

# Kuhn und Lillo peilen Top Ten an

Mit den Europameisterschaften steht am Wochenende ein erster Höhepunkt der Radquer-Saison an. Die beiden VC-Eschenbach-Mitglieder Dario Lillo und Kevin Kuhn trauen sich am Col du Vam in Nordholland eine Spitzenklassierung zu. Die Form stimme, sagen sie.

von Silvano Umberg

Für Dario Lillo (U23) wie für Kevin Kuhn (Elite) werden es am Wochenende die zweiten Kontinentaltitelkämpfe in ihrer aktuellen Kategorie. Und beide haben dasselbe Ziel: sich unter den besten zehn Fahrern klassieren. Kuhn muss sich dafür am Sonntag gegenüber letztem Herbst weniger steigern als Lillo am Tag davor. An seinen ersten Europameisterschaften nach dem Aufstieg in die Elite-Klasse hatte der U23-WM-Zweite der Saison 2019/20 auf Anhieb den sehr guten 11. Rang erreicht. Lillo hingegen erwischte damals nicht den besten Tag, beziehungsweise hatte vor allem Materialpech. Zunächst löste sich der hintere Pneu von der Felge, später sass der Lenker nicht mehr fest. So kam der Eschenbacher am Ende nicht über Platz 22 hinaus.

## Geglückte Hauptprobe

Dennoch ist auch Lillo zuversichtlich mit Blick auf die EM. «Meine Form ist von Rennen zu Rennen besser geworden. Auch die Hauptprobe ist geglückt – und dies auf einer sehr ähnlichen Strecke, wie wir sie an der EM haben», begründet der 19-Jährige. Letztere absolvierte er am Montag in Belgien am bekannten Koppenberg und wurde – in Abwesenheit von zwei, drei Spitzenleuten allerdings – Siebter.

Es war für Lillo der erste Start in der U23-Kategorie in der laufenden Saison und der erste im Trikot des U23-Schweizer-Meisters. Dies, da im Weltcup erst beim vierten Halt (14. November in Tabor/CZE) ein Rennen für diese angeboten wird – und insgesamt nur bei fünf der 16 Termine. Die ersten drei Weltcups in den USA liess Lillo deshalb aus. Zuletzt in Zonhoven (BEL)



Gut in Schuss: Bei der EM-Hauptprobe am Montag ist der Eschenbacher Dario Lillo auf Rang 7 gefahren.

Archivbild Swiss Cycling

fuhr er bei der Elite mit, klassierte sich im 27. Rang, wobei er unter den U23-Fahrern der Neuntschnellste war. «Bei der Elite mitzufahren, ist natürlich etwas ganz anderes. Auf der anderen Seite kann ich da sehr viel lernen, wertvolle Erfahrung sammeln.»

## Eine neue Situation

Viel profitieren will und kann Lillo auch von seinem neuen Team. Für die aktuelle Radquer-Saison ist der Eschenbacher bei der belgischen Equipe Deschacht-Group Hens-Containers Maes

unter Vertrag, dem mehrere top Elitefahrer angehören. Um mit diesen trainieren zu können, hat Lillo seinen Lebensmittelpunkt nach Belgien verlegt. Er wohnt dort im Teamhaus – vorwiegend jedoch alleine, weil fast alle Teamkollegen sowieso aus der Nähe stammen. «Erstmals einen eigenen Haushalt zu führen, zu waschen, putzen und zu kochen, ist eine ganz neue Erfahrung für mich», sagt Lillo. Er komme aber gut zurecht. Und um in der Zeit neben den täglichen ein bis zwei Trainingseinheiten nicht von den Teamkollegen abge-

lenkt zu werden, kommt ihm insofern gelegen, als er nach dem Lehrabschluss als Konstrukteur im August die Berufsmatur in Angriff genommen hat. Dies an der Privatschule Akad Zürich, was es ihm ermöglicht, grosse Teile im Fernstudium zu absolvieren. «Dafür dauert die Ausbildung rund 18 statt 12 Monate.»

Den Abstecher nach Belgien, zusammen mit Holland das Mekka des Radquer-Sports, bezeichnet Lillo als Experiment. «Ich will herausfinden, ob Radquer jene Disziplin ist, auf die ich in Zukunft hauptsächlich setzen will», führt

«Meine Form ist von Rennen zu Rennen besser geworden.»

**Dario Lillo**

Radquer- und Mountainbike-Spezialist aus Eschenbach

der Eschenbacher, der in der Sommersaison erfolgreich als Mountainbiker unterwegs ist, aus. Eine Fokussierung hält er für zwingend. Auf mehreren «Hochzeiten» zu tanzen, sei Ausnahmetalenten à la Mathieu van der Poel oder Tom Pidcock vorbehalten.

## Strasse bringt Vor- und Nachteile

Lillo wandelt damit auf den Spuren von Kuhn. Der Zürcher Oberländer, der ebenfalls Mitglied des Veloclubs Eschenbach ist, steht seit dem Übertritt zur Elite beim belgischen Radquer-Team Tormans unter Vertrag und setzt hauptsächlich auf diese Sparte. Im Sommer war er dieses Jahr als Strassenfahrer unterwegs. Letzteres bringt ihm Vor- wie Nachteile, wie er sagt. «Auf der einen Seite bin ich es nicht mehr so gewohnt, 90 Minuten lang Vollgas zu fahren, wie man es im Radquer oder auch Mountainbike tut. Mit jedem Rennen gewöhne ich mich nun aber wieder mehr an den hohen Rhythmus. Andererseits habe ich im Bereich Ausdauer sicher Fortschritte erzielt.»

In den bisherigen Radquer-Weltcups der Saison belegte Kuhn die Ränge 13, 11, 19 und 13. «Die Top Ten sollten deshalb bei einer guten Leistung drinliegen», sagt Kuhn, «zumal an der EM die U23 ja ein eigenes Rennen fahren und somit zwei, drei meist vor mir klassierte Fahrer wegfallen.»

## Road to Peking

# Bitteres Ende einer speziellen Reise

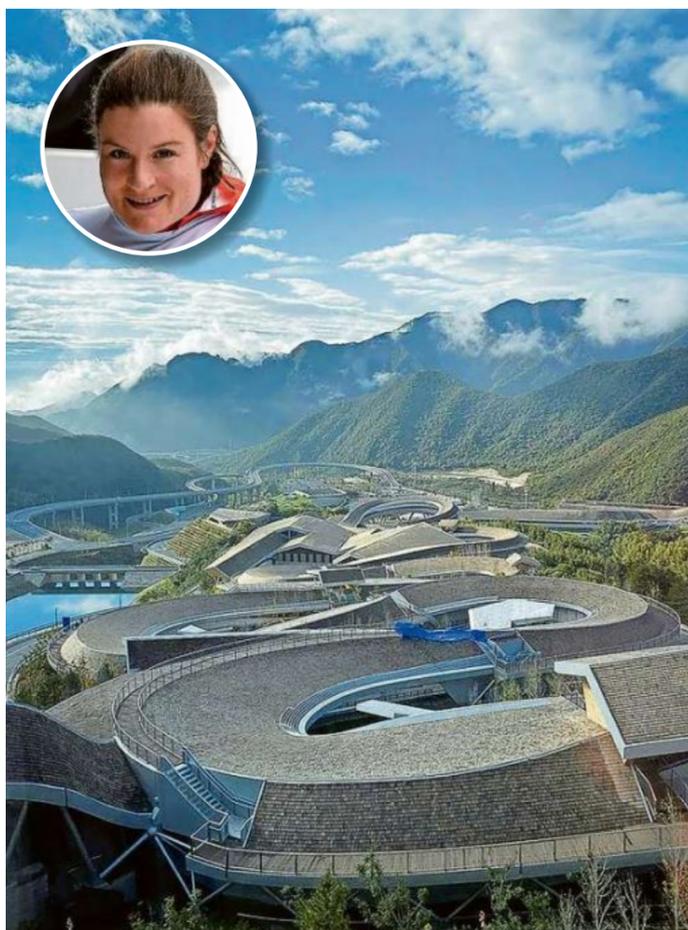
## Eine Kolumne

von Marina Gilardoni\*

Es fällt mir schwer, die Zeit, die ich gerade erlebe, in Worte zu fassen. Anfangs Oktober reisten wir für das dreiwöchige internationale Trainingslager nach Peking. Von Frankfurt erreichten wir die chinesische Hauptstadt innert neun Stunden mit dem Charterflug des internationalen Bob- und Skeleton Verbandes (IBSF). Bereits im Flugzeug wurde uns das Thema Corona bewusster denn je; die Flugbegleiter liessen mit Ihren weissen Ganzkörper-Schutzanzügen wenig Wohlbehagen an Board aufkommen und sollten nur Vorboten der kommenden Wochen sein.

Nach der Ankunft führte uns eine Eskorte von Polizeifahrzeugen über die eigens für uns gesperrten Autobahnen ins 90 Kilometer entfernte Yanqing, wo wir unser Hauptquartier bezogen. Die Hotelanlage inklusive 400-Meter-Leichtathletikbahn und einem kleinen Park wurde eingezäunt und konnte nicht verlassen werden, was bei den Athletinnen und Athleten anfänglich für viel Unmut sorgte.

Die Angewöhnung dauerte jedoch nur wenige Tage. Im Hotel war man bemüht, unsere Wünsche umzusetzen, angefangen beim Kaffee zum Frühstück bis zu einem kleinen Shop, in dem man die nötigsten Dinge kaufen konnte.



Bereits am dritten Tag durften wir die ersten Fahrten auf der Olympiabahn machen, die wir innert 45 Minuten mit dem Shuttlebus erreichten. Sehr eindrücklich und imposant, was da erbaut wurde. Die Bahn kann nicht nur von den Athletinnen und Athleten befahren werden, sondern es gibt auch die Möglichkeit, auf dem Dach der Anlage spazieren zu gehen.

Nach zwei Fahrten vom unteren Start (Kurve 3) wagten wir uns an die normale Starthöhe. Die Bahn selbst hat ihren eigenen Rhythmus und ist technisch anspruchsvoll. Natürlich half es nicht, dass wir anfänglich immer sehr wechselnde Bahnverhältnisse hatten, sprich in jedem Lauf andere Bedingungen und somit ein anderes Lenkverhalten. Dennoch konnte ich mir ein erstes Bild der Bahn erarbeiten und mich langsam an die Schwierigkeiten herantasten.

In der sechsten Fahrt von oben war ich etwas zu früh mit meiner Lenkbewegung im Kreisel, dem sogenannten «into the spiral», und baute etwas Druck aufs Ende auf. Ich war etwas höher in der Ausfahrt. Nichts Aussergewöhnliches – bis dahin. Doch dann prallte ich mich circa 100 Stundenkilometern kopfveran in die gegenüberliegende Bankina (Bahnwand), der Schlitten überschlug sich und ich verlor für kurze Zeit das Bewusstsein.

Als Nächstes erinnere ich mich daran, wie ich aus der Bahn stieg und mich zwei Betreuer vor Ort beruhig-

ten, bis die Ambulanz mich ins nächstgelegene Spital transportierte. Nach fünf Stunden mit diversen Untersuchungen und Scans konnte festgestellt werden, dass ich keine Knochen- oder Wirbelerletzungen hatte, sondern «nur» eine starke Prellung in der rechten Schulter und eine Gehirnerschütterung. Es half nichts, dass mein Coach mir versicherte, andere Fahrerinnen und Fahrer seien in der Ausfahrt viel höher gewesen als ich, es sei einfach nur Pech gewesen, dass mein Schlitten sich verkeilte – und dass die Ausfahrt nun etwas abgeändert werde, damit dies zukünftig nicht mehr passieren könne.

Zur Zeit befinde ich mich erneut in Behandlung in der Swiss Concussion Klinik in Zürich, wo ich durch diverse Therapien versuche, mein Gleichgewicht sowie die Augen zu stabilisieren. Fakt ist: Es ist meine zweite Gehirnerschütterung innert einem Jahr und die Zeit wird zeigen, wohin mein Weg führt. Meine Gesundheit steht für mich an erster Stelle. Daran können auch die Olympischen Spiele im «Reich der Mitte» im Februar 2022 nichts ändern.

\* Marina Gilardoni (34) aus Goldingen gehört zu den weltbesten Skeleton-Fahrerinnen. 2020 gewann sie WM- und EM-Silber, 2016 EM-Bronze. Im Februar 2022 will sie zum dritten Mal nach Sotschi 2014 und Pyeongchang 2018 an Olympischen Winterspielen an den Start gehen. In regelmässiger erscheinenden Kolumnen erzählt Gilardoni in der «Linth-Zeitung» von ihrer «Road to Peking».