

BIELEFELDER BAHNCHAMPION – Wolfgang SCHÄFFER

Ganze zwölf Jahre dauerte die Radsportkarriere von Wolfgang Schäffer. Angefangen hat hier alles in Bielefeld auf der Radrennbahn. Zu der hat er einen ganz besonderen Bezug.

Zum einen, weil ich eben dort groß geworden bin mit'm Radsport. Ich habe mein erstes Rennen dort gefahren, habe dort eigentlich dauernd trainiert. Ich habe einen Länderkampf gegen Russland dort gefahren. Im Sprint. Das war ein Länderkampf in Deutschland gegen Russland, der wurde in Bielefeld ausgetragen, gegen den damaligen Vizeweltmeister angetreten. Und der hat sich nicht getraut, in der Bielefelder Radsportbahn oben in die Stahlkurve zu fahren. Er wusste damit nichts anzufangen. Das konnte er gar nicht. Ich war hier zu Hause und habe so viel Schwung von da oben genommen, dass er keine Chance hatte, gegen mich zu gewinnen. Und das war natürlich auch etwas sehr Besonderes vor heimischem Publikum.

Damals war auch, dass die eigentliche Zentrale vom RC Zugvogel war in der Radrennbahn. Der Helmut Neumann war immer da, der war immer ansprechbar, wenn man einen Defekt hatte, wenn man auf einem Rennen war, auf einem Samstag und irgendwas ist kaputt gegangen, konnte man ihn anrufen. Von unterwegs. Dann ist er gekommen abends noch. Dann hat man sich um 10 Uhr an der Radrennbahn getroffen. Dann hat er noch geschraubt und gemacht, damit man am nächsten Tag wieder Radrennen fahren konnte.

Sein erstes Radrennen hat Wolfgang Schäffer auf der Bielefelder Bahn gemacht und gleich gewonnen. Wie kam es dazu?

Es gab Zeiten, da wurden Schüler angesprochen in den Bielefelder Schulen vom RC Zugvogel Bielefeld. Ich hatte weder Material noch sonst irgendetwas. Das hat der Verein mir gegeben. Es war ein altes Dürkopp-Rad, das weiß ich noch ganz genau, mit einer Blockkette, was man heute gar nicht mehr kennt. Ich habe vom Verein so'n paar Radschuhe bekommen, um einfach dort mal zu fahren. Und dieses „Erste-Schritt-Rennen“ habe ich gewonnen.

Und das auf der Radrennbahn in Bielefeld, die dann, ich sage mal, ein sportliches Zuhause geworden ist.

Wie man so schön sagt, ich habe Blut geleckt, weil ich bin dann eine Woche später nach Bünde gefahren. Da war auch wieder ein „Erste-Schritt-Rennen“, aber damals auf der Straße dann eben. Das habe ich auch gewonnen. Und daraufhin habe ich dann sofort eine Lizenz gelöst und bin in der B-Jugend dann tatsächlich so richtig eingestiegen in den Radsport.

Wolfgang Schäffer erinnert sich noch, wie es war, als er die Bahn zum ersten Mal gesehen hat.

Ich war schon beeindruckt, weil, ja, erstmal dieser Tunnel. Das ist ja schon beeindruckend, wenn man durch diesen Tunnel fährt und bin dann da so durch und hab' dann in diesem Oval gestanden und natürlich diese Steilkurve beeindruckt einen erst recht, wenn man das noch nie gefahren hat. Und dann habe ich gesagt, wie soll man denn hier rumfahren? Natürlich sind wir damals nur ganz unten gefahren und man traute sich ja nicht hoch. Wir waren auch nicht schnell genug und nicht stark genug, um da oben rumzufahren. Man rutscht ja dann ab, wenn man nicht schnell genug ist. Aber es war schon beeindruckend.

Und nach den Anfängen in Bielefeld ging es mit der Radsport-Karriere gleich steil bergauf. Wichtiger Motivationsfaktor: Die ersten Siege.

Meine erste Meisterschaft, wie gesagt, in Münster, die war schon etwas sehr Besonderes für mich, weil Leute zu schlagen, die Olympiasieger waren und dann komme ich als junger Mann und bin besser als die oder schneller als die. Und damit ist man in diesem Kreis aufgenommen.

Es folgten viele weitere Gewinne und sehr viel Training. Und dann?

Das wichtigste Rennen war eben meine erste deutsche Meisterschaft. Das war 1974. Da bin ich das erste Mal deutscher Omnium-Meister geworden. Münster ist eine sehr enge Bahn, da muss man sehr gut steuern können. Und auch damals hat mir der Verein ein Rad gegeben. Auch damals ein Dürkopp-Rad, das weiß ich noch, das sehr stabil war. Das war wichtig für diese Halle, weil die Kurven sehr eng sind, der Kurvendruck ist enorm hoch.

Danach wechselte er von Bielefeld zu einem Berliner Radsportclub.

1977 bin ich auch deutscher Meister im Vierer geworden, mit dem Verein Opel Schüler Berlin. Und da war ich tatsächlich der beste Fahrer der ganzen deutschen Meisterschaft, weil ich da im Vierer Meister geworden bin, im Tandem deutscher Meister geworden bin und im Sprint Zweiter.

Dadurch sind wir auch international wettbewerbsfähig geworden und haben zweimal vierte Plätze eingefahren bei Weltmeisterschaften und als Höhepunkt im Venezuela 1977 Platz 3, die Bronzemedaille.

Wie fühlt sich das an, nach so vielen Jahren hartem Training, so vielen Gewinnen, dann bei der Weltmeisterschaft auf dem Treppchen zu stehen?

Unfassbar. Das ist ein Gefühl, das kann man eigentlich gar nicht beschreiben. Es konnte sich das gar nicht vorstellen, dass man nach zweimal Vierter, also nicht auf's Treppchen zu kommen, dann plötzlich da oben zu stehen. Und dann wirklich gefeiert zu werden auch in den Medien. Und es kam damals vom Bundeskanzler ein Glückwunsch-Telegramm. Und das hat man natürlich nicht alle Tage.

Sind Radsportler eigentlich sehr hart im Nehmen und verlieren Sie nie das Ziel aus den Augen?

Ich glaube, ja. Ich glaube, das ist ein ganz wichtiger Aspekt. Das sieht man bis heute, wenn man die großen Rundfahrten sieht bei den Profis, die wirklich blutend weiterfahren, wo die Hosen und die Trikots zerfetzt sind. Das war auch schon damals so: Man fällt, und wenn es nicht was gebrochen ist oder sonst irgendwas, wenn es irgendwie geht, fährt man wieder. Das Adrenalin ist hoch, man will auch weiterfahren, aber gerade auf der Bahn sind es immer wieder Stürze, die sind da, die kalkuliert man ein, weil es geht halt sehr eng zu auf der Bahn. Also es ist schon so, dass man sagen kann, Radsportler sind da schon sehr hart gesottene Typen.

Was ist das wichtigste Element bei einem Radrennen?

Windschatten ist das A und O. Also man kann im Windschatten 20, 30 Prozent sparen von der Kraft, wenn man am Hinterrad eines anderen fährt. Man wird mitgezogen, ohne mehr Kraft aufzuwenden.

Und genau diese Tatsache ist das wichtigste Element bei der Taktik eines Schlusskampfes.

Beim Sprint und beim Tandem immer. Das ist eine reine Taktikgeschichte. Man versucht den Gegner möglichst vor sich zu haben, erstmal um ihn auszugucken, wie man so schön gesagt hat, um ihn zu treiben, dass er schneller fährt, so dass man in den Windschatten fahren kann und dann aus diesem Windschatten heraus vorbeifahren kann. Man spricht davon einen sogenannten Sprinterloch. Das heißt also man nimmt Abstand, fährt auf das Hinterrad des Gegners zu und saugt sich damit in diesen Windschatten und fährt dann vorbei mit diesem Überschuss.

Wenn man stark genug ist, kann man das auch von vorne machen, dass man den Gegner dann am Hinterrad hält und so von der Taktik her, dass man dieses Sprinterloch ihm nicht gewährt, sondern ihn immer am Hinterrad hält und dann mit dem Antritt beherrscht.

Beim Tandem ist es so, dass man sich dann auf seinen Hintermann sehr verlassen muss. Das konnten wir ganz gut damals mit dem Horst Gewiss, der ein sehr gutes Auge hatte und der mir gute Befehle gegeben hat, wann wir denn anfangen mussten. Man sagt beim Tandem, der Kopf ist sitzt vorne, die Kraft hinten, so war das bei uns auch so'n bisschen, weil ich hatte keine Angst reinzuhalten.

Nach insgesamt zwölf Jahren erfolgreicher Radsportkarriere hat sich Wolfgang Schäffer dann 1979 entschlossen, seine Radsportkarriere zu beenden.

Ich habe einfach erkannt in 1979, dass ich mich sportlich nicht weiterentwickeln werde. Die letzte deutsche Meisterschaft, die haben wir nicht mehr gewonnen, da sind wir nur zweiter geworden im Tandem. Man hat einfach gemerkt, man hat Zenit überschritten und dann habe ich für mich entschieden, ich fahre dieses Jahr noch zu Ende und beende das ganz sauber, fahre noch alle Rennen und habe es auch mit einer Platzierung Dritter bei der deutschen Meisterschaft Omnium in Frankfurt zu Ende gebracht. Weil ich hab' gedacht, du bist jetzt 28, 29, du musst mal irgendwann auch an deine Zukunft denken.

Was ist sein persönliches Fazit aus den zwölf Jahren Radsport?

Zum einen, wenn man etwas erreichen will, muss man dafür trainieren. Zum anderen, eine Gemeinschaft, wie auch immer im Sport, selbst wenn man dann Gegner ist in bestimmten Disziplinen. Aber der Sport hält zusammen. Das ist etwas ganz, ganz Wichtiges für mich.

33 Jahre hat Wolfgang Schäffer danach als Journalist gearbeitet. Heute ist er freier Journalist und hat sich auf das Thema Autos spezialisiert, seine große Leidenschaft. Seine andere große Leidenschaft ist aber immer noch Radfahren.

Es kommt darauf an, wenn ich zu Hause bin, fahre ich so zwischen 2 und 3 Stunden auf der Straße. Bei schlechtem Wetter, wenn es regnet oder wenn es mir zu kalt ist, gehe ich tatsächlich in den Keller und fahre eine Stunde auf der Rolle. Ich find's einfach eine grandiose Sportart.