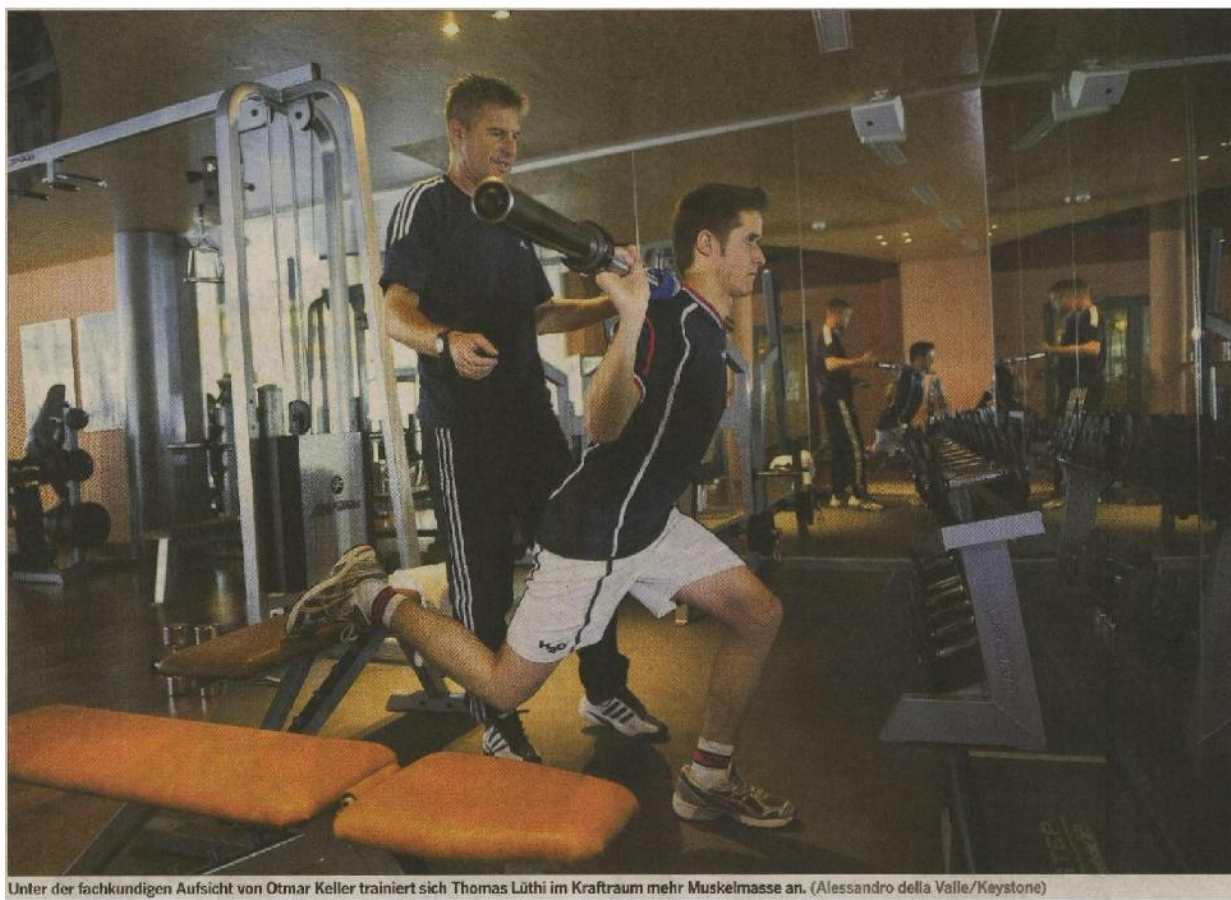


Mentale Hürden im Krafraum

Nach Stürzen und Verletzungen tritt Thomas Lüthi mit neuer Stärke in Katar zum Start der Motorradseason an. Otmar Keller, Fitnesstrainer von Seglern und Fussballern, verhilft ihm dazu. *Von Remo Geisser*



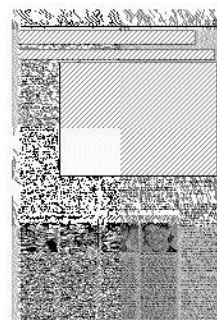
Unter der fachkundigen Aufsicht von Otmar Keller trainiert sich Thomas Lüthi im Krafraum mehr Muskelmasse an. (Alessandro della Valle/Keystone)

Gas geben. Das sagt sich so einfach. Der Töfffahrer schmiegt sich an seine Maschine, der ganze Körper ist ein Sensorium, das beim Rasen Informationen für die Fahrwerksabstimmung sammelt. Sind die Muskeln verspannt, nützt auch resoluteres Drehen am Gasgriff nicht viel. Das merkte Thomas Lüthi am Ende der vergangenen Saison. Stürze, Schmerzen und Spitalaufenthalte hatten ihn drei Jahre lang immer wieder zurückgeworfen und sich dem Körper aufgeprägt. Der Berner fuhr die 250er Saison schlecht und recht zu Ende. Nach dem letzten Rennen schien er erleichtert. Von nun an sollte alles

anders werden.

Ein versierter Fachmann

Lüthi brauche eindeutig mehr Muskeln, befand seine Teamleitung. Im Hinblick auf die neue Saison, die am Sonntag mit Nachtrennen in Katar beginnt, wurde daher Otmar Keller verpflichtet – ein Fachmann mit ausgezeichneten Referenzen. Der Fitnesstrainer hatte schon die Segelcrew von Alinghi für den America's Cup und die Schweizer Fussballer für die Euro 08 in Topform gebracht. Doch Lüthi konnte er nicht einfach an die Kraftmaschinen stellen. «Zuerst musste ich aufräu-



men», sagt Keller.

Die jahrelangen Verletzungsprobleme hatten tiefe Spuren hinterlassen – muskuläre Dysbalancen und Verklebungen. «Die komplette Mechanik der Schultern musste wiederhergestellt werden», sagt Keller. In dieser Situation war es für Lüthi ein grosser Vorteil, dass sein neuer Konditionstrainer die Laufbahn als Physiotherapeut begonnen hatte. Mit Therapie und Rehabilitation brachte Keller erst einmal während zweier Monate den ganzen Körper des Motorradfahrers ins Gleichgewicht. Erst darauf wurde das Augenmerk sodann ab Januar ganz auf das Konditionstraining gelegt.

Was unterscheidet eigentlich Motorsportler von Fussballern und Seglern? Erstaunlich wenig. «Vom Grundtyp her sind Spitzensportler sehr ähnlich», sagt Keller. Koordinativ begabt, schnell in der Auffassung und topfit – das gilt für alle. Physische Dysbalancen könne sich heut keiner der Athleten mehr leisten, sagt Keller. Fussballer haben nicht mehr nur dicke Oberschenkel, sondern auch einen kräftigen Rumpf; auch ein Grinder, der auf der Jacht bloss die Armmuskeln spielen lässt, braucht Ausdauer; auch ein Motorsportler muss Kraft trainieren. Erst wenn die Grundkondition gut ist, können einzelne Fähigkeiten besonders gefördert werden. So muss ein Grinder während sechs Sekunden mit 1300 Watt kurbeln können, und von einem Fussballer werden pro Match 100 bis 150 schnelle Aktionen von sechs bis sieben Sekunden Dauer erwartet.

Die Schultermuskeln des Töfffahrers dienen auch dazu, ihn bei einem Sturz zu schützen. Dennoch sollten sie nicht zu massiv sein, denn zu viel Körpergewicht macht einen Fahrer langsam. Lüthi hat unter Keller knapp zwei Kilogramm zugelegt.

Das Training ist harte Arbeit. Aber sie kann in einem angenehmen Umfeld absolviert werden. Lüthi fuhr jeweils für drei- bis fünftägige Blöcke nach Feuisberg und wohnte im Panorama Resort, wo auch das Fussballnationalteam regelmässig logiert. Trainiert wurde im Krafraum des Hotels und ebenso im Freien, denn Keller legt in seiner Arbeit viel Wert auf Abwechslung. Lüthi lernte Langlaufen und Klet-

tern, und sein Coach konstatierte, wie schnell er sich neue Sportarten aneignete. «Tom ist als Sportler sehr talentiert», weiss Keller. Ja, Motorsport ist viel mehr als einfach nur Gas geben.

Meist war ein kleines Grüppchen gemeinsam an der Arbeit: Thomas Lüthi und der frühere Moto-GP-Fahrer Alex Hofmann, der Schweizer Autorennfahrer Marcel Fässler und der Segler Enrico de Maria. Das allein zeigt, dass in der Basisarbeit sportartenübergreifend trainiert werden kann. Mindestens so wichtig wie die ausgeübte Disziplin ist

Das Training ist harte Arbeit. Aber sie kann in einem angenehmen Umfeld absolviert werden.

die individuelle Veranlagung. So mussten bei Hofmann kleinere Gewichte aufgelegt werden als bei Lüthi, weil der Deutsche sehr schnell an Muskelmasse zulegte. Gemeinsam ging es auch immer wieder hinaus in die Natur: zum Eisklettern an einem gefrorenen Wasserfall oder zum Jogging hinauf an die Schanze von Einsiedeln, wo Andreas Küttel seine Form suchte.

Das Mentale gefördert

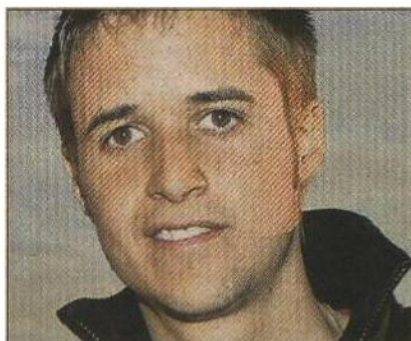
Solche Einsätze sollten die Routine durchbrechen und Freude in den Trainingsalltag bringen. «Andererseits habe ich für Tom aber immer wieder auch Hürden eingebaut, Situationen, in denen er mental gefordert war», sagt Keller. Denn der Trainer will die generelle Leistungsfähigkeit fördern, und dazu gehört auch die mentale Bereitschaft. «Krafttraining macht einen robust. Das ist angewandte Psychologie», sagt Keller. Dies beim Fahren umzusetzen, ist eine Aufgabe von Lüthi. Er kann im Bewusstsein ans Limit gehen, dass bei einem Unfall nicht gleich wieder die Knochen brechen. Das hatte ihn in der vergangenen Saison beschäftigt: «Anderere fallen und stehen wieder auf, bei mir ist meist etwas kaputt.»

Im Training ist Lüthi in diesem Jahr schon gestürzt, und es ist nichts passiert. Das bestätigt ihn darin, auf dem richtigen Weg zu sein. Künftig wird

Lüthi deshalb auch mit einem Rad-Ergometer von Rennen zu Rennen reisen, auf dem er vor und nach den Einsätzen strampelt. Krafttraining gibt es an den GP-Wochenenden nicht. «Das wäre unsinnig», sagt Keller, «die mobilen Kraftstudios in der Formel 1 dienen vor allem PR-Zwecken.» Lüthi hat aber ein

Kraftprogramm für zu Hause und wird weiterhin regelmässig Trainingsblöcke bei Keller absolvieren. «Dann machen wir jeweils den grossen Service und bringen alles wieder ins Lot», sagt der Fitnesstrainer. Und nur wenn alles im Lot ist, kann der Sportler so richtig locker Gas geben.

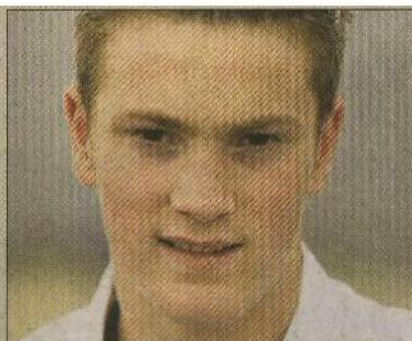
Die Schweizer Fahrer in der Motorrad-WM 2009



Thomas Lüthi

Die Vorbereitung: In der 250er-Klasse tritt Thomas Lüthi so fit wie nie zuvor in der siebenjährigen Motorrad-Karriere an. Das soll das letzte Jahr der Schmerzen vergessen machen. Dieses hatte mit einem Schlüsselbeinbruch begonnen, führte zu einer Operation der Unterarme, die unter Belastung angeschwollen waren, und schloss mit einer schweren Handverletzung, die sich der Aprilia-Fahrer bei einem Sturz in Indianapolis zuzog. Neben dem Krafttraining tankte der 22-Jährige Motivation in Amerika, wo er einen Monat mit Moto-Cross-Fahren verbrachte – ein Training, das 2008 auch der italienische WM-Sieger Marco Simoncelli absolviert hatte.

Die Zielsetzung: Nach drei Jahren in der 250er-Klasse und dem elften Gesamtrang 2008 will Lüthi nun um den WM-Titel fahren. Dass er sich in Tests noch zurückhielt und die Bestzeiten den Gegnern überliess, tut dem neuen Selbstvertrauen des 125-cm³-Weltmeisters von 2005 keinen Abbruch. «Ich bin zuversichtlich, überall in der Spitzengruppe mithalten zu können», so Lüthi. (fki.)



Bastien Chesaux

Die Vorbereitung: Bastien Chesaux ist der jüngste aller 250-cm³-Fahrer. Dem 17-jährigen Lausanner gelang ein kometenhafter Aufstieg, der ihn innert vier Jahren von ersten Fahrversuchen im deutschen ADAC-Junior-Cup über die deutsche Meisterschaft in die Grand-Prix-Szene katapultierte. 2008 absolvierte er die zweite Saisonhälfte als Fahrer des italienischen WTR-Teams. Damals noch auf einer Aprilia 125 unterwegs, sitzt er nun in der 250er-Kategorie auf einer käuflichen Honda des früheren GP-Fahrers Dirk Heidolf. Die Honda ist aber nicht nur deutlich günstiger, sondern auch klar langsamer als die schnellsten Werkmaschinen von Aprilia.

Die Zielsetzung: Weder peilt das Team eine Spitzenposition an, noch macht es Druck auf den Grünschnabel Chesaux, der selber sagt: «Mein Ziel ist es, kontinuierlich besser zu werden.» Es sollen primär Erfahrungen gesammelt werden, auch im Hinblick auf die neuen Viertakter mit 600 cm³, die es spätestens ab 2011 geben soll. Honda spielt bei der Neuentwicklung eine Vorreiterrolle. (fki.)



Randy Krummenacher

Die Vorbereitung: In der 125er-Klasse steht Randy Krummenacher vor einem kompletten Neubeginn. Als KTM-Werksfahrer machte der erst 19-jährige Zürcher zwei schwierige Jahre durch. Zwar erreichte er schon 2007 in Barcelona als Dritter den ersten und bisher einzigen Podestplatz, doch danach nagten Stürze am Selbstvertrauen. Der Tiefpunkt war ein Sturz vom Mountainbike, der zugezogene Milzriss wurde erst Tage später entdeckt. Nach der vergangenen Saison stieg Krummenacher ins Team des Holländers Arie Molenaar um – und auf einen käuflichen Aprilia-Production-Racer. Damit erzielte er in einem Lauf zur spanischen Meisterschaft sogleich einen Sieg.

Die Zielsetzung: Jetzt gibt Krummenacher auf einer Werkmaschine von Aprilia Gas und ist trotz anfänglichen Mühen mit der Umstellung zuversichtlich. «Wir brauchen noch Zeit, sind aber auf dem richtigen Weg. Wenn ich Top-Ten-Plätze erreichen kann, bin ich glücklich. Natürlich habe ich auch den Erfolg von Barcelona nicht vergessen. Dort wieder hinzukommen, ist mein Ziel.» (fki.)



Dominique Aegerter (Fotos: Keystone)

Die Vorbereitung: Dominique Aegerter war die Entdeckung des letzten Jahres. In seiner zweiten kompletten Saison liess der 18-jährige Rohrbacher Talent aufblitzen und fuhr in der hart umkämpften 125er-Klasse mehrmals unter die ersten zehn. Als Belohnung erhielt er von Sponsor Olivier Métraux und Teamchef Aki Ajo statt der käuflichen Aprilia 125 RSW die noch stärkere Werkmaschine Aprilia 125 RSA. Aus Marketinggründen geht das Team unter dem Namen der spanischen Traditionsfirma Derbi ins Rennen, doch in Wirklichkeit ist Aegerters Motorrad baugleich mit jenen Aprilia-Maschinen, auf denen Stars wie Julian Simon, Stefan Bradl oder Sandro Cortese sitzen.

Die Zielsetzung: Im Training hatte Aegerter noch Schwierigkeiten mit der flacheren Sitzposition und der diffizileren Abstimmung seiner Werkmaschine. «Mit diesem Motorrad muss man sehr präzise fahren», sagt er. «Ich spüre noch nicht genau, wo das Limit ist. Doch wir kommen dem optimalen Set-up immer näher. Mein Ziel sind regelmässige Placierungen unter den besten zehn.» (fki.)