

# DIE ZEITZONEN DES SAM WHITTINGHAM

Der Kanadier Sam Whittingham ist der schnellste Mann der Welt – aus eigener Kraft angetrieben, versteht sich. Er hält mit 5,434 Sekunden den Weltrekord über 200 Meter im fliegenden Start mit seinem voll verkleideten Liegerad Varna Diablo III. Das entspricht einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 132,5 km/h. 2009 überbot er mit 90,6 km seinen eigenen Stunden-Weltrekord. Anderen ist Whittingham unter dem Namen „Naked Bikes“ als erfolgreicher Rahmenbauer bekannt; seine aufwendigen Rahmen und Lenker-Vorbau-Einheiten gewannen bereits mehrfach Preise auf der North American Handmade Bicycle Show (NAHBS). *Interview und Übersetzung: H. David Koßmann; Fotos: Lorne Bridgman*

*Größe nicht ausreichend!!!*





*Größe nicht ausreichend!!!*

*d:*

In fünf Sekunden  
fährst Du einerseits  
200 Meter und feilst

andererseits 1/200 Millimeter eines  
Stahlrohres ab. Wie nimmst Du in  
solchen Momenten die Zeit wahr?

*S: Ich tue beides absolut im jeweili-  
gen Moment. Die zwei Beispiele sind  
sich sehr ähnlich, weil sie beide ei-  
ner hohen Konzentration bedürfen -  
ohne einen Gedanken an das Vorher  
oder Nachher. Auf eine Weise steht  
die Zeit dann still.*



D: Offensichtlich gibt es in Deinem Leben eine Vielzahl sehr unterschiedlicher Geschwindigkeiten. Welche ist Deine liebste, wenn Du die jeweilige Wahrnehmung der Zeit betrachtest?

S: *Wie eben stellt sich mir da keine Frage nach Schnellig- oder Langsamkeit. Wichtig ist das Level der Konzentration, das die Wahrnehmung der Zeit bestimmt. Wenn ich etwas mit Leidenschaft tue und mit jeder Faser meines Körpers und damit Seins dabei bin, dann bin ich am zufriedensten. Geschwindigkeit spielt dann überhaupt keine Rolle und Zeit eigentlich auch keine große.*



**Größe nicht ausreichend!!!**



D: Zu so einem Sprint von 200 Metern gehört viel mehr als diese knapp fünfzehn Sekunden. Neben Vorbereitung, Streckenwahl und dem Arbeiten an dem Fahrzeug macht ja auch die Fahrt weit mehr als diese fünf Sekunden aus. Ist also „Sprint“ nicht ein irreführender Name für dieses Unterfangen?

S: Stimmt. Diese letzten fünf Sekunden sind das Ergebnis einer langen Kette von Dingen, die vorher passieren. Auf den letzten 2.000 Metern zum Beispiel gebe ich alles. Davor beschleunige ich fünf oder sechs Kilometer mit etwas gemäßigerem Einsatz. Das Ganze lässt sich quasi zurückverfolgen bis zum Intervalltraining in den Monaten vor dem Rennen und Ausdauer- und Krafttraining davor. All dem zugrunde liegt natürlich auch eine ganz allgemeine Lebenseinstellung bezüglich gesunder Ernährung und Sport. Diese letzten fünf Sekunden, in denen ich 132,5 km/h bringe, sind eigentlich die Belohnung für all die vielen Kleinigkeiten, die das überhaupt erst ermöglichen.

D: Wie lange hältst Du diese Maximalgeschwindigkeit?

S: Das Ziel ist immer, das Maximum bei der ersten Lichtschranke erreicht zu haben und es dann über 200 Meter zu halten. Wenn ich alles richtig mache, bin ich kurz vor der Lichtschranke am schnellsten.

D: Mit welcher Geschwindigkeit passierst Du die erste Schranke und mit welcher die zweite? Verglichen mit Deinem Rekord von 2002 warst Du 2009 nur 9/100 Sekunden schneller, das sind aber unglaubliche 2 km/h! Entscheidet da nicht sogar die Kurbelstellung?

S: Sicher. Bei dieser Geschwindigkeit ist Beschleunigung natürlich nur noch in einem sehr geringen Maße möglich. Im Idealfall habe ich bei der ersten Lichtschranke ungefähr 133 km/h und bei der zweiten 132 km/h. Manchmal ist es auch umgedreht. Dazu ist es wichtig zu verstehen, dass ich 500 Meter davor schon bei 130 km/h bin und 1.000 Meter davor bei 127 km/h. Es ist sehr schwierig, bei diesen Geschwindigkeiten auch nur kleinere Steigerungen zu erreichen. Mit Passabfahrten bei ähnlichen Geschwindigkeiten ist das nicht vergleichbar.

D: Du hast mal gesagt, dass nicht Deine Kraft der limitierende Faktor ist, sondern vielmehr die Länge des Anlaufs. Ist Deine Geschwindigkeit umso höher, je länger Du beschleunigen kannst? Wie ist das denn beim Rahmenbau? Steigt die Qualität Deiner Arbeit mit zunehmender Vorbereitung?

S: Wie überall gibt es da einen abnehmenden Ertrag: Wenn der Anlauf zu lang wäre, würde ich zu früh müde werden oder gar hungrig - oder schlimmstenfalls schlicht überhitzen. Die Wahrscheinlichkeit eines Unfalls oder Ähnlichem würde dadurch stark steigen. Ich hätte am liebsten einen Anlauf von elf oder zwölf Kilometern statt der acht, die das Reglement als Maximum zulässt. Beim Rahmenbau ist das ganz ähnlich. Wenn ich zuviel Zeit an einem Rahmen verbringe, wird er pompös und protzig. Mit einigen meiner Messerrädern verhält sich das genau so. Die sind teils ganz schön verschnörkelt, vielleicht übertrieben barock. Die meisten meiner Räder sind eigentlich relativ einfach und nehmen ungefähr eine Woche Arbeit in Anspruch. An den Messerrädern arbeite

ich mitunter fünf oder sechs Wochen. Am meisten mag ich eigentlich die Räder, für die ich zwei Wochen Zeit habe. Das reicht, um ein gewissen künstlerischen Anspruch zu befriedigen und etwas Einzigartiges zu kreieren - ohne es zu übertreiben oder dessen überdrüssig zu werden.

D: Gibt es eigentlich einen Punkt, an dem sich Deine beiden Jobs begegnen oder gar gleichen? Vielleicht in der Virtuosität des Körpergefühls oder im Perfektionismus?

S: Das auf jeden Fall. Beiden Anstrengungen liegt die Jagd nach der Perfektion zugrunde. Natürlich ist diese aber unerreichbar. Denn je näher man der Perfektion kommt, desto mehr Problemen oder Fehlerchen begegnet man - und sie werden immer winziger. Aber ich empfinde das überhaupt nicht als entmutigend. Denn das hält mich am Laufen: Der stete Kampf darum, besser zu werden als gestern.

Alternativ-Bild?



Größe nicht ausreichend!!!



*Und dann sind da noch diese Sekunden, nachdem ich angehalten habe und bevor ich aus dem Käfig heraus gelassen werde. Diese Sekunden dauern ewig.*

D: Was ist der schwierigste Punkt für Dich, wenn Du mit dem Diablo einen Rekordversuch angehst? Der Start, das Rennen oder das Ende?

*S: Zunächst dreht sich erst einmal alles um den Start. Unglaublich viele Aspekte der Vorbereitung müssen dann punktgenau zusammenfinden. Wenn ich aber erst einmal drin sitze, verfliegt das alles sofort und es dreht sich nur noch ums Hier und Jetzt, das Sein im Moment.*



D: Wie kommt man überhaupt auf die Idee, Geschwindigkeitsrekorde aufzustellen?  
S: *Wie so oft war das im Prinzip größtenteils Zufall. Ich war schon immer fasziniert von den HPVs (human powered vehicles) - seit ich als Kind einen Artikel über Fast Freddie Markham zu Gesicht bekam, der Mitte der Achtziger Jahre als erster Mensch schneller als 55 Meilen (88,5 km/h) im 200-Meter-Sprint fuhr. Aber erst als George Georgiev (der Erbauer der Varna Diabolo) mich bei einem normalen Radrennen sah und mich fragte, ob ich mich für Liegeräder und HPVs interessiere, bin ich wirklich in das Thema eingestiegen. Das ist jetzt 20 Jahre her und George und ich sind seither ein Team.*

D: Einerseits arbeitest Du Jahre daran, Dich um Hundertstelsekunden zu verbessern - also wird Dir die Zeit zum Feind. Aber einen edlen Rahmen zu bauen, braucht viel Zeit - das macht die Zeit doch zu Deinem Verbündeten, oder? Ist das eine Hass-Liebe oder begegnest Du dem eher nüchtern?  
S: *Die Zeit ist immer mein Feind! Ich wünschte, das wäre nicht so, aber ich kämpfe eigentlich immer darum, mehr von ihr zu kriegen oder darum, sie zu verlangsamen. Beim Rahmenbauen ist das fast noch schlimmer. Es gibt scheinbar nie genug Zeit. Das ist wahrscheinlich auch der Grund dafür, dass ich immer danach strebe, alles im und für den jeweiligen Moment zu tun. In einer eigenen „Zeitzone“, wie man sagt. Das lässt die Zeit wenigstens für einen kurzen Augenblick mal still stehen.*





D: Worüber denkst Du nach, während Du eine Stunde lang pedalerst? Worüber denkst Du nach, wenn Du eine Stunde lang konzentriert lötest?

S: *Wenn ich so locker fahre, dass ich überhaupt nachdenken kann, konstruiere ich Räder vor meinem geistigen Auge. Wenn ich beim Rahmenbau soweit entspannen kann, dass ich nachdenken kann, denke ich meist an mein nächstes Rennen.*

D: Wie sieht der perfekte Tag für Sam Whittingham aus?

S: *Einen Tag lang richtig hartes Mountainbiken mit meinen Freunden. Das geht gleich hinter meinem Haus richtig schön los. Am besten auf einem Bike, dass ich gerade fertig gebaut habe. Dann eine Runde Schwimmen in dem See, an dem wir vorbeikommen und danach ein sehr kaltes Bier. Dann Abendessen mit meiner Familie in einer Kneipe und schließlich ein guter*

*Film, um den Tag abzurunden. Ich glaube, nächsten Sonntag mach ich das so!*

D: Hast Du ein Rad für die täglichen Wege? Was ist das für eins?

S: *Ich habe ein langes Lastenrad gebaut, das man mit allem möglichen beladen kann: Lebensmittel und Pakete, all sowas. Alle Familienmitglieder passen ganz einfach da drauf und es hat außerdem einen Elektro-Zusatzantrieb für die ganz schweren Transporte.*

D: Bist Du eigentlich süchtig nach Geschwindigkeit? Also auch abseits der Rennstrecke?

S: *Nein, überhaupt nicht! Aber ich strebe sehr nach Effizienz. Das ist wahrscheinlich der Grund, warum das Fahrrad mich so sehr begeistert - in all seinen Spielarten. Es ist nämlich schlicht die beste Methode, einen Menschen fortzubewegen. Nichts ist energiebewusster, nicht mal Laufen!*

D: Wenn Du jetzt Deinen CD-Player anmachst, welche Scheibe läuft dann?

S: *Ich hab gerade das neue Album von einem Musiker aus meiner Gegend gekriegt, JT and The Clouds. Sehr gut! Außerdem hab ich kürzlich Baskry aus Schweden entdeckt. Und ich bin schon immer ein riesiger Fan von Tom Waits - er ist der Beste!*

D: Welches Rad hast Du am liebsten gebaut?

S: *Jedes meiner Räder wird sehr geliebt und über Jahre hart rangenommen. Es ist schwierig, die technische Einfachheit eines Bahnrades zu überbieten, wenn ich mich auf einen Rad-Typus festlegen sollte. Das war meine Haupt-Wettkampfdisziplin und daher liebe ich es sehr.*

D: Was verschafft Dir mehr Befriedigung: das schnellste Rennen oder das schönste Rad?

S: *Kann ich nicht sagen. Aber ich lass es Dich*

*wissen, wenn mir eins davon jemals passiert.*

D: Wenn man Deine Auszeichnungen der IHPVA (International Human Powered Vehicle Association) oder der NAHBS so anschaut, bekommt man den Eindruck, Du bist ein absoluter Gewinnertyp. Wird das nicht irgendwann langweilig? Und wenn ja, was kommt dann?

S: *Ich hab ja nie nach Auszeichnungen oder Siegen geschickt. Ich genieße es einfach, zu versuchen, mit einem Problem fertig zu werden und es Schritt für Schritt nach meinen besten Möglichkeiten zu lösen. Vielleicht bin ich ja einfach nur stur.*

D: Hast Du jemals „Die Entdeckung der Langsamkeit“ von Sten Nadolny gelesen?

S: *Nee, aber das klingt interessant. Vielleicht mache ich das mal, wenn ich ein bisschen Zeit dafür finde ...*

Größe nicht ausreichend!!!



Lorne Bridgman ist ein kanadischer Fotograf und Radfahrer. 2008 begleitete er mit Autor David Houghton das Race Across America, das Ergebnis wurde

im Buch „The United States of Delirium“ veröffentlicht. Diese Erfahrung öffnete ihm ein Fenster in die Besessenheit des Extrem-Ausdauersports – ganz anders die Arbeit mit Sam Whittingham: „Sam ist zwar ein zielstrebig und hochkarätiger Wettkampfsportler, hat aber einen großartigen Sinn für Humor und eine ruhige und sehr entspannte Aura“, so Bridgman. Lorne Bridgman arbeitete zuletzt für T:style, das Style-Magazin der New York Times, Dwell, ESPN, enRoute und Azure. Er lebt mit seiner Frau Yasmin und zwei Hunden, Neko und D'Arcy, in Toronto.



Die Zusammenarbeit mit Sam war eine echte Freude und hatte ziemlich Flow. Das kommt sicherlich einerseits daher, dass der Herausgeber anno 1994 wie Sam an der IHPVA World Championships in Eureka, CA teilnahm. Andererseits ist Sam auch kommunikativ schnell (selbst Zeitzonen waren kaum ein Problem) und dabei ein sehr umgänglicher und freundlicher Mensch – wie man sicher auch in den Bildern erkennt. Der Schnaps ist leider noch ungetrunken, was sich aber hoffentlich bald ändert. 🍷