





DER ANDERE WEG

Junioren, Nationalmannschaft, Profivertrag – der Weg zum Berufssrennfahrer ist gewöhnlicherweise vorgezeichnet. Dass es auch anders geht, beweist Christian Grasmann. Der Bayer gilt seit Jahren als eine der schillerndsten Figuren der Sixdays-Szene. Eine Geschichte über den Mut, aus Konventionen auszubrechen.

Text Werner Müller-Schell
Fotografie ZUPERDEHLIE/Kåre Dehlie Thorstad



Eine von außen unscheinbare Lagerhalle im oberbayerischen Holzkirchen birgt in ihrem Inneren einen Radsportschatz. Mehr als 30 Rennmaschinen befinden sich in der Garage am Ortsrand der typisch alpenländischen Kleinstadt: Klassiker längst vergangener Rennradepochen, seltene Ausstellungsstücke und Renner, die gerade noch bei Bahnrennen in der ganzen Welt unterwegs waren und, auf Hochglanz poliert, auf ihren nächsten Einsatz warten. Dazwischen: Kisten voller Trikots, alter Pokale, Siegerkränze, Startnummern und unzähliger Ehrenwimpel von früheren Rennen. Hier, in einem Materialdepot in einer 15.000-Seelen-Gemeinde 30 Kilometer südlich von München und nur einen Steinwurf von den Alpen entfernt, wird ein Stück Radsportgeschichte erzählt. Es ist die Geschichte eines der erfahrensten und zugleich polarisierendsten Sechstagerrennfahrer Deutschlands: Christian Grasmann.

17 Saisons auf den Winterbahnen, mehr als 80 Sixdays. Grasmann, 36 Jahre alt, ist einer der letzten Bahnprofis, die einer Ära entstammen, als die Sechstagerennen noch Hochkonjunktur hatten und in ganz Europa winterliche Publikumsmagneten waren. Schon in den 2000er-Jahren fährt er Schulter an Schulter mit Größen wie Bruno Risi, Franco Marvulli, Rolf Aldag und Erik Zabel. Und er erlebt hautnah mit, wie viele traditionsreiche Events plötzlich reihenweise aus dem Kalender verschwinden: Dortmund, Grenoble, Köln, Stuttgart, Zürich – als Grasmanns Karriere beginnt, geht die große Sechstagezeit langsam zu Ende. „Das mitzuerleben, hat verdammt wehgetan“, erinnert er sich.

17 SAISONS AUF DEN WINTERBAHNEN, MEHR ALS 80 SIXDAYS. GRASMANN, 36 JAHRE ALT, IST EINER DER LETZTEN BAHNPROFIS, DIE EINER ÄRA ENTSTAMMEN, ALS DIE SECHSTAGERENNEN NOCH HOCHKONJUNKTUR HATTEN.

Als die Radrennbahn in der Münchner Olympiahalle, in der bis 2009 die Münchner Sixdays, sein Heimat-Event, ausgetragen wurden, abgebaut wird, ist auch er dabei. Ein kleines Stück Holz, die 120-Meter-Marke, hat er sich zur Erinnerung aufgehoben. Auch sie zählt zu seiner Sammlung in Holzkirchen. Grasmann ist wütend und enttäuscht zugleich, wenn er von dieser Zeit erzählt. „Es hat sich seitdem in der Szene leider kaum etwas verändert. Und ehrlich gesagt kann ich dieses übermütige Geschwafel im Radsport nicht mehr hören: Alle wollen WorldTour oder große Events – am Ende passiert aber doch wieder nichts. Wir brauchen uns nicht zu wundern: Der Radsport hat die breite Masse, die Medien und die Sponsoren mit Hochmut und der kaum vorhandenen Bereitschaft, sich zu modernisieren, vor den Kopf gestoßen. Und was mit den Sixdays passiert, ist dafür ein gutes Beispiel.“

Während Grasmann durch das Materialdepot führt und die vielen im Laufe seiner langen Karriere gesammelten Schätze zeigt, sind die Leidenschaft, aber auch die Ernüchterung, die sich in 17 Jahren Radsport bei ihm angesammelt haben,

unverkennbar. Bis heute hat sich der Sechstagezirkus nicht mehr erholen können. Mit Bremen und Berlin gibt es seit Jahren nur noch zwei Sixdays auf deutschem Boden, Letzteres wird längst von einer großen Sportmarketingagentur aus Großbritannien gesteuert. Grasmann, der sich trotz zweier Sechstagesiege – 2016 in Bremen gemeinsam mit Kenny De Ketele und 2017 in Rotterdam zusammen mit Roger Kluge – selbst als „höchstens drittklassigen Fahrer“ bezeichnet und für den eine Straßenkarriere in der WorldTour oder eine mögliche Tour-de-France-Teilnahme niemals zur Debatte stand, hat sich trotzdem durchgebissen.

Ein Kampf, den er oft alleine ausgetragen hat. Jahr für Jahr, Rennen für Rennen. Es ist das Talent des Christian Grasmann, dass er eben mehr kann als nur Rad fahren. Der „Grasi“, wie er in der bayerischen Radszene genannt wird, ist nicht nur Radprofi, sondern auch Manager. Er berät Events, hilft Fahrerkollegen, ist Vereinsvorstand seines eigenen Clubs, des RSV Irschenberg, und mit den Maloja Pushbikers hat er eines der international bekanntesten Bahnrennteams aufgebaut. 70 Stunden die Woche arbeitet er an seinem Traum, Rad-

profi zu sein und „gleichzeitig dem Bahnradsport einen neuen Anstrich zu verpassen“. Grasmann, der früher für seine Ideen und Projekte oft belächelt worden ist, sagt selbst: „Ich bewege mich in einer Nische. Und es ist eine, in die sich sonst nur wenige trauen.“

Junioren, Nationalmannschaft, Profivertrag – dass Grasmann schon in jungen Jahren nicht den konventionellen Pfad eines Radprofis geht, sondern sich stattdessen lieber seinen eigenen Weg sucht, hat viele Gründe. Einer ist, dass er gerne sagt, was er denkt. Der Bayer mit dem rasierten Kopf und dem Vollbart ist jemand, der das Herz auf der Zunge – oder eben auf dem Sattel – trägt. Grasmann ist ein Revolutionär, einer, der polarisiert, einer, der gerne aus gängigen Konventionen ausbricht – und beim Versuch, Funktionäre und Veranstalter von seinen Ideen zu überzeugen, schon mal den Finger auf die Wunde legt. Eine Eigenschaft, die gerade im starren System des Profiradsports nicht überall gut ankommt: „Es ist nun einmal so, dass wir im Radsport ein Systemproblem haben. Was für einen Anreiz habe ich denn als junger Mensch, am Sonntagvormittag gegen 18 andere Fahrer ein Kriterium in einem Industriegebiet ohne Zuschauer zu fahren? Leider so gut wie keinen. Da wurde einiges verschlafen“, ist in etwa einer seiner Kritikpunkte. Er muss es wissen: Ein beachtlicher Teil des Lagers in der Holzkirchner Garage wird von dem Material der Jugendfahrer des RSV Irschenberg eingenommen – einer der erfolgreichsten Nachwuchsmannschaften Deutschlands. Es ist eines von vielen Projekten Grasmanns.

EIN FRÜHER KARRIERERÜCKSCHLAG

Während er auf das Material der Youngster, der „Maloja Pushbikers Future Stars“, wie sie im Verein genannt werden, zeigt, erinnert sich Grasmann selbst an seine Zeit als junger Rennfahrer. Als Quereinsteiger und ehemaliger Skifahrer beginnt er erst mit 19, richtig zu trainieren. Er hat Talent. Bei seinem ersten Sichtungswettbewerb zeigt der groß gewachsene Bayer die bayerischen Landestrainer auf Anhieb. Es dauert nicht lange, dann fährt er Bundesliga und erhält Sportförderung. Feste Strukturen, vorgegebene Trainings-schemata – so richtig warm wird er mit den Routinen im Verband allerdings nicht. Auch nicht, als er 2004 in Leipzig überraschend, wie aus dem Nichts, Dritter bei der deutschen Meisterschaft in der Einerverfolgung wird – nur knapp hinter einem gewissen Jens Lehmann, seines Zeichens immerhin Olympiasieger. Ein paar Wochen später kommt jedoch der Rückschlag: Grasmann, der ▶

▶ Mit seinen Ideen will Grasmann den Bahnradsport revolutionieren. Das Rezept: Profis, Amateure und Jugend unter einem Dach, dazu eine Prise erfrischendes Marketing.



es gerade in den Kader geschafft hat, wird bei einer Sichtung von Leistungssportdirektor Burckhard Bremer als Fahrer ohne Perspektive eingestuft. Mit 23 Jahren. „Ich war als Quereinsteiger super motiviert und hatte echt Bock – und dann kriegst du als junger Mensch so eine Ansage. Ohne Diskussion, ohne jegliche Chance. Das tötet doch jede Ambition“, erinnert er sich.

Zu alt, zu wenig systemkonform. Nach der Enttäuschung im Nachgang der erfolgreichen deutschen Titelkämpfe will er alles hinschmeißen. Es kommt nicht von ungefähr, dass der heutige Sixdays-Star mittlerweile keinem jungen Fahrer mehr empfiehlt, den klassischen Weg über den Verband einzuschlagen. „De facto ist es leider so – und dafür gibt es zwei Gründe“, murmelt er. „Heutige Nationalmannschaften lassen keine Freiheiten mehr zu. Die Teilnahme an lukrativen Sechstagerrennen, mit denen die jungen Profis ihren Sport finanzieren könnten, wird oftmals untersagt, das Geld fließt aber gleichzeitig nur in die Topfahrer. Natürlich könnte man sich hochkämpfen – aber wer soll das dann finanzieren?“

Für den Revoluzzer Grasmann ist die leistungssportliche Disqualifikation durch Bremer allerdings eine Initialzündung: Gemeinsam mit Freunden und Förderern geht er fortan seinen eigenen



Weg. Es ist ein Weg mit Umwegen, aber geleitet von einer Vision: den Profiradsport modern zu interpretieren. Beim RSV Götting-Bruckmühl, bei dem er damals Schulter an Schulter mit einem gewissen Ralph Denk fährt, findet er Mitstreiter. Doch der Streit um ein neues Trikot beendet auch diese Ära schnell. „Wir wollten einen Neustart, mit neuen Sponsoren. Unser Trikotentwurf war etwas moderner als bisher, der alte Vorstand hat das Design aber abgelehnt. Die Begründung: Ein Straßenprofi darf nicht wie ein Mountainbiker aussehen.“ Grasmann muss heute lachen, wenn er diese Anekdote erzählt. „Wir haben den Verantwortlichen dann ein Ultimatum gestellt: Entweder dieses Trikot oder wir gehen – am Ende sind wir gegangen.“ Ein paar Monate später, im Frühjahr 2007, gründet er den RSV Irschenberg – den Club, für den er heute noch fährt.

Im ersten Stock in seinem Materialdepot in Holzkirchen hat sich Grasmann ein Loft eingerichtet. Auch hier sind Räder ausgestellt, eine bequeme Ledercouch, Holzmöbel und Musikboxen sorgen für entsprechendes Ambiente. Von hier aus managt er alle seine Aktivitäten: den Verein, die Jugendfahrer, die Bahnequipe, seine Karriere. In einer Kiste wühlt er nach alten Startnummern. Er findet die Akkreditierung des Berliner Sechstagerrennens aus dem Jahr 2005 – eines der ersten seiner Karriere. Damals noch Lückenfüller im Sixdays-Peloton, ist er heute eines der Aushängeschilder der Szene geworden. Das Publikum liebt den oberbayerischen Revoluzzer und seine direkte Art – und der zahlt es mit Leistung zurück. 2010 und 2015 gewinnt er zwei deutsche Meisterschaften, 2013/14 und 2014/15 zweimal die britischen Revolution-Series. Im Feld befinden sich keine Geringeren als die Tour-Stars Mark Cavendish und Bradley Wiggins. Das Thema Bahn-Nationalmannschaft ist aber passé – für immer. „Ich gehe Hindernissen aus dem Weg. Daher gilt für mich: Der beste Kontakt mit dem BDR ist kein Kontakt“, stellt er klar.

Es kommt nicht von ungefähr, dass auch die Maloja Pushbikers ohne UCI-Continental-Lizenz unterwegs sind. Eine Mannschaft, die über die Jahre gewachsen und mittlerweile auf der ganzen



▲ Grasmann mit der Akkreditierung für das Berliner Sechstagerrennen 2005. War er damals noch als Lückenfüller im Feld unterwegs, ist er heute selbst einer der Vorreiter der Szene.

Welt gefragt ist – egal, ob bei Sechstagerrennen, Kriterien oder Fixed-Gear-Events. Stars wie Leif Lampater, Marcel Kalz oder Maximilian Beyer gehörten bereits zum Kader. „Wir verkaufen Image, Lifestyle, Leidenschaft“, sagt Grasmann. Er bezeichnet die Pushbikers gerne als Start-up des Radsports [siehe Infokasten links]. Auch wenn das Geld oft knapp ist: Ein gutes Rennprogramm kann er seinen Fahrern doch immer bieten: Sechstagerrennen, UCI-Rundfahrten im Iran, Kriterien in New York, Bahn-Events in Australien und England. Falls doch noch etwas im Budget übrig bleibt, investiert er es in Marketing. „Wir wollen dem Bahnrad sport einen neuen Anstrich verpassen. Es geht bei uns um das große Ganze“, betont er immer wieder.

DER SELBST FAHRENDE MANAGER

Was er als großes Ganzes meint, zeigt sein Projekt beim RSV Irschenberg: Die Pushbikers fungieren hier als direkte Vorbilder des Nachwuchses. Stars zum Angreifen, die die Jungen motivieren sollen. Mit Erfolg: 300 Mitglieder, mehr als 60 Nachwuchslizenzen gibt es. Bei den bayerischen Landesmeisterschaften ist das Team eines der erfolgreichsten des Freistaates. Sieben Leute finden mittlerweile eine Dauerbeschäftigung in dem Großprojekt. Die wichtigste Hilfe an Grasmanns Seite: seine Lebensgefährtin Anne. Sie entwickelt Ideen mit und kümmert sich im Hintergrund. Besonders, wenn Grasmann, seit einem Jahr Vater eines Sohnes, im Winter selbst auf Tour ist: Von Dezember bis Februar verdient er fast das ganze Geld für die gesamte Saison. Die Sixdays in Gent, Bahnrennen in Australien, die Sechstagerrennen in Rotterdam, Bremen, Berlin und Kopenhagen sowie die Revolutions-Serie in England – rennfreie Tage gib es nur wenige. „Das ist die einzige Zeit im Jahr, in der wir ein



**Internationales Bahn team, Frauen-
equipe, Nachwuchsplattform – die
Maloja Pushbikers sind das Herzenspro-
jekt Christian Grasmanns. Weltweit ist
die seit 2010 an den RSV Irschenberg
angegliederte Equipe unterwegs, ohne
dabei ihre Heimat zu vergessen. Neben
den Profis gibt es über 60 Nachwuchsl-
izenzen, bei bayerischen und deutschen
Meisterschaften sammelt man Medaillen
am Fließband. Nicht umsonst ist
Grasmann von seinem Projekt über-
zeugter denn je: „Als wir aufgebrochen
sind, hätten uns wohl die Wenigsten
zugetraut, dass wir sieben Jahre später
weltweit Rennen gewinnen. Und
irgendwie stehen wir gerade erst am
Anfang. Die Maloja Pushbikers Future
Stars können das bezeugen.“
Mehr Informationen gibt es unter:
www.malojapushbikers.com**



bisschen Aufmerksamkeit für den Bahnradsport bekommen – und das müssen wir auch entsprechend ausnutzen.“

Trotz des Erfolges mit dem RSV Irschenberg und den Maloja Pushbikers – an seine Grenzen stößt Grasmann dennoch immer wieder: etwa, wenn seine Fahrer aufgrund der Regularien nicht die Trikots mit den Sponsoren der Pushbikers tragen dürfen, oder wenn ein Kriterium irgendwo in einem abgelegenen Industriegebiet stattfindet und er den Eltern der Youngsters erklären muss, warum es sich trotzdem lohnt, im Radsport am Ball zu bleiben. „Das Wichtigste in unserem Sport ist doch die Community. Es ist erst einmal egal, ob man Sixdays-Profi oder normaler Rennradfahrer ist – vor allem fährt man gerne Rad. Es gibt einen Grund, warum Events wie Red Hook oder Rad Race so erfolgreich sind, die Amateurrennen aber gleichzeitig ums Überleben kämpfen. Aber die Jugend begeistern, Sponsoren gewinnen – das versteht der Verband leider immer noch nicht.“

Wenn Grasmann spricht, ist er kaum zu stoppen. Er lebt den Radsport, er liebt ihn. Und genau deshalb setzt er sich so für ihn ein – auch wenn er damit so manch Alteingesessenen vor den Kopf stößt. Nichtsdestotrotz gilt: Sportler, die aus Liebe zu ihrem Sport den Mut beweisen, aus Konventionen auszubrechen, gibt es nicht oft. Und gerade diese Eigenschaft ist es, die Grasmanns Karriere zu dem macht, was sie ist: einem anderen Weg, einem Weg abseits des Mainstreams. Und

es ist auch eine Eigenschaft, die den „höchstens drittklassigen Fahrer“, wie er zum Ende des Besuchs im Holzkirchner Materialdepot grinsend wiederholt, zum vielleicht letzten großen Aushängeschild der Sixdays-Szene macht.

Im März wird Grasmann 37. Den Kampf für einen besseren Radsport, die Doppelrolle als Fahrer und Teammanager, den Spagat zwischen Familienvater und durch die Welt tingelndem Radprofi – lange will er sich die Mehrfachbelastung nicht mehr antun. „Vielleicht noch bis zu den Sixdays Anfang 2019“, überlegt er. Dann soll mehr Zeit für Familie und Freunde sein. Still wird es um Christian Grasmann, den bayerischen Radsport-Revolutzler mit dem markanten kahl gescherten Kopf und dem Hipster-Vollbart, allerdings nicht werden. Um den RC Amor München zu retten, einen der ältesten Radvereine Deutschlands, wurde er vor zwei Jahren dessen Vorsitzender. Im Materialdepot schlummern die alten Zeitfahrteiler aus den Neunzigerjahren: glänzendes Lycra, Blau mit weißen Sternen. Grasmann – „so etwas darf nicht verloren gehen“ – hat sie aufgehoben. Ein weiterer Schatz in seiner Sammlung, ein weiteres Kapitel Radsportgeschichte, das Grasmann neu schreiben will.

Und dann ist da noch der Traum von einer eigenen Radrennbahn im nahen Irschenberg, nur ein paar Kilometer vom Holzkirchner Pushbikers-Lager entfernt. Die Planungen laufen. Im Irschenberger Gemeinderat wurde das Projekt schon vor-

▲ Mit mittlerweile fast 37 Jahren befindet sich der Oberbayer im Herbst seiner Karriere. Ideen für die Zeit nach dem aktiven Radsport hat der findige Oberbayer genügend.

gestellt, auch der Bürgermeister steht hinter dem Radprofi, der mit seinen Projekten die kleine bayerische Gemeinde bis auf die andere Seite des Erdballs bekannt gemacht hat. Es soll eine Radrennbahn werden, die mehr sein wird als nur bloß ein Holzvoal. Eine Bahn mit Hotel und Geschäften – eine Idee, die nicht in die bisherigen Schemata des Radsports passt. Eine Idee, wie sie typisch für Christian Grasmann ist. Und eine Idee, mit der er seine Kritiker genauso verstummen lassen will wie mit dem RSV Irschenberg und den Maloja Pushbikers.

Auch seine zahlreichen Ausstellungsstücke, die Räder, Pokale und Erinnerungsstücke aus dem Lager in Holzkirchen irgendwann einmal in größerem Rahmen auszustellen, überlegt er. Ein Rad aus seiner Sammlung liebt er besonders: Es ist ein handgemachter Wenz-Rahmen – orange und weiß. Ein Einzelstück. „Den nehme ich nur für die Fahrt zur Eisdielen“, lacht Grasmann, als er das Rad hervorholt und stolz präsentiert. Ob er sich denn vorstellen könne, damit irgendwann auch zur eigenen Radrennbahn im nahen Irschenberg zu pendeln? „Klar, warum nicht.“