

SNDZ

Stephan Nüsser Leistungs Diagnostik Center

Training und Vorbereitung von Josh Coppins: :

Jedes Jahr das gleiche Bild:

Spätestens nach fünf, sechs Rennen der laufenden Motocross-WM zeigt die Formkurve des Fahrers, der in der Vorsaison und bei den ersten GP noch das komplette Fahrerfeld mit seiner Performance geschockt hat, senkrecht nach unten. Seine Ergebnisse sind alles andere als konstant, eine Serie von Stürzen beginnt und die Saison endet meistens mit irgendeiner schwer wiegenden Verletzung viel früher als geplant. Auf ihre Frage nach den Gründen für diesen Leistungseinbruch erhalten die Journalisten die Standardantwort, dass im Winter wohl übertrainiert und die Top-Form einfach zu früh erreicht wurde. Und die versammelte Presse nickt dazu. Am Ende des Jahres blickt der Fahrer schließlich auf eine verkorkste Saison zurück und kann sich alles nur mit Pech und höheren Umständen erklären. „Alles totaler Quatsch!“, meint jedenfalls Josh Coppins über solche Ausreden und fügt noch ein „Absoluter Schwachsinn!“ für diejenigen hinzu, die glauben, sich verhöhrt zu haben.

Coppins war in der WM-Saison 2007 der einzige Pilot im Paddock, der sich in der so genannten dritten Phase seiner Karriere befand. Im Wesentlichen bedeutet dies, der Neuseeländer galt letztes Jahr als der einzige Fahrer, der über die nötige Erfahrung, die Fähigkeiten, den Speed und die Konstanz verfügte, um bei jedem GP auf dem Podium stehen und im Endeffekt den WM-Titel gewinnen zu können. Das Problem mit der Phasen-Theorie ist, dass nur die Erfahrung beziehungsweise das fortgeschrittene Stadium der Karriere eines MX-Piloten ihn nicht zwangsläufig erfolgreich macht.

Geht man nach Josh Coppins, liegt das Geheimnis des Erfolgs woanders und zwar in der richtigen Kombination aus körperlicher Fitness und intelligenter Planung. „Ende 2004 hatte ich das Gefühl, etwas an meiner Saisonvorbereitung ändern zu müssen, um mich weiterzuentwickeln. Dies habe ich getan und seitdem läuft es viel besser. In den letzten drei Wintern habe ich daher mein Programm auch kaum verändert“, erzählt Josh. „Lass es mich etwas ausführlicher erklären: Bis 2004 hatte ich in Belgien mit Yves Demeulemeester trainiert, der zu diesem Zeitpunkt auch Joël Smets, Ben Townley und einen Haufen anderer GP-Fahrer betreute. Dann fragte mich Paul Coopers Trainer Stephan Nüsser, ob ich zusammen mit Ben an einem Fitness-Test für MX-Piloten teilnehmen wollte. Ich dachte damals nur: ‚Oh Mann, eigentlich habe ich überhaupt keine Lust, dafür extra nach Deutschland zu fahren. Ich bin doch relativ fit und brauche diesen Test nicht.‘ Aber dann meinte Ben, dass er hinfahren würde, wenn ich dabei wäre, und so machten wir uns auf den Weg. Die Ergebnisse des Fitness-Tests waren sehr interessant und mir stand das erste Mal jemand gegenüber, der mir detailliert sagen konnte, in welchen Bereichen ich meine Fitness noch verbessern müsste. Zurück in Belgien wusste ich nun also nicht nur, dass ich relativ fit bin, sondern vor allem auch, in welchen Bereichen ich es nicht bin“, erinnert sich Coppins. „Wir hatten herausgefunden, dass ich relativ problemlos mit einer hohen Herzfrequenz trainieren kann, meine Grundlagenausdauer jedoch nicht sehr gut war. Also sollte ich in Zukunft besonders längere Trainings-Sessions mit niedriger Herzfrequenz fahren, um mich auch in diesem Bereich zu steigern. Ich war von den Ergebnissen sehr beeindruckt und entschloss mich dazu, ab sofort mit Stephan als Trainer zu arbeiten. Ich brauchte einfach eine neue Richtung!“



SNDC

Stephan Nüsser Leistungs Diagnostik Center

Mit dem neuen Trainer Stephan Nüsser zog auch die Wissenschaft in den Trainingsalltag von Joshua Coppins ein. Mittlerweile weiß nahezu jeder Motocrosser, was ein VO2max-Test ist, das beste Messinstrument, um die körperliche Fitness eines Sportlers zu bestimmen. Coppins begann nun, zusammen mit seinem Coach die Werte des Fitness-Tests detailliert zu analysieren und herauszufinden, wo genau er sich verbessern musste. Es blieb auch nicht bei diesem einen Test, sondern die beiden begannen, regelmäßige Fitness-Tests durchzuführen. „Den allerersten Test haben wir vor circa vier Jahren gemacht und mir kommt es vor, als hätte sich meine Grundlagenausdauer seitdem um 100 Prozent verbessert. Am Anfang unserer Zusammenarbeit konnte ich zwar stundenlang mit einer Herzfrequenz von 180 bpm trainieren, aber meine Grundlagenausdauer war schlecht. Also haben wir mehr Gewicht auf das Ausdauertraining gelegt. Nun bin ich allerdings an einem Punkt angelangt, an dem ich wieder mit höheren Herzfrequenzen trainieren muss, um wieder die nötige Explosivität zu bekommen. Das ist das Gute an kontinuierlichen Fitness-Tests, ich bekomme meine aktuellen Werte schwarz auf weiß in die Hand gedrückt. Wir führen mindestens drei Test pro Jahr durch, um reagieren und mein Training steuern zu können“, erläutert Coppins weiter. „Natürlich war ich in der Vergangenheit auch fit und konnte bis zum Ende des Rennens beißen. Jedenfalls in den Vorbereitungsrennen und bei den ersten vier, fünf GP. Danach fühlte ich mich teils schon gegen Ende der Rennen schwach und fuhr ein paar sechste, siebte oder achte Plätze ein. Ich begann, mich zu fragen, warum das so ist, obwohl ich doch eigentlich viel besser war als meine Resultate. Aber ich war müde und nahm mir eine Auszeit, um meine Kondition wieder auf Vordermann zu bringen. Doch mitten in der Saison ist es viel zu spät dafür und auf diese Art kann man keine Weltmeisterschaft gewinnen.“

„The Lizzard“ ist überzeugt, dass das Grundlagentraining der wichtigste und gleichzeitig am häufigsten außer Acht gelassene Grundstein des Erfolgs ist. Mangelnde Grundlagenausdauer und fehlendes Training sind dem Neuseeländer zufolge die Hauptgründe für das Phänomen Frühform. „Ab Oktober oder November beginne ich mit dem Training für die neue Saison. Stephan Nüsser trainiert sehr hart mit mir, auch bei mir zu Hause in Neuseeland. Unser Grundlagentraining lässt sich wohl am besten wie folgt beschreiben: stundenlange Schinderei!“ Ein solch früher Beginn der Saison

Vorbereitung ist laut Coppins im GP-Zirkus nicht die Regel. „Viele Fahrer starten erst im Januar oder Februar mit ihrem Training. Sie versuchen, möglichst für den ersten GP des Jahres in Top-Form zu sein, was ja grundsätzlich nicht schlecht ist. Aber mit solch einer Vorbereitung können sie ihr Niveau nicht halten. Ich weiß das, schließlich war ich auch so ein Typ. Ende 2004 und vor allem am Ende des Jahres 2005 habe ich festgestellt, wie platt ich war. In diesen beiden Jahren bin ich neben der WM noch die britische Meisterschaft mitgefahren und fuhr in beiden Serien häufig fünfte, sechste und siebte Plätze ein, was definitiv für einen WM-Titel nicht gut genug war. Dafür musst du jedes Wochenende mindestens auf dem Podium stehen. Also musste ich herausfinden, wie ich dorthin komme. Ich war damals einfach körperlich nicht darauf vorbereitet, eine ganze Saison lang zwei komplette Meisterschaften zu fahren. Am Ende war ich mental und körperlich zu müde. Mein Trainer und ich haben dann herausgefunden, dass ich durch ein verstärktes Grundlagentraining meine Form über einen längeren Zeitraum in der Saison halten kann. Natürlich wird es auch in Zukunft Hochs und Tiefs geben. In der vergangenen Saison war mein Tiefpunkt sicherlich der GP von Schweden, wo ich nur auf Gesamtrang fünf finishte. Bei allen anderen GP stand ich auf dem Podium. In Italien, dem GP nach Schweden, fühlte ich mich wieder hervorragend und auch in Loket, dem Rennen nach Italien, lag ich vor meinem Unfall an vierter Stelle. Ich glaube, ich hätte meine Form problemlos bis zum Ende der Saison halten können“, blickt Josh auf letztes Jahr zurück.

SND

Stephan Nüsser Leistungs Diagnostik Center

„Von November bis Januar arbeite ich sehr hart an meiner Kondition. Ab Februar bin ich eigentlich bereit für den ersten GP der neuen Saison. Ich fühle mich stark und das wird von Woche zu Woche besser. Ohne die richtige Grundlagenausdauer geht es einem nicht so, deshalb ist die Zeit von November bis zum Saisonauftakt so wichtig. Sobald die Saison erst einmal läuft, reist du am Freitag zu den GP, am Samstag Qualifying, Sonntags die Rennen und am Montag geht es zurück nach Hause. Am Dienstag bist du nur noch kaputt und müde und erholst dich etwas. Mittwochs und donnerstags wird ein wenig trainiert und am Freitag geht's dann schon wieder zum nächsten GP. Also bleiben in der laufenden Saison nur zwei Trainingstage pro Woche, was für Verbesserungen absolut nicht ausreicht. Ich kenne aber auch Top-Fahrer, die unter der Woche gar nichts machen, weil sie sich zwischen den Rennen erholen müssen. Diese Fahrer gewinnen vielleicht einen GP, aber nie im Leben mehrere hintereinander. Aufgrund der mangelnden Trainingsintensität im Winter können sie ihre Form im Sommer nicht halten“, erklärt der Yamaha-Rinaldi-Werksfahrer.

Neben der nötigen körperlichen Fitness arbeitete Coppins auch an seinem Fahrstil. Er gibt offen zu, dass er sich nicht zu den talentiertesten Fahrern im GP-Paddock zählt. Aber er steht zu seinen Schwächen und hat hart daran gearbeitet, sie zu beseitigen. „Ich bin keiner von diesen Typen, die plötzlich aufgetaucht und sofort um den Titel mitgefahren sind. Ich bin kein Pourcel, kein Townley und auch kein Rattray, ich habe jahrelang darum gekämpft, an der Spitze mitfahren zu können. Mein Fahrstil ist auch nicht gerade der beste wie zum Beispiel der von Steve Ramon; aber ich habe Herz, Leidenschaft und den Willen, Weltmeister zu werden. Es ist wie bei der Trainingsplanung: Ich habe genau darüber nachgedacht, in welchen Bereichen ich mich noch verbessern müsste. Körperlich war ich topfit, das Bike hervorragend, auch bei meinem Team stimmte alles. Der größte Schritt nach vorne konnte mir gelingen, wenn ich meinen Fahrstil verbesserte. Ich musste kräfteschonender fahren und nicht so viel gegen das Bike kämpfen. Als Stefan Everts noch gefahren ist, konnte ich 30 Minuten mit ihm mithalten und dann nichts mehr gegen ihn ausrichten“, erinnert sich Josh Coppins. „Ich habe gesehen, wie Jacky Vimond 1998 mit Seb Tortelli gearbeitet hat, und dachte damals: ‚Mann, der Kerl ist gut.‘ Ich mochte Jacky. Tortellis Ergebnisse schwankten zu der Zeit ziemlich, aber Jacky hatte immer ein Grinsen im Gesicht und blieb positiv. Solch einen Typen brauchst du einfach an deiner Seite. Also begann Ende 2005 meine Zusammenarbeit mit Jacky Vimond und er half mir, meinen Fahrstil zu verbessern und kräfteschonend zu fahren. Das hat mich noch einmal ein großes Stück weitergebracht.“

Joshua Coppins hat also ein hübsches Gesamtpaket geschnürt, um aus sich selbst den perfekten Racer zu machen. Aber auch ein perfekter Racer kann gegen unglückliche Zufälle nichts ausrichten, wie man an seinem folgenschweren Unfall und dem Verlust der WM-Krone 2007 gesehen hat. Am 06. April wird der Neuseeländer optimal vorbereitet am Startgatter des ersten GP der Saison im niederländischen Valkenswaard stehen. Allein sein Wissen um die eigene Fitness bringt Coppins bereits einen psychologischen Vorteil gegenüber dem Rest des Feldes ein. „Es gibt ein paar Fahrer in der MX1-Klasse, die machen jedes Jahr die gleichen Fehler. Ähnlich wie mir heute muss es Stefan Everts gegangen sein, als er mich die ganzen Jahre beobachtet hat. Die Jungs, von denen ich hier rede, sind unglaubliche Fahrer, die mich an einem ihrer guten Tage in Grund und Boden fahren können, aber eben nicht die ganze Saison über. Und einige von ihnen werden nie aus ihren Fehlern lernen. Irgendwann betritt dann wieder ein junger Fahrer die Szene, der ultraschnell unterwegs ist und genauso schnell aus seinen Fehlern lernt wie zum Beispiel Ben Townley. Er hat sich viel von Stefan und mir abgeschaut – und schau dir an, wo er jetzt ist! Ich habe realisiert, dass ich mit zunehmendem Alter zwar weiser werde, aber irgendwann auch dem Alter Tribut zollen muss. Stefan hat sich zum perfekten Zeitpunkt verabschiedet. Ich weiß heute mehr über Motocross als je zuvor und bin auf einem guten Weg zum kompletten Fahrer, aber keiner von uns kann ewig an der Spitze bleiben.“

Trainingsplanung mit Köpfchen

Falls ihr es noch nicht mitbekommen habt, hier geht es um körperliche Fitness und um die richtige Saisonvorbereitung, nicht zu vergessen natürlich die korrekte Planung des Ganzen. Joshua Coppins verrät uns an dieser Stelle, nach welchen Prinzipien er seine Vorbereitung auf die kommende MX-GP-Saison gestaltet:

„Für mich ist es ganz besonders wichtig, die Kontrolle über alles zu haben. Um Motocross zu fahren, braucht man Mut und eine gewisse Alles oder nichts Einstellung. Aber diese Einstellung bringt dich beim Training nicht unbedingt weiter. Du kannst dir nicht bei jedem Training die Lunge aus dem Hals rennen! Also braucht man einen Plan und sollte die Trainingsintensitäten variieren. Lange Sessions mit niedriger Intensität sollten sich mit härteren Einheiten und einer hohen Intensität abwechseln. Du musst nicht nach jedem Training tot auf der Couch liegen, aber du darfst es dir auch nicht zu leicht machen und dich selbst betrügen. Und wenn das Wetter schlecht ist oder du absolut keine Lust hast zu trainieren, kann dir eine Trainingsgruppe sehr weiterhelfen. Du musst einfach flexibel sein und auch mal laufen gehen, obwohl eigentlich Radfahren auf dem Programm stand. Auch hier gilt dann: Sei vorbereitet und überleg dir genau, was und wie du trainierst!“

Text: Moto X