

Nicht der Sportler, sondern das Rad könnte gedopt gewesen sein: Der Weltverband UCI geht Spekulationen über Räder nach, die mit Elektromotoren aus Tirol unerlaubt schneller gemacht worden sein sollen.

Doping fürs Rad made in Tirol

Von Gerd Millmann
und Manuel Fasser

Wörgl – Ein bisschen Rummel war die Wörgler Jungunternehmerin Monika Schweizer gewohnt: 2007 wurde ihr der bronzene Eurobike-Award verliehen; ihre Firma schaffte es ins Ranking der 100 besten Newcomer Österreichs und selbst Radlegende Francesco Moser saß auf Schweizer Geschäftsleiter: einem motorunterstützten Rad, dem man sein Feature nicht ansieht.

Vor einigen Tagen fand sich Schweizer mit ihrem „Gruber Assist“ überraschend in einigen italienischen Tageszeitungen wieder, darunter *l'Giornale* und *L'Avvenire*; später auch im britischen *Guardian*. Die Geschichte: Es wird gemutmaßt, Profis könnten für den Giro d'Italia ihre Räder mit dem Motor aus Wörgl aufgemotzt haben. „Doping fürs Rad“, schrieben die Blätter.

Als Indiz führten die Zeitungen unerklärlich häufige Radwechsel an, die einen Grund haben könnten: Nach rund einer Stunde Betrieb ist der Akku leer. Neues Rad, neue Batteriepower.

Die *Basler Zeitung* erinnerte tagsdrauf an den Zeitfahrrallympiasieger Fabian Cancellara, der bei der Flantern-Rundfahrt und Paris-Roubaix allen auf und davon gefahren war. „Hat man hier nicht endlich eine Erklärung für dessen für viele nur schwer fassbare Überlegenheit?“, mutmaßt das Qualitätsblatt.



Links: Van Basso (vorne) setzte sich in einer Dreiergruppe ab und fuhr als Tageszweiter ins rosa Trikot. Oben: Die Basler Zeitung mutmaßte, Fabian Cancellara könnte seine Überlegenheit bei Paris-Roubaix einem im Rahmen versteckten Elektro-Antrieb aus Wörgl verdanken.

Die Gerüchte fanden bereits den Weg zum Weltverband UCI. „Es stimmt, wir haben einen Verdacht, dass es Teams und Fahrer gibt, die ‚pedalunterstützende‘ Räder verwenden“, bestätigt Marco Bognetti, ehemaliges Mitglied der UCI-Materialkommission, der den zeitweiligen Kommissionsleiter Jean Wauthier berät. Seit der Tour



Oben: Die Basler Zeitung mutmaßte, Fabian Cancellara könnte seine Überlegenheit bei Paris-Roubaix einem im Rahmen versteckten Elektro-Antrieb aus Wörgl verdanken.

Fotos: Reuters, Gruber Assist

de France des vergangenen Jahres machten Gerüchte die Runde. UCI-Sprecher Enrico Carpani erklärt, der Verband kenne sie und sei ihnen auf der Spur. Firmenchefin Schweizer ist gespalten, was sie vom Rummel halten soll. Einerseits könnte keine noch so teure Werbekampagne mehr Interesse wecken als der für sie

kostenlose Hype um der Antrieb. „Die Zugriffe auf unsere Homepage sprechen Bände: Früher waren es täglich 400 bis 500. Nun waren es mehr als 10.000.“ Andererseits sorgten die Worte „Doping fürs Rad“ für Unbehagen bei ihr. „Zuvor schon wurden wir auf Messen beschimpft, wie unehrenhaft unser Produkt sei. Dabei wollen wir nur jenen, die es wün-

schten, eine Erleichterung verschaffen“, sagt Schweizer, die einen möglichen Einsatz im Radsport anzweifelt.

Hauptgegenargument: „Die Geräuschentwicklung, die doch erheblich ist. Der Motor arbeitet mit 15.000 Umdrehungen, die ein Singen wie ein Zahnarztbohrer hervorrufen. Dies ist auch unser größtes Verkaufshemmnis.“

Der Nachweis – das ist derzeit die Schwierigkeit: Würde jemand mit E-Motor bei der Österreich-Rundfahrt erwisch werden, sagt Rudi Masak, Generalsekretär des heimischen Radsportverbands, dann droht die Disqualifikation und ein Disziplinarverfahren. „Das ist aber gar nicht so einfach, ich kann ja nicht vor jedem Start 200 Sättel runterschrauben und nachsehen, ob vielleicht ein Motor im Rahmen versteckt ist.“

Giro: die Entscheidung

Die Königsetappe: David Arroyo verlor bei der gesungenen Bergtappe, die den gefährlichsten Passo del Mortirolo beinhaltet, das rosa Trikot an Ivan Basso. Er startet heute als Gesamtführender in die letzte Bergtappe in Bormio.