



„Familienduell“

„ICH FAHRE, SOLANGE ES SPASS MÄCHT“

GERD RISS STAND BSA-MITARBEITERIN CLAUDIA SCHULT ZU DEN THEMEN KARRIERE, SPORTLICHE UND PRIVATE ZUKUNFT, KONTRAHENTEN, EIGENER NACHWUCHS UND DEUTSCHE SPEEDWAY-NACHWUCHSHOFFNUNGEN REDE UND ANTWORT.

Motorsportbegeistert war man im Hause Riss schon von jeher. Während Vater Paul in den 70er Jahren Autobergrennen fuhr, preschte Gerd mit seinen Bikes, zunächst einer Honda Monkey und später einer 80er Moto Guzzi, ab seinem siebten Lebensjahr durch die Gegend. Mit einer KTM ging es später nach der Schule regelmäßig ab auf die Feldwege, bevor er sich mit 13 Jahren im Skikjöring versuchte. Dieser Sport konnte ohne Lizenz betrieben werden und schnell gehörte er zu den Siegertypen. So blieb es nicht aus, dass Hans Wassermann, der nach seinem Unfall als Krumbacher Trainer immer auf Talentsuche für seine Mannschaft war, im Winter 1980 auf Gerd aufmerksam wurde. Er erkannte schon damals das Talent des Teenagers. 1981 machte Gerd im Krumbacher Stadion seine ersten Fahrversuche auf einer geliehenen Maschine, ehe er ein Jahr später die erste Lizenz erwarb. Der erste Titel ließ nicht lange auf sich warten. Bereits 1983 wurde er OMK-Pokalsieger und stieg prompt in die internationale Klasse auf. 1988 erzielte der damals 23-Jährige seinen ersten deutschen Langbahntitel und ließ bis heute weitere sechs folgen. Von 1995 bis 1998 hieß der Deutsche Meister ununterbrochen Gerd Riss und er bewies damit die Vorherrschaft im deutschen Bahnsport. Auch die Langbahn-WM dominierte er über mehrere Jahre und konnte allein bei seinen WM-Titeln 1999 und 2001 bei insgesamt neun Grand-Prix-Läufen sechsmal gewinnen und sich

dreimal auf Rang 2 behaupten. In der WM 2000 konnte sich der Bad Wuracher aufgrund einer Verletzung nur bei den letzten beiden Läufen einschalten und belegte 3. Plätze. Ab 2002 übernahm dann Robert Barth das Zepter inklusive WM-Krone. Auch Kelvin Tatum mischte immer vorne mit. Dieses Dreigestirn ist zusammen 113 Jahre alt (Gerd 39, Kelvin 39 und Robert 35) und gehört aber noch lange nicht zum alten Eisen.

BSA: Wie kommt es, dass man in diesem relativ „hohen“ Rennalter immer noch an der Spitze fahren kann?

Gerd Riss: Ich denke, dass wir drei das Talent dazu haben und schon immer gehabt haben. Robert wurde zu Beginn seiner Karriere gleich OMK-Pokalsieger und anschließend Europameister. Kelvin fährt ja auch in England schon ewig und war immer schon ein super Speedwayfahrer. Erfahrung ist wichtig.

Muss man sich konditionell anders vorbereiten als die jungen Burschen?

Mit Sicherheit. Früher habe ich lange nicht so viel gemacht wie heute oder nicht so viel machen müssen. Im Alter musst du auf das Gewicht achten, obwohl ich da früher gar keine Probleme mit hatte. Zu Saisonbeginn bin ich aber eigentlich fit und fühle mich auch noch immer fit. Aber wie gesagt, ich

muss sehr viel dafür tun und so ist es bei den anderen, glaube ich, auch. Wir drei ähneln uns vom Typ her, wir sind alle ehrgeizig. Man muss konzentriert sein Ziel anvisieren, dann erreicht man auch, was man möchte.

Im elterlichen Zimmereibetrieb geht Gerd täglich seiner Arbeit nach und hat mehr als genug zu tun. Auch die Pferde, Hunde, Schweine, Enten, Ziegen, Schafe, Hühner und Katzen machen tägliche Arbeit. Zum Familien- und Rennunternehmen Riss gehören natürlich auch seine Frau Diana und die Söhne Mark (9) und Erik (8), die täglich in die sieben Kilometer entfernte Schule gehen. Die Jungs legen ebenfalls Hand mit an, vor allem, wenn sie in der Werkstatt den Mechanikern Ute, Hepper und Markus bei der Arbeit zusehen.

Kannst du dir vorstellen, dass deine Jungs auch mal ans Band fahren?
Ich kann mir das schon vorstellen, aber momentan haben sie noch andere Dinge im Kopf wie z.B. Fußball. Sie haben zwar beide schon ein Motorrad und fahren auch fast täglich im Gelände rum, aber der Drang ist jetzt noch nicht so stark, dass sie sagen: Wir wollen Speedway fahren. Ich würde das auf alle Fälle fördern, aber ich zwingte sie nicht dazu und glaube, dass sie, wenn sie ein paar Jahre älter sind, anfangen wollen.

Was würde Diana dazu sagen? Ist ein Bahnsportler im Haus nicht genug?

Solange ich noch fahre, macht es eh keinen Sinn, dass die Kinder fahren, das wäre zu viel. Wenn ich aber aufhöre, wäre es kein Problem, wenn sie anfangen würden.

Das Bahnsportleben der Familie Riss spielt sich aber nicht nur in der Werkstatt und auf den Rennplätzen ab. Ein regelmäßiges Fanclub-Stammtisch-Treffen auf dem heimischen Grundstück gehört ebenfalls dazu. Einige Geschenke, Poster und selbst gebastelte Trophäen dieses Fanclubs zieren unter anderem die Wände der Werkstatt. Seit 1988 gibt es den Fanclub, zu dem neben den Fans auch die Familie gehört, schon. Der Vater des damaligen Rennkollegen Roland Kolroß hatte eine Kneipe und so wurde zunächst einmal die Woche der Stammtisch besucht. Nach dem Tod von Rolands Vater verlagerten sich vor einigen Jahren diese Treffen aufs heimische Gelände, wo nun einmal im Monat zwischen 15 und 20 Mitglieder vorbeikommen. Ein z.B. überfallartiger Besuch beim GP in Morizes 2002 gehörte ebenso zu den Aktivitäten wie regelmäßige Fahrten zu Rennen. Dass Gerd sich aber auch für den Nachwuchs einsetzt, zeigt das Frühjahrs-training in Herxheim, bei dem er als Clubfahrer der MSVH schon mehr als einmal die Leitung des Lehrgangs für B-Lizenzfahrer übernommen hat. Nach der Theorie folgte durch den von Gerd engagierten Physiotherapeuten das Aufwärmtraining, ehe die Akteure auf dem Bike ein volles Programm, wie z.B. Slalomparcours, mehrere Starts und verkürzte Renndistanzen, absolvierten. Gerd machte sich schnell ein Bild über die Teilnehmer und konnte jedem individuell Verbesserungsvorschläge mit auf den Weg geben.

Wie kann man überhaupt junge Fahrer für den Einstieg in den Bahnsport begeistern oder motivieren?

Das ist schwierig, in unserer Region zum Beispiel kann man kaum Leute dazu motivieren. Die Jungs, denen ich beim Training Tipps und Verbesserungsvorschläge geben kann, die haben ja alle schon ein Motorrad. Ich kenne aber auch kaum Leute, die sich dafür begeistern könnten. Hier gibt es kaum noch Rennbahnen. Die jüngere Generation kennt vielleicht noch einen Riss, geht aber kaum auf Bahnrennen, weil die nächsten Bahnen von hier aus erst in Herxheim oder Olching sind.

Siehst du in der Nachwuchsarbeit auch eine „sportliche“ Zukunft?
Spaß machen würde mir das schon, wie in Herxheim den jungen Fahrern etwas zu zeigen. Das kam ja auch gut an. Die Tipps, die ich ihnen gegeben habe, nahmen sie an. Ich mache da kein Geheimnis draus, wenn ich z.B. etwas zur Übersetzung erzähle. Den Jungen kann man eben noch was beibringen, weil sie die Erfahrung noch nicht haben. Also, Spaß machen würde mir das schon, nur muss ich erst mal sehen, wie lange ich noch selber Rennen fahre und wie viel Zeit dafür bleibt. Ich lasse es auf mich zukommen. Ich könnte mir schon vorstellen, Trainingslehrgänge zu machen, z.B. auch in Herxheim.

Erkennst du sofort, ob jemand in deine Fußstapfen treten könnte?
Das sieht man schon. In Herxheim waren zwei, drei Fahrer, die das Zeug dazu haben.

Was sollte ein Fahrer außer Talent noch mitbringen?

Den richtigen Lebenswandel und Ehrgeiz. Man muss wirklich für den Sport leben. Viele junge Fahrer schießen schnell übers Ziel hinaus. Es ist eine lange, schwierige Zeit von der Schülerklasse über die B-Lizenz bis an die Weltspitze. Man sieht das ja immer wieder. Es gibt Fahrer in der B-Lizenz, die Talent haben, den Sprung aber trotzdem nicht schaffen, weil das Drumherum einfach nicht passt. Ich habe früher wirklich nur für den Sport gelebt, ich habe nächtelang in der Werkstatt gehockt und es hat nichts anderes für mich gegeben. Es ist halt wichtig, dass man auf dieses Ziel hinarbeitet.

In diesem Jahr startet der 39-Jährige als amtierender Europameister in seine 23. Saison und hat neben den vielen unzähligen Trophäen und Sonderpreisen alle Titel erreicht, die ein Langbahnfahrer erreichen kann.



*„Solange der Erfolg noch da ist, werde ich fahren!“
• Foto: J. Strohammer*



Auch in der 1. Ligamannschaft des MSC Diedenbergen greift er an und will das Optimum aus sich herausholen. Erfolgreicher ist er allerdings auf der langen Distanz mit dem langen Bike und dem 2. Gang.

Was macht dir mehr Spaß – Langbahn oder Speedway?

Auf der Langbahn fühle ich mich einfach wohler, weil ich dort mehr Erfolge gehabt habe. Ich war zwar früher mal ein guter Speedwayfahrer und bin in den 80ern von 100 Prozent fast 80 nur Speedwayrennen gefahren. Heute fahre ich 90 Prozent auf der Lang- und zehn auf der Speedwaybahn. Früher bin ich z.B. in England gegen einen Hans Nielsen gefahren und konnte ganz gut mithalten, aber heute habe ich mehr Routine auf der Langbahn und auch mehr Vertrauen in die Maschine. Es ist aber auch so, dass es heute kaum noch Speedway gibt. Man fährt zu Beginn der Saison drei oder vier Speedwayrennen und dann findet bis zum Liga-Finale fast gar nichts statt. Du fühlst dich einfach zu unsicher gegenüber denen, die jeden Tag auf dem Speedwaybike sitzen. Du fühlst dich einfach nicht mehr wohl, weil du denkst, du hast eh keine Chance, auch wenn es nicht so ist. Und daher macht es auch nicht mehr so viel Spaß.

Was war dein bestes Speedwayresultat, das du auf internationaler Ebene erreicht hast?

Ich war zweimal Kontinentalsieger – 1987 in Lonigo und 1990 in Norden – das ist ungefähr das gleiche wie Europameister. Früher war dieser Titel noch was wert, da war das sogar noch ein richtiger Titel. Außerdem wurde ich 1995 als Wildcardfahrer beim Speedway-Grand-Prix in Abensberg Vierter.

Woran liegt es eigentlich, dass die deutschen Piloten im Langbahnsport eine Macht sind, aber im Speedway nicht wirklich was reißen können?

Die meisten Fahrer fahren Langbahn, weil es bei uns halt zu wenig Speedwayrennen gibt. Zum Motorradfahren gehört einfach Routine, und das kriegst du nur durchs viele Fahren. Wir fahren so 25 Langbahnrennen. Die Fahrer aus England oder Frankreich fahren zwar auch nicht mehr Sand- und Grasbahnrennen als wir, aber sie fahren so um die 80 Speedwayrennen, während wir vielleicht zehn im Jahr fahren. Das ist halt der Unterschied.

Glaubst du, dass die junge wilde Garde mit Matze Schultz, Martin Smolinski, Michael Hertrich, Christian Hefenbrock, Tommy Stange, der ja fast zu deiner Familie gehört, und wie sie alle heißen, die deutsche Flagge endlich mal hochhalten können?

Das Problem ist, dass da jetzt was passieren müsste. Und zwar müssten die jetzt in eine andere Liga wechseln, z.B. nach England in die Premier League, in der sie regelmäßig Rennen fahren können. Sie gehören da hin. Das müsste vom Verband oder vom Bahnsportausschuss, oder was es da auch immer gibt, gefördert werden. Sie sollten unterstützt werden, damit sie einen Vertrag kriegen und dorthin kommen. Vielleicht sollte Wolfgang Ziller das mal in die Hand nehmen. In Dänemark hat man dafür z.B. einen Hintermann, der sich um alles kümmert. Heute fahren fünf oder sechs junge Dänen in der englischen Liga. Das braucht man einfach, um so gut zu werden. Du musst jede Woche gegen die Topfahrer am Start stehen und hast da drüben jede Woche eine andere Bahn und nur das kann dir weiterhelfen. Wenn ein Stange, Schultz oder Smolinski nur bei uns fährt und nur 20 Rennen im Jahr bestreitet, reicht das einfach nicht aus. Das Problem ist, dass sie bei uns schon zu den Spitzenfahrern gehören. Gäbe es aber eine Weltrangliste, wären sie nur an 50. oder 100. Stelle. Wir hier in Deutschland haben gar nicht die Möglichkeit, gegen die Topleute zu fahren. In Moorwinkelsdamm z.B. sind immer Topleute am Start, aber da fahren wir auch nur immer hinterher. Daher ist es wichtig, dass die Jungs jede Woche fahren oder auch nach England oder Polen gehen, um an die Weltspitze zu kommen. Das ist meine Meinung.

Vom gedanklichen Engagement für die hoffnungsvollen Nachwuchsfahrer wieder zurück zum eigenen Rennunternehmen. Hier hat es länger gedauert als gedacht, ehe die WM-Bikes aus Neuseeland wieder da waren. Mit minimalen Zeitverzug gegenüber den anderen Jahren laufen jetzt die maschinellen Vorbereitungen auf Hochtouren, wo auch die Zusammenarbeit mit Tuner Hans Zierk einbezogen ist. Wirklich glücklich über die Randbedingungen zum letzten GP in New Plymouth war Gerd nicht, denn es gab gerade um den Transport der Motorräder einige Unstimmigkeiten. Unter diesen Umständen möchte er nicht noch einmal ans andere Ende der Welt.

Fährst du diese Saison mit neuen Motoren oder sonstigem neuen Material?

Es bleibt eigentlich alles beim Alten. Ich habe zwar neue Motoren gekriegt, die jetzt noch zusammengebaut werden, aber wenn diese nicht besser sind, fahre ich eben weiter mit den alten.

Wie sieht deine konditionelle Saisonvorbereitung aus?

Ich möchte eigentlich bis Ende Dezember nichts hören und sehen und erst ab Januar fange ich wieder mit Lauftraining und Motocross fahren an. Ich bin durch die Arbeit in der Zimmerei aber auch körperlich immer in Bewegung und das ist sehr nützlich.

Welche Ziele und Ergebnisse willst du dieses Jahr sportlich erreichen?

Die Europameisterschaft möchte ich verteidigen und natürlich ist es mein Ziel, Langbahnweltmeister zu werden. Vielleicht aber auch noch mal die Bundesliga-Meisterschaft gewinnen.

Wen siehst du als deine größte Konkurrenz an?

Wie in den letzten Jahren Robert und Kelvin. Matten Kröger gehört auch noch dazu. Ein Ralf Löding fährt zwar immer schnell, ist aber doch etwas zu unbeständig, vor allem auf der Grasbahn.

Meinst du, dass in diesem Jahr einer an die WM-Spitze preschen kann, der nicht Riss, Barth oder Tatum heißt?

Ich glaube das eigentlich nicht. Da wird sich wohl nichts tun, aber ich hätte nichts dagegen, wenn mal einer von den Jungen nachkommen würde. Ich habe das aber letztes Jahr in New Plymouth gesehen: Barth, Tatum und Riss sind vorneweg gefahren und dann kamen erst die anderen.

Hand aufs Herz. Wie lange willst du noch fahren?

Solange es Spaß macht! Solange der Erfolg immer noch da ist, denn das ist wichtig. Wenn du nämlich nur noch hinterherfährst, kommt wahrscheinlich eher der Zeitpunkt, dass du sagst, es ist Schluss. Aber es läuft immer noch und obwohl ich dieses Jahr schon gesagt habe, dass ich mit dem Speedway aufhören will, bin ich doch schon wieder in Diedenbergen gefahren und das ganz gut. Die meisten hören so mit 36, 37 auf, aber solange es immer noch geht und du nicht nur noch hinterherfährst und nur noch ausgelacht wirst, warum nicht? Ich denke, so zwei bis drei Jahre werde ich noch fahren.

Was kommt dann definitiv nach dem aktiven Bahnsport?

(Gerd überlegt sehr lange): Vielleicht fahren die Kinder ja doch mal und ich kann mit ihnen wieder auf die Rennen gehen oder ich werde ein paar Rennen mal so besuchen wie Vatertag in Herxheim. Vorstellen könnte ich mir auch, als Trainer der Nationalmannschaft zu arbeiten oder mich dem Motorentuning zu widmen, aber das ist alles mit Zeitaufwand verbunden, wobei ich nicht weiß, wie groß dieser letztlich sein wird. Ich kann jetzt aber noch nicht sagen, was in fünf Jahren mit der Firma oder meinem Vater ist.

Welche privaten Wünsche und Ziele hat Gerd Riss?

Dass ich am Ende der Karriere immer noch gerade gehen kann und gesund bin. Ein Wunsch wäre es natürlich auch, dass die Jungs mal fahren. Ich bin jetzt über 20 Jahre dabei und man hat so viele Freunde und Bekannte im Bahnsport kennen gelernt und wenn die Kinder jetzt auch noch fahren würden, dann wärst du halt immer noch dabei und könntest die Leute alle treffen. Das wäre schon mein Wunsch, dass das alles so einmal weiter geht.

Vielen Dank für das Gespräch und viel Erfolg für die Saison.



PS der anderen Art



Im elterlichen Zimmereibetrieb hat Gerd mehr als genug zu tun, aber auch die „Haus-Tiere“ machen täglich Arbeit
Gerd und Mechaniker Uetze

