

COPYRIGHT

Dieses Manuskript ist urheberrechtlich geschützt. Es darf ohne Genehmigung nicht verwertet werden. Insbesondere darf es nicht ganz oder teilweise oder in Auszügen abgeschrieben oder in sonstiger Weise vervielfältigt werden. Für Rundfunkzwecke darf das Manuskript nur mit Genehmigung von Deutschlandfunk Kultur benutzt werden.

Nachspiel, 30.7.2017

200 Jahre Fahrrad - Vom Drahtesel zum Karbon-Hightech-Sportgerät

Feature von Elmar Krämer

Ein junger Mann auf einem, scheinbar viel zu kleinen Fahrrad holt auf einer riesigen Rampe Schwung, dreht um, beschleunigt, rast eine gegenüberliegende Rampe empor, hebt ab, springt mit seinem Rad ein paar Meter in die Luft, stößt sich von den Pedalen ab, hält nur noch den Lenker fest, lässt das Rad unter sich um 360 Grad rotieren, landet zielsicher wieder mit den Füßen auf den Pedalen und einen Moment später auf der Rampe – es scheint, als würde für den Bruchteil einer Sekunde die Schwerkraft ausgeschaltet.

„Ich bin Kevin Liehn und ich bin professioneller BMX-Fahrer.“

Berlin, Mellowpark – ein Ort, der das Herz eines BMX-Fahrers höher schlagen lässt. Mit 60.000 Quadratmetern Fläche einer der größten Skate- und BMX-Parks in Europa. Hier gibt es mehrere Renn-Strecken, Rampen aller Arten und Größen und

„Das ist eigentlich meine Trainingsbasis hier, also ich komme hier regelmäßig hin um zu trainieren und das ist halt die wesentliche Grundlage dafür, dass ich professionell BMX-Fahren kann“.

Kevin Liehn ist 29 Jahre alt. Seit rund 10 Jahren ist er als BMX-Profi aktiv, fährt Wettkämpfe und Shows. Etliche Male wurde er deutscher Meister und 2007 Weltmeister in der Masterklasse im Park, der Freestyle-Disziplin, die sich durch spektakuläre Sprünge und artistisch anmutende Bewegungen in luftiger Höhe auszeich-

net.

„So ein paar Basics wäre zum Beispiel ein 360 – sich eine Runde seitlich um die eigene Achse drehen, dann haben wir noch den Back-Flip, den Rückwärtssalto, dann haben wir den Bar-Spin, wenn man den Lenker in der Luft dreht und wieder fängt natürlich und den Table-Whip, das ist, wenn man den Lenker festhält und den Rahmen sozusagen einmal herum-schwingt und dann wieder auf die Pedale steigt. Das sind so ein paar Basis-Stunts.“

Und das sind für den Profi die leichtesten Übungen – doch auch dabei kann einiges schief gehen. Um Verletzungen zu vermeiden, tragen die Freestyler in der Regel einen Helm, Handschuhe und Protektoren an Ellenbogen, Knien und Fußgelenken. Kevin Liehn trägt zusätzlich einen Mundschutz und doch hat er jedes Mal Respekt, wenn er auf sein Rad steigt.

„Da denkt man sich selber manchmal, was mache ich hier eigentlich? Na das ist so ein bisschen wie Achterbahn fahren, es ist schon ein erstaunliches Gefühl, wenn man sich zwei drei Meter in die Luft schießt und dann noch das Rad dabei dreht, aber es fühlt sich sehr gut an, wenn man nach vielen Rotationen in der Luft dann sauber landet. Das ist eigentlich ein unwirkliches Gefühl.“

Und all das auf einem Fahrrad, das im Vergleich zu den technisch immer ausgefeilter werdenden Rädern im Radrennsport, beim Bahnrennen und Triathlon und selbst den ganz normalen Straßenrädern fast schon rudimentär wirkt.

„Fertig, stadtfest und ausgefertigt das Fahrrad.“

- „Na stadtfest würde ich jetzt erst mal sagen: An dem Rad sieht man jetzt nicht mal eine Bremse, beschreib das mal.“

„Ein BMX-Rad ist recht simpel, wir haben Rahmen, Gabel, Vorbau, Lenker, natürlich Vorder- Hinterrad. BMX ist klein, 20 Zoll ist die Radgröße, eine Kurbel mit einem Kettenblatt, es gibt keine Gänge, man hat halt einfach hinten einen Driver bzw. ein Ritzel und damit fährt man mit einer Übersetzung. Viele BMX-Fahrer fahren heutzutage ohne Bremse. EK: Aber was macht man, wenn man mal bremsen muss? Man kann bei Vollbremsung den Fuß hinten reinstecken.“

Er meint zwischen Reifen und Rahmen.

„Man kann zur Not abspringen, man hat nicht ganz so viele Alternativen, manchmal muss man den Schwung sehr gut abschätzen und mit hoher Geschwindigkeit einfach zurechtkommen und dann einfach höher sprin-

gen, also man springt tatsächlich ohne Bremse einen Zacken höher, weil man manchmal nicht bremsen kann. Da muss man dann als Alternative doller ziehen, höher springen und dann geht das auch.“

Klar, dass ein spartanisch ausgestattetes Sportgerät wie ein BMX-Rad für den Straßengebrauch weder geeignet noch zugelassen ist. Und damit hat es zumindest eine Gemeinsamkeit mit der Großmutter aller Fahrräder, der Draisschen Laufmaschine – die war nämlich anfangs auch auf Straßen und Bürgersteigen verboten.

„Mit den Fahrrädern ging es los 1817 am 12. Juni machte Herr Drais seine erste Ausfahrt mit einer Laufmaschine.“

Benjamin Huth ist der Spezialist im Deutschen Technikmuseum Berlin, wenn es um die Geschichte des Fahrrades geht. Die Augen des passionierten Radfahrers leuchten, wenn er von der Geburtsstunde dieses Fortbewegungsmittels berichtet, auch wenn es, so wie sein Erfinder, anfangs eher belächelt wurde.

„Herr Drais selbst war zum Erfinden freigestellter Forstmeister und er wollte eine Maschine bauen mit der man ohne Pferdekraft, ohne Tierkraft unterwegs sein konnte und er konstruierte ein Gerät, was zwei Räder hat, die hintereinander liegen. Darüber ein Holz, auf dem der Sitz befestigt ist und das vordere der Räder ist lenkbar gelagert. Man könnte es sich vorstellen, wie einen geteilten Leiterwagen, halt der Länge nach geteilt.“

Karl Freiherr von Drais wurde von einigen seiner Zeitgenossen eher kritisch betrachtet. Vielleicht war er als Erfinder aber auch einfach nur seiner Zeit voraus.

„Drais selber hatte seinen Ruf als Spinner weg. Er hatte vorher schon einen Energiespartopf erfunden und diverse Schreibmaschinen, wo man auch schon so ein bisschen sich gefragt hat, wozu man das eigentlich braucht und mit dieser Maschine war er dann völlig unten durch. Also, wer was auf sich hielt, wollte mit so etwas nicht gesehen werden. Die Bewegungen wurden von Kritikern beschrieben, wie auf dem Sand Schlittschuh laufen. Es gab so ein paar, die gesagt haben, das ist jetzt die Moderne und das wollen wir jetzt – das wurde aber ganz klar als Kontrapunkt gesehen in dem Falle.“

Das ist lange her. Das Fahrrad ist ein Alltagsgegenstand geworden, ein Standard-Fortbewegungsmittel, ein wendiger Transporter für die Stadt, ein robuster Gebrauchsgegenstand oder auch ein Kultobjekt und Statussymbol. Und natürlich ist es eine Möglichkeit, Bewegung in den Alltag zu integrieren.

„Also das Fahrrad, verändert hat es sich, dass es stark technisch geworden ist.“

Gerd Gaumann, Geschäftsführer von Zentralrad, einem kleinen Liebhaber-Radladen in Berlin-Kreuzberg.

„Was die technischen Einzeldetails angeht: Eigentlich kann man sagen, das Fahrrad ist vielfältiger geworden, die Technik ist besser geworden, der Komfort ist besser geworden. Es ist nicht wirklich teurer geworden, aber es gibt mittlerweile erheblich teurere Fahrräder. Letztendlich sind die Fahrräder in den letzten 30 Jahren preislich in einer vergleichbaren Qualitätsklasse eigentlich gleich teuer geblieben. Der Zugang zum Fahrrad hat sich eigentlich nicht geändert.“

Was sich ebenfalls nicht geändert hat ist der Umstand, dass der Sport einen wichtigen Einfluss auf die Entwicklung des Fahrrads hat.

„Das Fahrrad als Sportgerät, das zieht sich eigentlich durch die ganze Fahrradgeschichte durch. Sämtliche Neuerungen die vorgestellt wurden, die wurden eigentlich im Sport vorgestellt.“

Der Laufmaschine des Karl von Drais wurden gut 40 Jahre nach ihrer Vorstellung Pedale an der Vorderachse verpasst, was das Ganze zwar wackeliger aber auch schneller machte.

„Das Fahrrad war lange Zeit das schnellste Verkehrsmittel der Welt, kann man so sagen. Das fing mit der Laufmaschine an und das ging bei diesen Tretkurbelantriebsrädern oder Mischolin wurden sie genannt, dann weiter. Der große Durchbruch kam 1867 auf der Weltausstellung in Paris, da wurden nämlich zwei solche Maschinen gezeigt und dann gab es einen europäischen Boom.“

Doch auch diese Geräte waren den Menschen schon bald zu langsam. So kam man auf die Idee, das Vorderrad zu vergrößern, um einen längeren Abrollweg und damit auch höhere Geschwindigkeiten zu erreichen.

„Das führte dazu, dass spätestens ab 1870 das Hochrad auf den Markt kam. Das Hochrad hat allerdings einen Nachteil – man sitzt ziemlich weit oben und das heißt, es gab ziemlich viele verheerende Kopfstürze zu der Zeit und das Hochrad war so eine Todesmaschine – aber eben auch was für Leute, die waghalsig waren, die zeigen wollten hey, guckt, wir sind sportlich, wir haben das unter Kontrolle.“

Heutzutage sind die Profi-Rennmaschinen im Radsport, wie bei der Tour de France und den großen Triathlon-Wettkämpfen, wie dem Ironman,

meist aus Karbon gefertigt. Sie werden ständig optimiert und perfektioniert. Rahmen werden tropfenförmiger, was aerodynamische Vorteile bringen soll, Ketten sind spezialbeschichtet, um leichter zu laufen und Schmutz besser abzuweisen, Bremsen werden auf jede Situation angepasst, Schaltungen elektronisch gesteuert. Diese hochtechnisierten Hightech-Räder spielen im Kampf um Sekunden und Millisekunden eine nicht zu unterschätzende Rolle. Im Profisport arbeiten Teams von Technikern und Ingenieuren an jeder Schraube. In Windkanälen werden die Räder auf ihren Luftwiderstand getestet. In den Medien wird immer öfter von Materialdoping gesprochen - um die 15.000 Euro kosten die Räder im Leistungssport.

Auch im Amateurbereich wird auf die Technik geachtet. Die persönliche Bindung zum Rad ist hier vielleicht sogar noch stärker als im Profisport, wo die Räder und die Ausrüstung von Sponsoren bezahlt werden. Nadin Eule-Mau ist begeisterte Triathletin, gerade hat sie ihren zweiten Ironman hinter sich gebracht. Das heißt: 3,8 Kilometer Schwimmen, 180 Kilometer Radfahren und 42 Kilometer laufen – und das alles ohne Pause und am Stück. Neben ihrem Job als PR-Beraterin ist die junge Frau im Internet aktiv und berichtet in ihrem Blog „Eiswürfel im Schuh“ von ihrem Training und ihren Wettkämpfen – und natürlich auch von der Bedeutung ihres Rades für den Sport.

„Erst mal ist es essentiell, ohne Fahrrad geht halt nichts. Und über die letzten zwei Jahre, seitdem ich so die Idee hatte, auch eine Langdistanz machen zu wollen, ist das Rad so ein kleiner Liebling in meiner Sportausrüstung geworden und die meisten Triathleten stellen sich die Räder selbst nach den eigenen Bedürfnissen zusammen und die sind halt extrem aerodynamisch, also man kann damit sehr schnell fahren und ist relativ komfortabel auf langen Distanzen damit unterwegs.“

Nadin Eule-Mau nimmt den Sport sehr ernst. An 6 Tagen in der Woche trainiert sie - rund 40 Stunden im Monat allein triathlonspezifisch, also Schwimmen, Radfahren und Laufen, dazu noch Yoga und Fitnessstraining.

Wer neben der Arbeit so viel Zeit ins Training steckt, der will natürlich nicht durch suboptimales Trainingsgerät ausgebremst werden – fast 7000 Euro hat die Triathletin allein in ihr Fahrrad investiert – und lange dafür gespart.

„Also als ich das Rad gekauft habe war quasi nur der Rahmen vorhanden und ich habe mir selber mein Laufradset ausgesucht, eine Extra-Gangschaltung, eine elektronische, anbauen lassen. Der Aerolenker ist für mich ergonomisch, weil ich immer mal wieder mit den Handgelenken Probleme habe und ich habe auch einen extra Sattel anbringen lassen, der ist kürzer als ein normaler Sattel und zweigeteilt, was halt den Sitzkomfort

erheblich erhöht.“

Die moderne Technik, die in allen Bereichen des Lebens immer mehr Einzug erhält, macht natürlich auch vor dem Radsport nicht halt – die elektronische Gangschaltung, bei der Umwerfer und Schaltwerk von Elektromotoren bewegt werden und nicht mehr über Bowdenzüge, setzt sich zum Beispiel immer mehr durch.

Ansonsten habe ich noch einen speziellen Trittfrequenzsensor, der mit meiner Uhr zusammenarbeitet, damit ich auch so ein paar Statistiken bekommen kann, weil wir Triathleten sind tendenziell eher Leistungsorientiert und müssen dann auch im Nachhinein immer mal gern wissen, was wir im Training oder auch im Wettkampf absolviert haben.

Die Triathlon Langdistanz wie der Ironman ist körperlich und mental eine derart extreme Herausforderung, dass es im Amateurbereich vor allem darum geht durchzuhalten – das kann auch die beste Technik nicht ändern. Die Weltelite der Profis legt die Strecke in unter 7 Stunden und 40 Minuten zurück. Nadin Eule-Mau hat bei ihrem letzten Ironman 11 Stunden und 46 Minuten gebraucht.

„Ich kämpfe nicht um den Sieg. Ich kämpfe auch nicht um den zweiten oder dritten Platz. Und das ist so eine lange, eigentlich für den Kopf unvorstellbare Distanz die man da am Wettkampftag vor sich hat, dass ich da gar nicht über Zeiten nachdenke. Ich freue mich über alles, was gut läuft und auch alles, was besser als im Training läuft, aber ich bin jetzt auch nicht sehr enttäuscht, darüber, wenn es mal weniger gut läuft. Das sind Wetterbedingungen, mentale Erschöpfungen oder auch körperliche Probleme, die man an so einem langen Wettkampftag bekommen kann, die man vorher überhaupt nicht auf dem Schirm hatte, da sind Zeiten für mich jetzt als Freizeitsportler egal.“

Die modernen Sportrennräder in ihren oft futuristischen Designs haben nicht mehr viel gemein, mit ihren historischen Vorgängern. Einige entscheidende Dinge dann aber doch, jedenfalls seit man sich in der Fahrradgeschichte vom Hochrad wieder dem Boden näherte und das sogenannte Niederrad entwickelt wurde.

Benjamin Huth:

„Wir sind jetzt im Jahr 1880/ 82/ 83. Da gibt's verschiedene Leute die reklamieren das erste gebaut zu haben. Da hießen die ersten Niederräder, über die wir als nächstes reden, Safetys. Denn die Entwicklung kommt aus England. Möglich wurde das durch die Erfindung der Kette die Kraft übertragen kann. Also die heutige Kette, die wir auf einem Fahrrad kennen, als die aufkam, konnte man endlich die beiden Hauptaufgaben der Räder, nämlich das Lenken und das Antreiben voneinander trennen. Bis zu dem

damaligen Zeitpunkt war Antrieb und Lenkung noch auf einem Rad nämlich im Vorderrad. Dann wurde es getrennt. Der Antrieb kam auf Hinterrad und die Lenkung aufs Vorderrad. Das heißt, die Lenkung wurde auch viel einfacher, man musste nicht so viel gegenhalten und das Hinterrad war nur noch für den Antrieb da.“

- „Da sind jetzt also schon die Räder vorne und hinten ungefähr gleich groß?“

„Sie sind wieder gleich groß geworden, genau, wie schon bei Drais-Laufmaschine. Wir sind schon fast bei dem, was wir haben - aber wenn sie sich draufsetzen würden aufs Rad: Es fährt sich noch ein bisschen komisch. Zum einen gibt es noch keinen Freilauf, das heißt, die Pedalen drehen sich immer mit, immer, immer und immer und immer. Dafür gibt es vorne am Rad zwei kleine Stützen am Vorderrad. Das heißt, es ist der Freilauf. Man nimmt die Füße vom Pedal, stellt sie vorne drauf und muss halt dann mit der normalen Bremse bremsen.“

- „Wann kommt dann der Schritt, wo man sagen kann, jetzt sind wir schon fast bei dem heutigen Rad?“

„Naja es kommen so einige Erfindungen noch. Also ganz wichtig ist zum Beispiel noch Herr Dunlop mit seinem 1888 erneut patentierten Luftreifen muss man sagen, hat den Luftreifen erfunden, hat dann auch das Patent drauf und das Monopol drauf. Zwei Jahre später wurde ihm das Patent aberkannt und die Luftreifen wurden sehr günstig und haben sich auch durchgesetzt.“

Antrieb, Lenkung, Geometrie – das Niederrad des auslaufenden 19. Jahrhunderts hat schon sehr viel Ähnlichkeit mit aktuellen Straßenrädern.

„Auf der Entwicklung zum normalen Fahrrad, Standardfahrrad, wie wir es heute kennen, sind damit im Prinzip fast alle Dinge getan. Also, wenn es den Freilauf gibt, die Luftreifen, natürlich gab es Verbesserungen noch bei den Bremsen. Natürlich sind an den alten Rädern noch nicht so gute Beleuchtungsanlagen dran wie heute, also die Kerzenfunzel hier an dem Rad, die ist eher so eine Positionsleuchte als das man wirklich was sehen würde, wenn man unterwegs ist. Für die Sicherheit: Reflektoren, die Sachen, die wir heute an unseren Rädern kennen, aber auch die Rahmenform. Der heute gebräuchlichste Rahmen ist ja der Diamant-Rahmen, also mit den fünf Rohren und zwei Dreiecken aneinander, was der stabilste und gängigste Rahmen ist.“

Den Diamantrahmen gibt es, fast schon in seiner heutigen Form, seit 1888. Und auch wenn er durch neue Materialien, wissenschaftliche Erkenntnisse, enormen Erfindergeist und hochkarätige Ingenieurkunst mas-

siven Optimierungs- und Designprozessen unterzogen ist und er als Renn- oder BMX-Rad, als Mountainbike oder schickes Stadtrad in unterschiedlichen Ausprägungen daher rollt, man sieht ihm seine Ahnen immer noch an.

Auch wenn die BMX-Räder von ihrer technischen Ausgestaltung mit die unkompliziertesten Räder im Sport und Leistungssport sind, so ist BMX an sich wohl eine der abwechslungsreichsten Radsportarten der Welt.

Grundsätzlich unterscheidet man dabei zwei Disziplinen: Freestyle bei dem es darum geht, Tricks auf und mit dem Rad zu zeigen und Race, also das Rennen fahren über unterschiedliche Hindernisse. Seit 2008 ist BMX-Race olympisch.

Reporterstimme:

„Aus den Lautsprecherboxen dröhnt laute Musik. Fahrer auf kleinen Rädern fliegen durch die Luft, es gibt spektakuläre Stürze. Willkommen beim BMX, der vielleicht aufregendsten und vor allem hippsten Sportart dieser olympischen Spiele, erst zum dritten Mal überhaupt im Programm, nach 2008 und 2012. Und ein Deutscher, Luis Brethauer will ins Finale kommen und Luis Brethauer ist gleich das dritte mal dran, stürzt sich dann mit sieben anderen Fahrern eine acht Meter hohe Rampe herunter mit seinem kleinen BMX-Rad.

Hochkonzentriert stehen die 8 Fahrer nebeneinander in der Startrampe, Helme, Handschuhe, Protektoren am ganzen Körper – sie sehen aus wie beim Motocross, nur ohne Motor, eben Bicycle Moto Cross - BMX. Die Kraft kommt aus den Beinen und dem Schwung, den sich die Fahrer auf dem Weg über die Hindernisse und durch die Steilkurven herausfahren.

Ab der ersten Millisekunde ist 100 Prozent Leistung erforderlich und wenn man dort nur einen kleinen Patzer hat, auch wenn es nur wenige Prozent sind, die da nicht stimmen, ist man hinter dem Fahrer oder neben dem Fahrer neben sich und dann wird es eng und wenn es eng wird, wird es immer gefährlich und das willst du nicht. Also das Ziel, wenn man am Start ist, ist als erster aus diesem Gate, aus dieser Startklappe herauszufahren und vor seinen sieben Gegnern über das erste Hindernis zu fliegen, sich dann behaupten zu können und am besten auch als erster in die erste Kurve zu fahren – das versuchen aber alle Acht am Gate.“

Luis Brethauer war 2012 in London einer der beiden ersten Deutschen überhaupt, die im BMX-Sport bei Olympischen Spielen starteten. Vier Jahre, unzählbare Trainingsstunden und Wettkämpfe später, geht er gut vorbereitet in Rio an den Start. Die ersten Rennen laufen gut. Luis Brethauer ist körperlich und mental fit und auch die Strecke liegt ihm – die Kurven, die Sprünge, die Hindernisse.

Strecken ähneln sich aber sind nie gleich, d.h. immer wenn wir auf eine neue Wettkampfstrecke kommen, muss man diese Strecke erst mal neu für sich entdecken, quasi die Lines herausfinden, gucken, wo ist man wie am schnellsten, welche Linie muss man nehmen und diese Vielseitigkeit macht den Sport halt auch super interessant. Das ist halt nicht nur, dass man auf eine Bahn kommt, keine Ahnung, eine Tartanbahn, die dann halt eine andere Farbe hat, und deswegen anders ist, sondern es ist für uns immer alles komplett anders.

Luis Bretthauer kam schon als Kind zum BMX. Mit 8 Jahren stolpert er in einem Familienurlaub in Schweden eher zufällig in einem Freizeitpark über eine BMX-Piste. Auf einem Leih-BMX-Rad geht er auf seine erste Rennstrecke.

Und nach ein paar Runden war dann schon klar, dass sie mich nicht mehr davon loskriegen würden für den Rest des Tages. Und als wir dann wieder zurück in Deutschland waren, hat sich mein Vater erkundigt, wie und wo das in unserer Region möglich wäre und dann war es auch so ein bisschen eine Zufallssituation, dass gerade bei uns im Ort ein gut funktionierender Verein war. Und mein Vater ist Motorrad gefahren zu der Zeit und der Zweiradhändler seines Vertrauens, der Sohn, ist auch BMX gefahren der hatte gerade noch ein Fahrrad zu verkaufen und so waren das dann viele Zufälle, die das ermöglicht haben, dass ich dann einen relativ einfachen Einstieg hatte dort und dann blieb der Fußball in der Ecke liegen und dann war das BMX tagtäglich Sportgerät
Nr.1.

Die Strecken sind schwieriger geworden, die Hindernisse und Geschwindigkeiten höher. Luis Brethauer ist BMX-Profi und lebt als Sportsoldat der Bundeswehr mittlerweile in Berlin und Cottbus, wo die Nationalmannschaft trainiert.

Dadurch das BMX-Race olympisch ist, ist es dann auch in die typischen internationalen Leistungssport-Klischees gerutscht würde ich mal sagen. Es wird ähnlich gehandhabt, wie andere Leistungssportarten. Wir haben einen Bundestrainer, wir sind untergeordnet im Bund deutscher Radfahrer im Radsportverband, wir haben einen Kader, wir haben Leistungsdiagnostiken, wir haben Kriterien, um sich für olympische Spiele zu qualifizieren und nicht nur internationale Kriterien, um das Land zu qualifizieren, sondern auch dann nationale Kriterien um sich gegen die anderen Sportler durchzusetzen, es ist ein seriöser Leistungssport geworden. Nichts desto trotz ist es aber von seinen Wurzeln immer noch der Extremsport, der er mal war.

Mit bis zu 60 Kmh rasen die Fahrer über den rund 400 Meter langen Parcours und über die Respekt einflößenden Hindernisse.

In dem engen Fahrerfeld sind es nicht nur eigene Fehler, die schnell das aus und auch gravierende Verletzungen zur Folge haben können.

Reporter: Oh big crash, big big crash

Ein Kolumbianer ist weggerutscht, als er mich überholen wollte, da bin ich quasi in den Sturz reingefahren und konnte nichts machen und hab mir die Schulter verletzt und war dann im Halbfinale ausgeschieden, also waren die Olympischen Spiele in Rio eine sehr kurze und sparsame Erfahrung.

BMX ist sowohl im Race, als auch im Freestyle nicht nur ein spektakulärer, sondern auch ein verletzungsintensiver Sport. Das können auch die besten Protektoren und das härteste Training nicht verhindern. Jeder Fahrer hat eine Verletzungshistorie auch Freestyle-Profi Kevin Liehn und Olympia-Racer Luis Brethauer.

Liehn: Handgelenk war schon mal gebrochen, man überdehnt oder reißt sich mal Bänder. Brethauer: Manchen Leuten spielt es halt ein bisschen schlechter in die Karten, die verletzten sich halt ein bisschen öfter und ich bin einer der dazu gehört. Ich habe mir meine rechte Schulter ausgekugelt. Liehn: Zähne haut man sich raus – das hatte ich zum Glück noch nicht, aber ich hab auch einen Mundschutz. Brethauer: Ich hab mir in Rio bei dem Sturz die andere Schulter, das Schulterreckgelenk gesprengt, was aber wieder gut geflickt wurde. Liehn: Man fällt mal auf den Kopf und ist dann benebelt. Brethauer: Kleinere Verletzungen kommen auch immer mal dazu aber aktuell habe ich mir das Sprunggelenk gebrochen – aber ja, das gehört dazu und ich glaube, viele Sportler machen das durch. Liehn: Und ganz regelmäßig hat man natürlich blaue Flecken, Schürfwunden, das ist halt Tagesgeschäft – irgendeine kleine Schramme hat man immer, wenn man BMX fährt.

BMX-Freestyle ist noch eine äußerst autonome Sportart – Vereinsstrukturen sind eher selten. Meist trifft man sich in den Anlagen oder auf der Straße, trainiert mit Gleichgesinnten, zeigt sich gegenseitig Tricks oder lässt sich bei z.B. bei Youtube von den Videos amerikanischer Profis inspirieren.

(Liehn) In den USA hat ja auch alles begonnen, die sind natürlich an sich am besten im BMX-Fahren, die haben auch die besten Parks und die besten Grundlagen.

Bei den olympischen Spielen 2020 in Tokio kommt BMX-Freestyle als neue Sportart erstmals ins Programm - ob das den Sport verändern wird, bleibt abzuwarten. Klar ist aber, dass damit ein jüngeres Publikum angesprochen werden soll und eine weitere spektakuläre Disziplin die Zuschauer in der ganzen Welt fesseln wird. Ein Sport der auf kleinen, technisch unkomplizierten

zierten Fahrrädern daherkommt, die einiges mit ihren historischen Vorgängern gemein haben.