine Siege, aber Erfahrung: Unterwegs mit dem Team Heizomat.**

*Von Christian Palm*

kommt er zu tun. „Defekt Nummer 146“, meldet Radio Tour nach acht Kilometern. Die hektische Anfangsphase ist kein guter Zeitpunkt für einen Radwechsel. Felix Rinker kann sich nur mit Mühe wieder an das Fahrerfeld heranarbeiten. Diese Kraft fehlt später an den Anstiegen im Taunus. Er wird früh aufgeben.

Kein Problem sei das, sagt Schleicher. Seine jungen Fahrer sind nicht gekommen, um zu siegen, sondern um Erfahrung zu sammeln. „Jeder Kilometer, den sie bei so einem Rennen in die Beine kriegen, ist sehr wertvoll.“ Genauso wertvoll wie die Präsenz im Fernsehen, denn diese dieser Werbung investiert der Heizungshersteller in das Rad-Team. Daran hat Schleicher seine Fahrer auch in der Mannschaftsitzung am Abend vor dem Rennen erinnert. Die setzen die Vorgabe in Taten um: Nummer 145, Ralf Matzka, hält sich eine gute Stunde in einer Ausreißerguppe.

Schleicher ist im neunten Jahr sportlicher Leiter des kleinen Rennstalls, der nur

zehn Fahrer beschäftigt. Leichter sei die Talentförderung in dieser Zeit nicht geworden. Seit sich T-Mobile und Gerolsteiner aus dem Profiradsport zurückgezogen hätten, sei es schwerer, den deutschen Talenten nach ihren Lehrjahren anständige Profiverträge zu vermitteln. Auch die Geldgeber seien zurückhaltender geworden. Besonders die kleinen Mannschaften litten deshalb unter dem Ansehensverlust des Radsports, sagt Schleicher, in dessen Team es bisher keinen Doping-Fall gab.

Da kommt es ihm gelegen, dass wenigstens die Organisatoren des Rennens „Rund um den Finanzplatz“ den Nachwuchs nicht vergessen haben. Schleicher ist selbst ein Dutzend Mal in Frankfurt mitgefahren. 1979 erstmals beim Schülerrennen. 1988 wurde er Dritter bei den Amateuren. 1992 fuhr er im Trikot des jungen Team Telekom über die Ziellinie. Wenige Jahre später musste er als Profi aufhören wegen einer Knieverletzung. Aber der Radsport hat ihn nicht losgelassen.

Nun steuert er den Materialwagen hinter dem Feld her. Mit knapp 80 Kilometern in der Stunde geht es den Riebelg hinterher oder durch Taunusstädtchen, auf deren Straßen die Zahl 30 gepinselt ist. Nebenbei muss er den Streckenfunk abhören, seinen Fahrern wichtige Informationen, Getränke und Energieriegel zukommen lassen sowie den Streckenplan studieren. Zuweilen lenkt er den Wagen mit dem linken Knie. Heikel sind die Lenkmanöver in der Kolonne hinter dem Fahrerfeld meistens. Unfälle kommen trotzdem selten vor. Im Fahrerfeld gibt es diesmal keine schweren Stürze, obwohl die Strecke zu Beginn noch nass ist. Ein Heizomat-Fahrer rutschte weg, bleibt aber unverletzt. Hajo, der Techniker, muss sein Käsebrötchen zur Seite legen und wäh-

rend der Fahrt die Gangschaltung des Gestirns kontrollieren. Sie funktioniert noch.

So bescheiden wie die Mittel, mit denen Heizomat auskommen muss, sind auch die Ziele: Bis Ende 2011 möchte Schleicher das Team auf jeden Fall am Leben halten. Zehn Jahre hätte es dann durchgehalten. In dieser Zeit hat sich die Mannschaft stetig gesteigert. In der U-23-Bundesliga gehört Heizomat zu den Besten. Für vordere Plätze reicht es am Samstag aber nicht.

Ein Heizomat-Fahrer nach dem anderen kann das Tempo der Top-Teams nicht mehr halten, fällt zurück und steigt aus. Nur einer bleibt im Hauptfeld, verpasst dann aber den Sprung in die große Spitzengruppe. Das Rennen ist für Heizomat nicht mehr auf den kurzen Rundkurs durch die Innenstadt, um das Rennen um den Sieg nicht zu stören. Deshalb erreichen nur die 28 Spitzenfahrer das Ziel vor der Alten Oper. Dabei teilt eine der großen Mannschaften das Schicksal von Heizomat: Auch Columbia, Nachfolger des Teams Telekom, hat keinen Fahrer ins Ziel gebracht. Sportdirektor Rolf Aldag sieht entbrannt aus. Sein Kollege von Heizomat hingegen ist zufrieden.

„Für uns war das Rennen in Ordnung.“ Mehr sei unter den Voraussetzungen nicht drin gewesen, sagt Schleicher. Den Tourfunk hat er da schon ausgeschaltet. Dass Fabian Wegmann zum zweiten Mal in Folge das Rennen gewinnt, interessiert ihn in diesem Moment wenig.