

Volleyballteam verliert das EM-Viertelfinale

FRANKFURT (dpa). Der Medaillen-Traum der deutschen Volleyball-Nationalmannschaft bei der EM in Dänemark und Polen ist geplatzt. Das Team von Bundestrainer Vital Heynen konnte beim 1:3 (30:28, 25:27, 22:25, 20:25) gegen den Olympia-Vierten Bulgarien am Mittwoch in Danzig kaum an seine Topleistungen anknüpfen und verpasste den Einzug ins Halbfinale. Die Deutschen müssen zwar die Heimreise antreten, haben jedoch Wiedergutmachung für den blamablen Auftritt bei der EM von 2011 betrieben. Dort war die Männer-Auswahl des Deutschen Volleyball-Verbandes (DVV) nur Vorletzter geworden. Von Müdigkeit war bei den Bulgaren nach dem 3:2-Sieg im langen Achtelfinale gegen Co-Gastgeber Polen nichts zu spüren. Nach Problemen in Annahme und Angriff hechelten die Deutschen einem 12:17 hinterher, ehe Georg Grozer & Co. auf 16:17 verkürzten. Sie wendeten einmal den direkten Verlust des ersten Durchgangs ab, ehe sie dank eines Blocks von Tim Broshog ihren fünften Satzball zum 30:28 verwandelten. Auch im zweiten Durchgang überzeugte die deutsche Auswahl zunächst. Broshog ärgerte die Bulgaren beim Block, mit 10:8 ging der Olympia-Fünfte von London verdient in Führung. Aber trotz eines Satzballs mussten sich die DVV-Männer geschlagen geben: „Wir müssen die einfachen Sachen gut machen“, sagte Heynen während einer Auszeit. Denn leichte Fehler und große Probleme in der Annahme brachten die Deutschen aus dem Rhythmus. Auch Satz drei ging an Bulgarien. Gegen den Block des Gegners wusste sich das Ensemble des DVV nicht zu helfen. Der 11:14-Rückstand im vierten Durchgang brach den Widerstand.

America's Cup: Sieg für Oracle

ash. FRANKFURT/SAN FRANCISCO. Eines der spektakulärsten Comebacks der Sportgeschichte ist mit einem Triumph gekrönt worden. Im 19. und letzten Rennen dieses wechselvollen und für die beiden Crews so nervenaufreibenden America's Cup konnten sich die Amerikaner am Mittwochmittag (Ortszeit) mit einem Vorsprung von 44 Sekunden durchsetzen und ihren Titel doch noch erfolgreich verteidigen. Länger hatte in der 162 Jahre langen Geschichte der wichtigsten Segelserie bisher keine Regatta gedauert. Nach elf Rennen hatte Gegner Neuseeland noch 8:1 geführt. Der Endstand: 9:8. Das Oracle-Team hatte wegen eines Regelverstosses dazu noch zwei Minuspunkte aufholen müssen. Zwar kämpften die Neuseeländer nochmals, kamen am schnellsten vom Start weg und führten auf der Bahn zur Lee-Tonne, wurden dann aber wie schon am Vortag auf dem Kreuzkurs gegen den Wind von den Amerikanern überholt.

Jochen Schümann über das packende Duell um den America's Cup, die Gründe für die Aufholjagd der Amerikaner und die Chancen für ein deutsches Team

„Ich verteuflte diese Rennmaschinen doch nicht“

Die rasenden Katamarane von San Francisco sorgen nicht nur in der Segelwelt für Faszination. Haben Sie in den vergangenen Wochen das Duell zwischen Amerikanern und Neuseeländern ebenso genossen verfolgt?

Leider. Ich hänge bis in die Nacht vor dem Fernseher oder Computer ab, um mir die Rennen live anzuschauen, und gehe deshalb viel zu spät ins Bett. Es interessiert mich logischerweise, und ich verfolge den America's Cup sehr intensiv.

Wie kann es sein, dass die Kiwis nach komfortabler Führung ein Rennen nach dem anderen abgegeben haben?

Ich hatte schon vor dem Beginn des America's Cup gesagt, dass es nur einen Sieger geben kann – nämlich Oracle. Nur haben die sich bei ihren Potentialen am Anfang nicht besonders schlaue angestellt. Aber jeder Tag mehr führte zur normalen Verteilung der Kraftverhältnisse.

Es hieß vor dem Start David gegen Goliath. Dann zogen die Neuseeländer plötzlich den übermächtigen Oracle-Segler auf und davon. Wie bewerten sie die sensationelle Aufholjagd der Amerikaner?

David war rechtzeitig auf dem Wasser, hatte sein Boot gut konstruiert und seine Konzeption schwimm- und segelfähig gemacht. Aber irgendwann sind die 80 oder 100 Millionen Dollar verbraucht. Auf der anderen Seite steht mit dem Geld von Larry Ellison ein riesiges Team mit unbegrenzten Ressourcen – personell, technologisch, finanziell. An jedem Tag, der verging, hat diese Riesenmaschinerie weitergearbeitet. So wurde das Boot permanent entwickelt und das ganze Team stabiler.

Immerhin hat Oracle nach dem krassen Fehlstart bewiesen, dass man an den richtigen Schrauben gedreht und Ruhe bewahrt hat. Das schafft ja nicht jeder.

Die Überraschung ist nicht, dass Oracle so schnell gelernt hat, sondern dass ihr Lernstartpunkt relativ weit unter dem der Kiwis lag. Dass sie sich dann



Im Fokus: Tony Martin unterwegs zum dritten Titel

Foto AP

Tony Martin hat gelernt, mit Schmerzen umzugehen, der Radsport hat ihm dafür auch reichlich Gelegenheiten geboten. Durch schwere Stürze oder durch harte Rennen. Im Zeitfahren zum Beispiel ist eine enorme Leidenschaft notwendig. Martin schreckt das aber nicht. Er hat schon häufig bewiesen, Qualen standhalten zu können, am Mittwoch bestätigte er das wieder. Schließlich war bei den Weltmeisterschaften in der Toskana eine 57,9 Kilometer lange Strecke zwischen Montecatini und Florenz zu bewältigen, ein ungewöhnlich langer „Kampf gegen die Uhr“. Aber Martin zeigte auch auf diesem vorwiegend flachen Kurs Stehvermögen – und holte sich in beeindruckender Manier den dritten WM-Titel nacheinander im Zeitfahren. Martin, der im Ziel als Zeichen seines abermaligen Triumphes drei Finger hob, funktionierte wie ein Uhrwerk.

Es war ein exzellent besetzter Wettbewerb, der Cottbuser Martin hatte stärkere Konkurrenten als im vergangenen Jahr in Valkenburg. Mit Fabian Cancellara etwa oder dem Briten Bradley Wiggins, dem Sieger der Tour de France von 2012 und Zeitfahr-Olympiasieger von London. Martin, Zweiter von London, sagte deshalb nun im Überschwang des Glücks: „Das war einer meiner größten Siege.“ Errungen, wie er betonte, mit dem besten Material, das ihm je zur Verfügung stand. Und mit großer mentaler Stärke.

Just gegen den Schweizer Cancellara hatte der deutsche Radprofi unlängst bei der Spanien-Rundfahrt eine Niederlage

Martin zum Dritten

Wieder Weltmeister im Zeitfahren. Der Deutsche kämpft in Florenz Wiggins und Cancellara nieder – und den eigenen Schmerz.

Von Rainer Seele, Florenz

im Zeitfahren erlitten und aus der ungewohnten Situation frische Motivation geschöpft. Es sei eine Art Wächter gewesen, sagte Martin, solche Rennen seien „kein Selbstläufer“. Er hatte dieser Tage auch auf den großen Druck hingewiesen, den er als Titelverteidiger spüre – „aber ich kann unter Druck sehr schnell fahren“. Martin, bereits im Teamzeitfahren am vergangenen Sonntag mit Gold dekoriert, hatte schließlich 46 Sekunden Vorsprung vor dem Zweiten Wiggins, und er war 48 Sekunden schneller als Cancellara. So befüllt war Martin am Mittwoch, dass er gleich ankündigte, dem Zeitfahren treu zu bleiben. „Ich will das nicht hergeben.“ Außerdem plant der Zeitfahr-Spezialist noch einen besonderen Angriff: „Jetzt ist Olympia fällig.“ Cancellara hatte sein Augenmerk angeblich gar nicht auf das WM-Zeitfahren gelegt. Der Berner, der in diesem Jahr auf die Tour de France verzichtet hatte, sprach von einem anderen großen Ziel in Florenz: dem Straßenrennen am kom-

menden Sonntag. Obwohl er sich doch auch zuletzt bemüht hatte, seine Haltung auf der Zeitfahr-Maschine zu verbessern – wegen eines vermeintlichen körperlichen Nachteils gegenüber dem Wahl-Schweizer Martin. Zusammen mit dem Velohersteller Trek arbeitete Cancellara im Winter an einer aerodynamischen Optimierung. Sie besteht im Wesentlichen aus einem Lenker, der zu einer engeren Schulterführung zwingt und trotzdem ein lockeres Aufliegen der Unterarme ermöglicht. Das neue Rad war erstmals bei der Vuelta getestet worden, damals mit durchschlagendem Erfolg. Dem Vernehmen nach sind Cancellaras Schultern mindestens zehn Zentimeter breiter als jene von Martin oder Wiggins. Auf einem Zeitfahr-Parcours ohne nennenswerte Erhebungen ist der Schweizer damit größeren Anstrengungen unterworfen als seine schmaleren Rivalen.

Während Martin als letzter Starter mit der Nummer 1 seinen nächsten Coup landete, hatte ein ehemaliger deutscher Zeit-

fahr-Weltmeister am Mittwoch womöglich seinen letzten größeren Auftritt. Der 38 Jahre alte Wittenberger Bert Grabsch, Champion von 2008 und am Mittwoch Zwanzigster im Zeitfahren, erhält bei dem belgischen Rennstall Omega Pharma-Quickstep, für den auch Martin fährt, keinen neuen Vertrag. Grabsch, der von seinem Team schon für die Tour 2013 nicht nominiert worden war, ist tief enttäuscht darüber. Er hatte bereits Anfang des Jahres festgestellt, dass seine Mannschaft ihn ins Abseits stellen würde – Grabsch wurden lediglich 53 Renntage in dieser Saison zugestanden. „Ich wurde aussortiert“, klagte er. Dabei glaubt er doch, immer noch ein gestandener Rennfahrer zu sein. „Ich habe meine Qualitäten nicht verloren“, behauptete Grabsch, „aber sie wurden bei Omega nicht so geschätzt.“

Martin, langjähriger Wegbegleiter von Grabsch, bedauert diese Entwicklung. Und hofft, dass sein Kollege doch noch einen „würdigen Abschluss“ seiner Laufbahn in einer anderen Equipe finden möge. Martin selbst, zehn Jahre jünger als Grabsch, blickt nun entspannt den letzten Rennwochen dieses Jahres entgegen. Danach wartet aber noch ein eher unangenehmer Termin auf ihn. Wegen des Kahnbeinbruchs, den er sich bei der Tour 2012 zugezogen hatte, wird Martin sich demnächst einer Handoperation unterziehen. Dabei wird ein Stück Knochen aus dem Becken genommen und in die verletzte Hand zwischen Daumen und Handgelenk eingesetzt. Martin, der zähe Radprofi und glorreiche Zeitfahrer, hat schon Schlimmeres überstanden.

PERSÖNLICH

Fahrradkurier des Widerstands

Gino Bartali – „Gerechter unter den Völkern“

Gino Bartali war der größte Bergfahrer seiner Zeit. Wenn er sich die Rampen hinaufkämpfte, zerrte er an seinem Lenker, als wollte er ihn zerreißen. Seine Zähigkeit und Willenskraft waren immens. 1938 gewann der Italiener die letzte Tour de France vor dem Zweiten Weltkrieg. Und 1948 die zweite Tour danach. Da nannten sie ihn schon „il Vecchio“ – den Alten. Bartali war 34 Jahre alt, und das Herzstück seiner Karriere war dem Krieg zum Opfer gefallen. Alle glaubten, ihn zu kennen: den unbeugsamen Katholiken, der sich mit Landsmann Fausto Coppi eines der dramatischsten Duelle des Radsports lieferte. Was sie nicht wussten: Die Trainingsfahrten, die er während der Kriegsjahre regelmäßig unternahm, hatten nicht nur seiner Fitness gedient. Sehr oft fuhr er die knapp 300 Kilometer von seiner Heimat Florenz nach Assisi und zurück und erfüllte eine gefährliche Mission. In den Rohren und im Sattel seines Fahrrads transportierte er Fotos und Spezialpapier, aus denen in Assisi falsche Pässe hergestellt wurden. So



Gino Bartali fand, dass es Medaillen gibt, die auf die Seele geheftet werden. Foto telepress

half er bei der Rettung von etwa 800 Juden. Bartali versteckte eine jüdische Familie in einer Wohnung, die ihm gehörte, schmuggelte als Fahrradkurier des Netzwerks um Erzbischof Elia Angelo Dalla Costa falsche Papiere für verfolgte Juden an den Kontrollposten der Nazi-Besatzung vorbei und lieferte sie an der Wohnungstür aus. Bartali sprach nie über sein Engagement im Widerstand – nur einer Verwandten des ehemaligen Florentiner Rabbis Nathan Cassuto öffnete er sich, bestand aber darauf, dass das Gespräch nicht aufgezeichnet würde. Aufgrund von Zeugenaussagen beschäftigte sich trotzdem die Holocaust-Gedenkstätte Yad Vashem mit den Verdiensten des im Jahr 2000 im Alter von 86 Jahren verstorbenen Radrennfahrers. Anfang der Woche, während der Rad-Weltmeisterschaft in seiner Heimat, wurde er posthum als „Gerechter unter den Völkern“ geehrt. oni.

Der dreimalige Olympiasieger hegt immer noch Vorbehalte gegenüber dem aktuellen Format des renommierten Segel-Wettbewerbs. Der Faszination der Rennen vor San Francisco aber kann er sich nicht entziehen.



Der 59 Jahre alte Jochen Schümann hat 2003 und 2007 als Sportdirektor des Schweizer Alinghi-Teams den America's Cup gewonnen. Die jüngste Siegesserie der amerikanischen Oracle-Segler kommt für ihn nicht überraschend.

Fotos Jens Hoyer, dpa

schnell fortentwickelten, ist das Mindeste, was man von einem Topteam mit Topleuten erwarten kann. Wir müssen uns nur die Besetzung auf den Booten anschauen. Da sitzen bei Oracle Olympiasieger in entscheidender Position, die das sportliche und psychische Rüstzeug für solche Duelle haben. Und im Hintergrund sind mit Ingenieuren und Desi-

gnern noch ganz andere Armeen aufgereiht. Das darf man nicht vergessen.

Sie haben vor dem Start des America's Cup Kritik geübt. Hat Sie die Faszination der Rennen jetzt wieder versöhnt?

Das Zuschauen macht echt Spaß. Es ist definitiv guter Sport, gutes Matchracing, bei dem sich zwei Teams auf Augenhöhe

begegnen. Taktisch, ein Schachspiel, nicht nur Autorennen im Kreis. Es gibt jede Menge Manöver. Diese Katamarane sind schon was Besonderes – aber damit wollen wir sie nicht hochjubeln. Ich halte es weiterhin für fraglich, ob sie mit den vielen Flügeln unter und über dem Wasser den typischen Segelsport darstellen. Und ich bleibe dabei, dass die Regatta mit

den Herausforderern vor dem großen Finale ein Schuss in den Ofen war. Nur mit drei Teams und Rennen, die aufgrund der unterschiedlichen Leistungsstärke langweilig waren oder gar nicht stattfanden, weil kein Gegner da war. Das ist kein richtiger Wettbewerb und war für mich und viele andere sehr deprimierend zu sehen.

Aber muss man den Veranstaltern nicht zugestehen, dass sie mit dem Katamaran-Format den Segelsport revolutionieren und ganz neue Zielgruppen ansprechen wollten? Das ist ihnen gelungen. Zudem verband der America's Cup schon immer Spitzen-Know-how mit elitärem Anspruch. Das ist keine Schande.

Die Katamarane sind spektakuläre Boote. Ohne Zweifel. Aber sie sind auch nicht der ursprüngliche Grund, weshalb wir in den Monaten vor dem Finale eine schlechte Veranstaltung gesehen haben. Ich habe da eine andere Meinung. Wenn man 100, 150 oder 200 Millionen Dollar ausgeben muss, um eine Chance zum Mitspielen zu haben, ist das einfach zu teuer. Wenn da der Sieger als maßgebender Bestimmer des nächsten America's Cup nicht gegensteuert, bleibt die Mehrheit der Segelwelt von dieser Regatta ausgeschlossen. Das kann niemand gut finden.

Einige junge deutsche Segler nahmen gegen den Willen der Funktionäre an einer Nachwuchs-Katamaran-Regatta im Vorprogramm des America's Cup teil. Auch Sie kritisierten die Jungs, die sich selbst finanzierten und Spendengelder sammeln für die Reise. Jetzt hoffen die Segler auf eine richtige Kampagne für den America's Cup. Was können Sie dagegen haben, wenn Talente sich so engagieren und Eigeninitiative zeigen?

Gegen den Wunsch, zum America's Cup zu wollen, habe ich überhaupt nichts. Ich kann ihn gut nachvollziehen. Deutschland sollte bald mal wieder dabei sein. Ich habe nur kritisiert, dass sie für die Schaulustregatta in San Francisco eine Menge Zeit und knapp 100 000 Euro investiert haben, um am Ende Vorletzter zu werden.

Das war vorher absehbar. Ich glaube nicht, dass es ihrer Popularität oder ihrem seglerischen Sachverstand gedient hat. Da wurden Ressourcen enthusiastisch für etwas verballert, das den eigentlichen Karriereplänen kaum dient.

In anderen starken Segelnationen wie Neuseeland ist es üblich, dass sich die Segler breit aufstellen und nicht nur auf eine olympische Bootsklasse spezialisieren. Warum sollen junge Talente nicht zeigen, dass sie mehr wollen?

Ich hätte es lieber gesehen, wenn sie ihre ganze Konzentration weiterhin voll auf ihre Olympiakampagne gerichtet hätten. Die internationale Segelwelt interessiert sich nicht für Vorletzte. Nein, da wird auf die Plätze eins bis drei bei Olympia geschaut. Diese Leute bekommen eine Chance beim America's Cup. Das müssen Talente wie Philipp Buhl oder Erik Heil realisieren. Sie haben ihre Karriere durch den San-Francisco-Trip eher beeinträchtigt, auch wenn ich für ihre Motivation gewisses Verständnis habe.

Peilen Sie den America's Cup, den Sie zweimal mit der Schweizer Alinghi-Crew gewinnen konnten, nochmals mit einem deutschen Team an?

Durchaus. Das Thema interessiert mich weiterhin. Ich habe dazu Erfahrung gesammelt, die andere in Deutschland nicht haben. Wichtig für uns Deutsche ist aber, dass wir als Grundlage dafür wieder junge Segler haben, die eine olympische Medaille gewinnen. Deshalb lege ich auf dieses Thema so viel wert.

Wären Sie auch dabei, wenn es wieder auf Katamarane zulief?

Selbstverständlich. Ich verteuflte diese Rennmaschinen doch nicht, nur weil ich sie bisher nicht bevorzugt habe. Der Katamaran ist auch nur ein Segelboot. Alle, die vor San Francisco gesegelt sind, sind nicht als Katamaran-Segler geboren worden. Zum Schluss bleiben gute Segler überall gute Segler. Das Gespräch führte Michael Ashelm.