

Ob Lance Armstrong Rothnaußlitz in Sachsen kennt, wissen wir nicht. Die Rothnaußlitzer jedenfalls kennen Lance Armstrong. TOUR konnte dort die Entstehung seines Fuhrparks für die Tour de France 2010 beobachten

Mobilmachung





Fast alles Eigenleistung: Am Anfang steht nur ein leerer Blechkasten, der auf ein LKW-Fahrgestell montiert wird. Von Serienproduktion kann hier keine Rede sein, das meiste am Aufbau ist reine Handarbeit



TEXT Jens Klötzer

FOTOS Picture Alliance/Thomas Eisenhuth

Ein Sonntagvormittag im eisigen Winter 2010. Das ostsächsische Örtchen Rothnaußlitz liegt still und stumm wie erfroren unter zweistelligen Minusgraden. Nur durch die Ritzen der rostigen Hallentore der Orten Fahrzeugbau GmbH dringen schwach Hammer schläge und das Zischen eines Schweißgeräts. Bis auf das renovierte Verwaltungsgebäude sieht es hier kaum anders aus als vor der Wende. Wäre nicht Sonntag, könnte man meinen, die Mitarbeiter des VEB Karosseriewerk Bautzen schweißten die Karosserien des DDR-LKW „Robur“ zusammen, genau wie vor 40 Jahren. Doch hinter den Hallentoren wird gerade Lance Armstrongs rollendes Wohnzimmer gebaut. Niederlassungsleiter Thomas Kretzschmar und seine Mannschaft rüsten einen normalen Omnibus zum neuen Teambus von Armstrongs Equipe RadioShack um – eine rollende Burg mit Küche, Duschen, Wohnbereich, Markisen und etlichen individuellen Details bis hin zur Ledercouch plus Flachbildfernseher für Armstrong; Auftragswert mehrere Hunderttausend Euro. Ein wichtiger Auftrag für das kleine Unternehmen im Kreis Bautzen, rund 50 Kilometer östlich von Dresden. Deswegen wird am Sonntag gearbeitet, und statt des Bratens zu Hause gibt es mittags Würstchen in der Kantine.

Wie kommt eine kleine Firma in der ostdeutschen Provinz dazu, für den erfolgreichsten und berühmtesten Radprofi der Welt und seine Equipe Teambus und Transporter zu bauen? „Wie der Blinde zur Ohrfeige“, antwortet Kretzschmar lachend und erzählt die gewundene Geschichte dieser spektakulären Verbindung. Sie beginnt 2005 im rheinland-pfälzischen Bernkastel-Kues, dem Hauptsitz der Orten GmbH. Orten ist Logistikpartner der nahe gelegenen Gerolsteiner Brunnen GmbH, die

Platz ist in der kleinsten Hütte: In den Laderaum passen 40 Rennräder und 150 Ersatzlaufräder, der doppelte Boden birgt Staukästen

zu der Zeit noch das Gerolsteiner-Profitteam sponserte. Und dessen Chef Hans-Michael Holczer gab den Anstoß zum Bau von Servicefahrzeugen für Radrennen. Leicht und wendig sollten sie sein und natürlich komplett ausgestattet: Stromgenerator, Wassertanks, Hochdruckreiniger, Waschmaschine, Werkzeugschränke und Staufächer wurden daraufhin in zwei 7,5-Tonner montiert. Das etwas verkorkste Ergebnis waren zwar wendige und voll ausgestattete LKW, die aber schon leer überladen waren. Glück im Unglück: Der TÜV drückte erst mal ein Auge zu. Wenige Monate später konnten die Aufbauten dank Modulbauweise auf größere Fahrgestelle montiert und doch noch legal eingesetzt werden.

Cervélo als Vorbild

Nach der Gerolsteiner-Auflösung kommt Orten mit dem Cervélo-Testteam und Teammanager Thomas Campana in Kontakt, der nach Verhandlungen über Technik und Preise die Fahrzeuge für die Saison 2009 in Auftrag gibt: zwei 18-Tonner und einen leichten Transporter für das Damenteam. Campana gilt als Perfektionist mit sehr genauen Vorstellungen, und er kennt auch die Schwächen

der Fahrzeuge der Konkurrenten. Was aus der Zusammenarbeit entsteht, ist ein Novum im Fahrerlager und gleichzeitig der Durchbruch für Orten: Statt der üblichen zwei kleinen LKW chauffiert das Cervélo-Team einen 18-Tonner mit viel Ausstattung, Platz und noch mal Platz. 42 Rennräder und 150 Laufräder fasst der Aufbau –



Ausziehen: Der erste Arbeitsschritt beim neuen Teambus ist die Demontage, der Ausbau beginnt von Grund auf neu

Eine rollende Burg mit Küche, Duschen, etlichen individuellen Details bis hin zur Ledercouch plus Flachbildfernseher für Armstrong

SIGMA SPORT®

schickt vier SIGMA ROX Teams zur TOUR TRANSALP



Die glücklichen Gewinner und alle weiteren Infos unter:

www.sigma-transalp.com



ROX 9.0 EDITION RACE

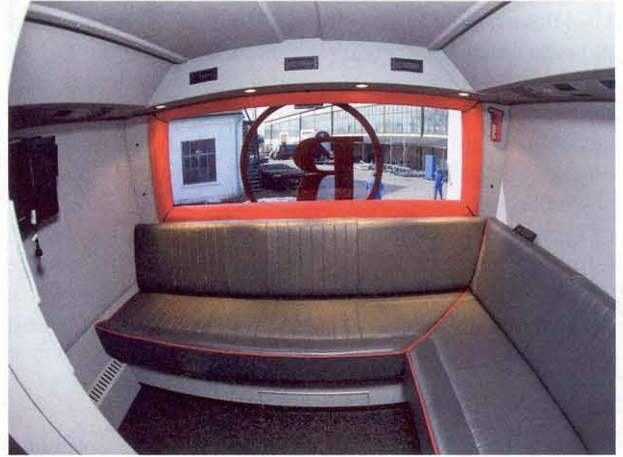
- Digital codierte 3-Kanal-Funkübertragung **STS**
- PC Schnittstelle zur Tourdatenauswertung und Geräteeinstellung
- Individualisierung der Funktionsanzeige
- Intelligente Höhenmessung **IAG**
- EKG-genaue HF-Messung mit 3 Zonen

www.sigmasport.com

SIGMA
GERMANY



Millimeterarbeit: Selbst die Kaffeemaschine hat in der vollwertigen Küche einen maßgeschneiderten Platz. Das „Wohnzimmer“ im hinteren Teil des Busses ist dem Teamkapitän vorbehalten



genug, um ein Team während einer mehrwöchigen Rundfahrt mit nur einem Materialwagen zu begleiten.

Der neue Cervélo-Truck erregt im Wanderzirkus der Radprofis Aufsehen. „Der Markt ist sehr klein, und ein neuer Anbieter spricht sich im Fahrerlager schnell herum“, weiß Orten-Verkaufsleiter Joachim Brill. Erst recht, wenn er mit durchdachten Details auffällt. Die Energieversorgung bei stehendem Fahrzeug ist der Knackpunkt: Der wassergekühlte Diesel-Generator ist schallgedämmt und besonders leise, aber mit 12,5 Kilowattstunden kräftig genug, um die Leistungsspitzen zu verkraften, wenn nach einer Etappe Hochdruckreiniger, Waschmaschine und Küche gleichzeitig Strom brauchen. Die Abgase des Generators werden übers Dach abgeführt, damit die Profis beim Warmfahren nicht im Dieselruß sitzen; und die Bordküche kann auch während der Fahrt benutzt werden. Mit 200 Liter Wasser in den Tanks ist der Wagen völlig autark am Renntag unterwegs. Unzählige Stauräume

So viel Zeit muss sein: Auch unter Druck sollen die Fahrzeuge perfekt das Haus verlassen

außen und innen, ausfahrbare Markisen, Treppen und Arbeitstische nutzen jeden Winkel des Aufbaus und erleichtern das Mechanikerleben. Als Armstrongs Teamchef Johan Bruyneel die Autos aus Sachsen sieht, ist er so davon überzeugt, dass er Ende 2009 zwei ähnliche LKW und den Mannschaftsbus für das neue Team RadioShack in Auftrag gibt. Zur Murcia-Rundfahrt Anfang März sollen die Autos fertig sein.

Startschwierigkeiten

Als Basis für die Umbauten stellt RadioShack den Sachsen zwei Iveco-LKW mit höhenverstellbarem Fahrwerk und einen fabrikneuen Reisebus der türkischen Marke Temsa auf den Hof – und fordert damit gleich das Improvisationstalent der Autobauer heraus. Einer der Ivecos hatte ein falsches Untergestell, der vereinbarte Liefertermin war damit schon vom Start weg nicht zu halten. Kurzerhand lackieren die Aus- und Umbauprofis einen ausgedienten Astana-Wagen in RadioShack-Farben um, damit das Team für die ersten Rennen einen Laster hat.

Auch von dem Bus ist Kretzschmar zunächst nicht begeistert: „In der Regel werden gebrauchte Reisebusse entkernt, neu lackiert und ausgebaut.“ Von dem nagelneuen türkischen Bus liegen aber nicht einmal technische Zeichnungen vor – erst wenn die neue Innenausstattung demontiert ist und Trägerstruktur samt Leitungen sichtbar werden, kann er richtig planen. Immerhin sollen zwei Duschen und ein WC in den Bus, eine vollwertige Küche, Waschtrockner, Stromerzeuger, Tanks für zusammen 920 Liter Wasser, zusätzliche Klimaanlage, neue Sitzgarnituren und drei TV-Geräte mit Satellitenempfang. Über Stauraum verfügt der Bus dann allerdings kaum noch. Und es geht eng zu im Inneren, denn der hintere Teil ist als Separee für den Mannschaftskapitän verplant, mit Ledersofa über Eck und eigenem Flachbildschirm.

Bis zu 30 überwiegend regionale Firmen, vom Klempner bis zum Sattler, arbeiten an dem Auftrag mit, in der Hochphase oft gleichzeitig. Fast alles ist individuelle Handarbeit, fast nichts Serie, und dabei läuft nicht immer



Fast alles ist individuelle Handarbeit, fast nichts ist Serie, und dabei läuft nicht immer alles glatt

alles glatt; manchmal ist eine ordentliche Portion Glück vonnöten, damit ein Ausstattungsteil passt und der Zeitplan eingehalten wird – für Kretzschmar das Glück des Tüchtigen, auf das er sich freilich nicht verlassen kann. Neben der Improvisation hilft vor allem eine gnadenlose Arbeitsmoral. Die Rothnaußlitzer arbeiten an vielen Wochenenden und zum Ende hin auch nachts. Wenn sie Getränketransporter ausbauen, sei das zwar nicht viel anders, sagt Thomas Kretzschmar, neu sei aber die Schnellebigkeit im Radsport-Geschäft. Je nach aktueller Sponsoren- und damit Finanzlage muss es manchmal unvermittelt losgehen, während andererseits schon beschlossene Aufträge auch mal auf Eis gelegt werden. Der Bus für das Skil-Shimano-Team, das erst spät zur Tour de France 2009 eingeladen wurde, rollte damals auf den allerletzten Drücker aus der Halle; ein gebrauchter MAN-Bus, der für Cervélo gedacht ist, steht dagegen schon fast ein Jahr auf der Wiese dahinter, weil vom Team die Freigabe für den Umbau fehlt.



Geschafft: Die Mannschaft musste für die termingerechte Fertigstellung viele Opfer bringen, auf das Ergebnis ist man stolz

Mit einem Tag Verspätung kann Johan Bruyneel bei der Murcia-Rundfahrt schließlich den neuen Teambus übernehmen und gleich auf Kinderkrankheiten prüfen. Neben einem undichten Dach und einer verkehrt eingebauten Pumpe, die bei Paris-Roubaix eine Wasserfontäne aus dem Dach des Servicefahrzeugs sprudeln lässt, läuft alles, resümiert Joachim Brill. Armstrong sei begeistert von seinem neuen Wohnzimmer: „Da entspannt er sich vor und nach den Rennen, schaut Videos und gibt Interviews“, hat er beobachtet. Kretzschmar und seine Mannschaft in Rothnaußlitz sind unterdessen froh, dass die Sonderschichten erst mal vorbei sind. Und im Juli schauen sie dann aus ihren Wohnzimmern zu, wenn Lance Armstrong sonntags in Frankreich arbeiten muss. ■

Und es kam der Tag an dem sich alles änderte...

iCLiC Das schnellste Pedal

Vergessen Sie Ihre alten Pedale und entdecken Sie die iCLiC Generation. iCLiC ist das erste Pedal mit einer ultraleichten Carbonfederplatte anstelle der herkömmlichen Stahlfeder. iCLiC ist das einzige Pedal mit Pre-Opening Funktion – das Pedal ist im ausgeklickten Zustand "offen" und es schließt sich erst nach dem man "eingestiegen" ist, vollautomatisch – kein umständliches Pedalfischen. Kein mühsames Reindrücken. Keine Verzögerung! iCLiC – das erste "offene" Pedal – unverzüglicher Einstieg, intuitiv, ohne Reibung, mühelos! Ein einfacher Klick und Sie sind drin, mit dem schnellsten Pedal aller Zeiten.



Titan Carbon

MERIDA & CENTURION GERMANY GMBH,
BLUMENSTRASSE 51, D-71106 MAGSTADT, GERMANY
www.time-sport.com