

MOTORRAD-MAGAZIN FÜR ENDURO, MOTOCROSS, RALLYE & ABENTEUER

DIRTBIKER
MAGAZIN

DIRTBIKER

MAGAZIN



ALTERNATIVE ZUR ENDURO-WM?

Ist die Enduro-Europameisterschaft
tatsächlich besser als der EnduroGP?

ENDUROFAHREN STATT FLATRATE-SAUFEN!

Enduro-Traumrevier für Profis und Beginner
an der Costa Brava

EXKLUSIV

MARIO ROMAN

Im Interview verrät er Dinge,
die ihr noch nicht über den
spanischen Superstar wusstet!

TIPP: BREMSEN ENT- LÜFTEN UND WARTEN

Tipps und Tricks rund um die
Bremsanlage + Kauftipps

www.dirtbikermag.de
Oktober 2018 | No. 10/2018
Deutschland € 4,90 | Österreich € 5,50
Schweiz CHF 9,40 | Luxemburg € 5,60
Belgien € 2,80 | Niederl. € 3,80 | Spanien € 7,40



10
704901
198823
4

GASGRIFF STATT KOCHLÖFFEL

MARIO ROMAN

Mario Roman ist als Extrem-Enduro-Profi in seiner Familie die absolute Ausnahme und hätte eigentlich wie sein Großvater und Vater hinter dem Herd stehen sollen. Schließlich betreibt die Familie Roman in der spanischen Hauptstadt mehrere Restaurants. Wie es dazu kam, dass er so gegen die Famillentradition rebellierte, erzählte der Spanier unserem Autor Dominique bei einem exklusiven Interview.

■ Dominique Essig | ■ Future7Media, Markus Berger, Uros Podlogar

„Angefangen hat alles vor vielen Jahren, als mein Großvater sein erstes Restaurant eröffnete und damit eine Tradition in unserer Familie geschaffen hat“, erzählt Mario, als er sich mir vorstellt. Inzwischen ist fast die komplette Verwandtschaft in verschiedenen Restaurants beschäftigt und das hat einen guten Grund: „Wir lieben gutes Essen und zum Glück gibt es in Spanien richtig viel davon!“ Mario erinnert sich jedoch gerne daran, wie sein Vater ihm davon erzählte, dass seine ersten Worte „brumm brumm“ waren. Er war wohl eher zum Endurofahren als zum Kochen geboren.

In einer Familie, in der sich alles um Essen gedreht hat, hast du sehr früh mit dem Trialfahren angefangen. Wie kam es dazu?

Mein Vater ist damals auf Amateurniveau Trial und mein Onkel Enduro gefahren. Die beiden haben sich immer gestritten, womit ich anfangen soll. Meine Eltern fanden Enduro aber zu gefährlich und haben mich lieber auf die Trialmaschine gesetzt. Ich selbst habe schon immer von Fahrrädern und Motorrädern geträumt, meine ersten gesprochenen Worte waren „brumm brumm“. Bevor ich mit dem Motorradfahren angefangen habe, war ich mit dem Fahrrad im Garten unterwegs und habe versucht, die Treppen runterzufahren, wobei ich regelmäßig hingefallen bin. Mit fünf Jahren durfte ich dann in Madrid lokale Trial-Wettkämpfe fahren und als ich besser wurde, sind wir zusätzlich noch die spanische Trialmeisterschaft gefahren. Ich kann mich sogar noch an meinen ersten Wettkampf erinnern. Das war acht Monate, nachdem ich mit Trial begonnen hatte, und ich bin gleich Zweiter hinter Alfredo Gomez geworden.

Dann bist du als Kind schon regelmäßig gegen Alfredo Gomez gefahren?

Ja, er ist etwa neun Monate älter als ich, deshalb sind wir sehr viel gegeneinander gefahren. Wir sind zur gleichen Zeit Trial gefahren und anschließend fast gleichzeitig zum Enduro gewechselt. Er hat nur drei oder vier Jahre vor mir mit Extrem Enduro angefangen.

Die Spanier sind sehr stark im Trial. Du warst da sicher keine Ausnahme. Woher kam die Motivation zum Wechsel ins Enduro-Lager?

Ich war zwar nicht schlecht im Trial, aber wo ich herkam, gibt es keine großen Steine und Felsen. Der Boden ist eher sandig und die einzigen Schwierigkeiten sind die Auffahrten. Das hat zwar Spaß gemacht und war bei den Junioren auch ein gutes Trainingsgelände, aber später hat es einfach nicht mehr ausgereicht, um in Spanien auf höchstem Niveau mithalten zu können. Trial spielt sich zum größten Teil im Kopf ab. Sobald ich den ersten Fünfer in einer Sektion kassiert hatte, ging es bei mir immer schnell bergab. Das hat mir in der spanischen Meisterschaft enorm zu schaffen gemacht und deshalb war es 2007 dann soweit, dass ich etwas anderes ausprobieren musste. Ich bin einfach mal bei ein paar Enduro-Rennen gestartet und konnte schnell gute Ergebnisse einfahren. Ich habe mich auf der Enduro wohl gefühlt und auch das Training war für mich viel einfacher. Am Anfang ist Trial noch total unkompliziert, aber irgendwann hat man ein Niveau erreicht, auf dem man schon zum Training einen Minder braucht, damit er einen an den großen Steinstufen





»BEIM EXTREM ENDURO KOMMT MAN VÖLLIG ERSCHÖPFT IM ZIEL AN UND ICH LIEBE ES, ALLES ZU GEBEN UND MIT DER ZIELANKUNFT DAFÜR BELOHNT ZU WERDEN. DIESES GEFÜHL IST WIRKLICH EINZIGARTIG! IN ANDEREN SPORTARTEN MUSS MAN EIGENTLICH GEWINNEN, UM SOLCHE GLÜCKSGEFÜHLE ZU ERLEBEN.«

auffangen kann. Das war für mich als Privatfahrer ohne Team immer ein Problem und deshalb war mir der Aufwand irgendwann einfach zu groß.

Also hast du alle Karten auf Enduro gesetzt.

Ja genau, am Anfang bin ich die spanische Enduro-Meisterschaft in der 125er-Klasse gefahren und nachdem ich ein paar richtig gute Ergebnisse eingefahren hatte, kam ein Anruf von Ivan Cervantes und KTM. Sie waren von einem Schlammrennen, bei dem ich mit dem kleinen Motorrad einer der Schnellsten im Championat war, sehr beeindruckt. Sie haben mich dann zu einem drei Tage langen Test eingeladen, um mir richtig auf den Zahn zu fühlen. Das war mein Examen und nachdem ich das bestanden hatte, durfte ich im nächsten Jahr die Enduro-WM für das Team Farioli KTM fahren. 2010 bin ich also den Youth Cup 125 der Enduro-WM gefahren und konnte alle Rennen gewinnen. Das hat mir viel Selbstvertrauen gegeben und ich habe mich sehr stark gefühlt. Im nächsten Jahr bin ich Vizemeister geworden. Mein größter Konkurrent um den Titel war Jérémie Joly und ich hätte die Meisterschaft gewinnen müssen. Am ersten Fahrtag des letzten Rennens habe ich mir leider das Kreuzband gerissen. Ich habe mich ins Ziel gekämpft und bin auch am Sonntag noch gefahren, in der Hoffnung genügend Punkte zu holen. Am Ende hat es einfach nicht gereicht und ich habe den Titel gerade mal um vier Punkte oder so verpasst.

Du hattest eine vielversprechende Trial-Karriere und dann in der Enduro-WM. Warum hast du erneut die Disziplin gewechselt und bist ins Extrem-Enduro-Geschäft eingestiegen?

Den verlorenen Titel musste ich erst einmal verdauen. Danach stand eine harte Reha an, das war wirklich eine schwierige Zeit für mich. Erst 2014 hatte ich mich wieder richtig davon erholt. Als Privatfahrer konnte ich wieder richtig in der WM angreifen und wurde am Ende der Saison Siebter oder Achter in der E3-Klasse. Noch besser lief es in der spanischen Meisterschaft, wo ich vor Fahrern wie Ivan Cervantes das Championat gewinnen konnte. Trotzdem bekam ich kein gutes Angebot für die folgende Saison. Lediglich für die Spanische Meisterschaft wollte mich ein Team verpflichten. Extrem Enduro hatte mich zu der Zeit schon eine Weile gereizt und da nach dem Ende der Enduro-Saison noch Extrem Lagares und Ucupacha anstanden, wollte ich das mal ausprobieren. Beide Male konnte ich direkt aufs Podium fahren und erste Erfahrungen sammeln. Mir hat es richtig gut gefallen, denn beim Extrem Enduro

kommt man völlig erschöpft im Ziel an und ich liebe es, alles zu geben und mit der Zielankunft dafür belohnt zu werden. Dieses Gefühl ist wirklich einzigartig! In anderen Sportarten muss man eigentlich gewinnen, um solche Glücksgefühle zu erleben.

2015 bin ich dann mit etwas Unterstützung von KTM als Privatfahrer die großen internationalen Rennen gefahren und konnte die Extrem-Enduro-EM gewinnen. Anschließend bekam ich einen Anruf von Husqvarna und wurde 2016 Teamkollege von Graham Jarvis im Husqvarna Factory Team. In dem Jahr haben wir die meisten Rennen auf Platz eins und zwei beendet. 2017 habe ich dann zu Sherco gewechselt, für die ich bis heute fahre. Ich fühle mich hier sehr wohl und habe ein tolles Team um mich herum. Es war nicht leicht, so weit zu kommen. Mein Vater hat mich zwar immer unterstützt, wo er nur konnte, aber als Koch musste er immer viel arbeiten und ich war immer alleine trainieren und habe mir alles selbst beigebracht. Ich bin froh, dass ich es bisher so weit gebracht habe. Aber ich bin noch jung und fühle mich gut, deshalb bin ich überzeugt davon, dass ich noch viel erreichen kann.

Außerdem hast du inzwischen mehr Erfahrung und es hat sich immer wieder gezeigt, dass das im Extrem Enduro durch fast nichts zu ersetzen ist.

Ja, das stimmt, deshalb kann Graham Jarvis mit über 40 immer noch Rennen gewinnen. Ich habe so viel von ihm gelernt, ohne dass er mir jemals bewusst etwas beigebracht hat. Wenn man ihm hinterherfährt, lernt man unglaublich viel. Manchmal überholen ihn die jungen Fahrer wahnsinnig schnell und er lässt sich davon einfach nicht aus der Ruhe bringen. Er wartet nur darauf, dass sie sich verausgaben und anfangen, Fehler zu machen. Währenddessen bleibt er ruhig, lässt sich nicht hetzen und fährt sein Tempo konstant ins Ziel durch. Meistens geht der Plan auf und er kommt doch wieder als Erstes an. Um im Extrem Enduro erfolgreich zu sein, muss man ziemlich abgebrüht sein und immer cool bleiben. Vielleicht trifft das auf die kurzen Rennen wie den Erzberg etwas weniger zu, aber spätestens bei den Romaniacs muss man sich sein Rennen perfekt einteilen und darf sich keine Fehler erlauben.

Du bist eines der großen Extrem-Enduro-Talente und warst bei Husqvarna in einem super Team untergebracht. Warum hast du dann zu Sherco gewechselt? Es gab einige Veränderungen in der Teamstruktur und ich zog gegenüber Billy Bolt den Kürzeren.



»VIELE DENKEN JA, DASS WIR NUR SO SCHNELL FAHREN KÖNNEN, WEIL WIR FACTORY BIKES HABEN, ABER DAS IST EIN IRGLAUBE. MIR KANN MAN SO GUT WIE JEDES BIKE GEBEN UND ICH WÄRE DAMIT FAST GENAU SO SCHNELL.«

Du hattest also keine Möglichkeit zu bleiben?

Nein, aber Sherco hatte von Anfang an großes Interesse an mir. Sie haben einen Teamkollegen für Wade Young gesucht und ich bin wirklich froh, hier gelandet zu sein! Wir haben ein tolles Team um uns herum, die Marke entwickelt sich permanent weiter und die Bikes sind sehr gut.

Wenn man euch so beobachtet, bekommt man sofort den Eindruck, dass das Team sehr gut mit euch zusammenarbeitet und alles dafür tut, dass Ihr happy mit euren Bikes seid.

KTM ist natürlich eine riesige Firma, deshalb gibt es schon Unterschiede zu unserem Team. Aber Sherco hat in eine große neue Fabrik investiert, die vor ein paar Monaten eröffnet wurde. Seitdem funktioniert alles noch mal besser. Außerdem ist die Fabrik nur neun Stunden von mir zu Hause entfernt. Wenn ich ein Anliegen mit dem Bike habe, kann ich jederzeit hinfahren. Wir testen und entwickeln viel, um unsere Bikes besser zu machen. Sherco hat immer ein offenes Ohr für meine Ideen und sie können diese auch schnell und unkompliziert umsetzen, das gefällt mir sehr gut.

Fahrt Ihr seriennähe Motorräder oder setzt Ihr im Rennen auch mal Prototypen ein und nutzt die Erfahrungen für die Entwicklung der Serienbikes?

Ich war einer der ersten, der den neuen Zylinder der 2019er-Zweitaktbikes als Prototyp im Rennen eingesetzt hat. Den habe ich ungefähr ein halbes Jahr lang gefahren und wir haben ihn gemeinsam zur Serienreife entwickelt. Bis auf ein speziell abgestimmtes Fahrwerk und eine niedrigere Sitzbank war an meinem 2018er-Race-Bike alles andere Standard. Viele denken ja, dass wir nur so schnell fahren können, weil wir Factory Bikes haben. Aber das ist ein Irrglaube: Mir kann man so gut wie jedes Bike geben und ich wäre damit fast genauso schnell.

Was ist für dich besonders wichtig, wenn du dein Bike auf Extrem Enduro abstimmst?

Wir reisen regelmäßig um die Welt und bekommen vor Ort Serienbikes gestellt. Ich hatte immer einen Lenker im Gepäck, da mir der alte Serienlenker zu hoch war. Die 2019er-Shercos haben einen niedrigeren Lenker, der gefällt mir jetzt sehr gut. Außerdem habe ich immer meine Sitzbank, Reifen und Mousse dabei. Meiner Meinung nach ist das richtige Mousse das Wichtigste im Extrem Enduro. Wenn das Mousse und die Reifen zu hart sind, kommt man eine schwierige Auffahrt hoch. Außerdem checke

ich vor jedem Rennen den Negativ-Federtweg an meinem Stoßdämpfer. Für Extrem Enduro stelle ich immer 40mm statischen Durchhang ein, fahre mein Heck also recht niedrig. Mein Fahrwerk stimme ich sehr weich ab, die Druckstufe ist im Prinzip immer voll aufgedreht. In steinigem Gelände oder Bachbetten komme ich mit einem harten Fahrwerk überhaupt nicht zurecht. Ich muss die Steine fühlen können.

Du reisst seit ein paar Jahren für Rennen um die Welt. Gibt es eine Veranstaltung, die für dich besonders heraussticht?

Das sind auf jeden Fall die Romaniacs. Es ist ein richtig schönes und großes internationales Rennen. Die Fahrer aus aller Welt kommen dort zusammen, weil sie Extrem Enduro lieben. Außerdem ist es ein langes Rennen und super organisiert. Man steht morgens um 4 Uhr auf, startet um 6 Uhr und fährt den ganzen Tag über unglaubliches Gelände. Dabei folgt man seinem GPS-Gerät und hat keine Ahnung, was einen erwartet. Am Erzberg laufen wir tagelang die Strecke ab, um möglichst gut vorbereitet zu sein. Das ist bei den Romaniacs unmöglich. Du hast nur dein Bike und dein GPS, das macht das Rennen zu einem großen Abenteuer. Teilweise fährt man sehr schnell, dann wieder extrem langsam. Die Abwechslung gefällt mir sehr gut. Man muss als Fahrer sehr viele verschiedene Skills mitbringen, um bei den Romaniacs erfolgreich sein zu können, das kommt mir entgegen.

Gefällt dir die Entwicklung der letzten Jahre oder sind manche Rennen einfach zu extrem geworden?

Ich weiß genau, was du meinst. Es gibt ein paar sehr gute Rennen, andere scheinen die Amateure komplett vergessen zu haben. Dabei sind das die meisten Teilnehmer und deshalb sollten die Rennen auch für sie gemacht werden und nicht für uns Profis. Ich denke nicht, dass wir Rennen brauchen, bei denen fünf Fahrer ins Ziel kommen und ein Großteil nach fünf Kilometern wieder einpacken kann. Es macht doch keinen Spaß, zwei Tage lang zu einem Rennen anzureisen, 3000 Euro auszugeben und darüber gerade einmal ein paar Kilometer Enduro zu fahren. Außerdem habe ich manchmal das Gefühl, dass mit unserem Leben gespielt wird. Obwohl die Romaniacs mein Lieblingsrennen sind, fällt mir das gerade dort manchmal auf. Das Problem sind nicht die Strecken, aber ich verstehe nicht, warum vor manchen Sektionen oder Abfahrten Rein-Danger-Schild angebracht wird oder es auf dem GPS markiert wird. Das wäre doch kein großer Aufwand und würde es für die



»WIR BRAUCHEN KEINE RENNEN, BEI DENEN FÜNF FAHRER INS ZIEL KOMMEN UND EIN GROSSTEIL NACH FÜNF KILOMETERN WIEDER EINPACKEN KANN. ES MACHT DOCH KEINEN SPASS, ZWEI TAGE LANG ZU EINEM RENNEN ANZUREISEN, 3000 EURO AUSZUGEBEN UND DANN GERADE EINMAL EIN PAAR KILOMETER ENDURO ZU FAHREN.«

Fahrer gleich viel sicherer machen. Wenn ich irgendwo „Danger“ sehe, kann ich noch bremsen und vorsichtig in die Sektion fahren. Ein Beispiel für ein sehr gutes Rennen ist das ALESTREM. Die erste Runde ist für uns Profis noch sehr einfach und wir brauchen etwa zwei Stunden. Die meisten Amateure schaffen das auch noch gut und brauchen vielleicht vier Stunden dafür. Die zweite Runde wird dann schon um ein paar schwierige Passagen erweitert, sodass wir vielleicht zweieinhalb Stunden brauchen. Die besseren Amateure schaffen es nach zwei Runden ins Ziel und wir müssen noch eine dritte Runde fahren, die es dann in sich hat. So hat jeder ein schönes Rennen, ganz egal, ob Profi- oder Hobbyfahrer. Meiner Meinung nach ist das der Schlüssel, um Extrem Enduro langfristig erfolgreich zu machen.

Was würdest du an den aktuellen Extrem-Rennen konkret ändern wollen?

Genau das. Ich würde den Fokus wieder mehr auf die Amateure legen. Schließlich finanzieren sie den ganzen Sport. Sie kaufen die Bikes, das Zubehör, die Ausrüstung und fahren die Rennen. Die Organisatoren dürfen das nicht aus den Augen verlieren und sollten sich mehr Gedanken darüber machen, wie sie die Amateure glücklich machen. Die Top 20 der Welt sind die Show, die obendrauf kommen sollte. Das reicht noch am letzten Tag oder am Nachmittag. Zumindest der Vormittag eines Rennens sollte auf die Amateure ausgerichtet sein.

Extrem Enduro ist eine Mischung aus Fahrtechnik und körperlicher sowie mentaler Höchstleistung. Wie bereitest du dich darauf vor, wie sieht dein Training aus?
Ich liebe es zu trainieren und mache sehr viel Sport, aber anschließend ist es genauso wichtig, zu regenerieren und sich auszuruhen. Nach einem harten Rennwochenende ist der Montag für mich erst einmal ein Ruhetag. Das Gleiche gilt für den Freitag vor einem Rennen. Wenn ich kein Rennen habe, dann trainiere ich zum Beispiel drei Tage hintereinander, mache einen Tag Pause, trainiere zwei Tage und mache dann nochmal einen Tag Pause. Ich trainiere vor allem Ausdauer, daheim gehe ich meistens Rad fahren und unterwegs joggen. Ansonsten mache ich Pilates und Yoga. Am wichtigsten ist aber das Training auf dem Motorrad. Ich fahre viel Enduro und Trial oder Trial mit dem Enduro-Bike.

Trainierst du alleine oder hast du einen Trainer, der dir hilft?

Ich hatte im Laufe meiner Karriere immer wieder einen Trainer, aber im Moment organisiere ich mein Training alleine.

Da ich sehr viel reise, ist es fast unmöglich, einer Routine zu folgen. Mir ist es wichtiger, auf meinen Körper zu hören und das Training dementsprechend anzupassen. Wenn ich mich gut fühle, kann ich zwei Wochen lang mit Vollgas trainieren. Wenn ich dagegen von den Romaniacs nach Hause komme, muss ich mich erst mal ausruhen. Ich bin jetzt 27 Jahre alt und habe mein ganzes Leben lang trainiert. Deshalb habe ich viel Erfahrung und kenne meinen Körper selbst am besten.

Du hast zwar gesagt, dass du aktuell damit zufrieden bist, wie weit du es gebracht hast. Aber ich denke, dass du noch viel Potenzial hast. Wo siehst du dich selbst in den nächsten Jahren?

Das ist eine gute Frage. Wie gesagt, ich denke auch, dass ich noch besser werden kann und es gibt noch ein paar Rennen, die ich gewinnen möchte. Ganz oben auf der Liste stehen der Erzberg und die Romaniacs. Ich liebe es aber auch zu reisen und weltweit Enduro-Lehrgänge zu geben. Ich kann mir gut vorstellen, das in Zukunft noch weiter auszubauen. Es macht mir sehr viel Spaß, Leute kennenzulernen, mich mit ihnen zu unterhalten und ihnen ein paar Tricks beizubringen. Dabei lernt man so viele Kulturen und Sprachen kennen, das finde ich sehr spannend. In Europa realisieren wir das manchmal gar nicht, da es sehr viele professionelle Fahrer und richtig gute Amateure gibt, aber in Ecuador sieht die Sache ganz anders aus. Dort haben sie noch nie einen Profi live gesehen, sie kennen alles nur aus den Videos. Wenn man sich dort ein bisschen Zeit für die Leute vor Ort nimmt und einen Tag zusammen mit ihnen verbringt, haben sie eine Woche lang ein breites Grinsen im Gesicht. Das ist unbezahlt und macht auch mich sehr glücklich!

Ich wollte dich noch fragen, ob du die Lehrgänge geben musst, um dir etwas dazu zu verdienen, oder ob es dir Spaß macht. Ich denke, die Frage hast du damit beantwortet.

Nein, es geht definitiv nicht ums Geld. Natürlich ist das ganz nett, aber wenn man es fürs Geld machen würde und sich anschaut, was man in unserem Sport verdienen kann, dann müsste man sich ganz schnell nach einem anderen Job umschauen. Aber ich liebe meinen Job und habe Spaß an dem, was tue. Das ist mir viel wichtiger.

Ein Sieg beim Erzberg oder den Romaniacs steht noch auf deiner Liste. Was muss passieren, damit du dir diesen Traum erfüllen kannst?



Um diese Rennen zu gewinnen, braucht man die nötige Erfahrung und auch ein bisschen Glück. Vielleicht ist Glück das falsche Wort, aber es muss an dem Tag einfach alles passen. Letztes Jahr habe ich die Romaniacs nur verloren, weil mir die Erfahrung gefehlt hat. Ich war jeden Tag ein paar Minuten langsamer als Graham Jarvis, der für mich immer noch der beste Extrem-Enduro-Fahrer der Welt ist. Er macht einfach keine Fehler! Ich bin ihm einige Male hinterhergefahren und wenn man nur einmal irgendwo abrutscht, verliert man sofort fünf Minuten auf ihn und verbraucht so viel Energie, dass man sich davon nur schwer wieder erholen kann. Wenn ich es schaffe, diese Fehler zu vermeiden, dann kann ich die Romaniacs gewinnen. Man kann sich das nicht vorstellen: Die Romaniacs gehen vier Tage lang und trotzdem darf man sich keine Fehler erlauben. Mein Speed hat gepasst, aber ich muss es schaffen, gleich schnell und trotzdem ruhiger zu fahren. Dafür braucht man Erfahrung und ich bin die Romaniacs erst zweimal gefahren. Bei so einem Rennen ist das gar nichts.

Auch wenn Sherco die WESS-Serie (noch) nicht bestreitet, was hältst du persönlich von der Idee?

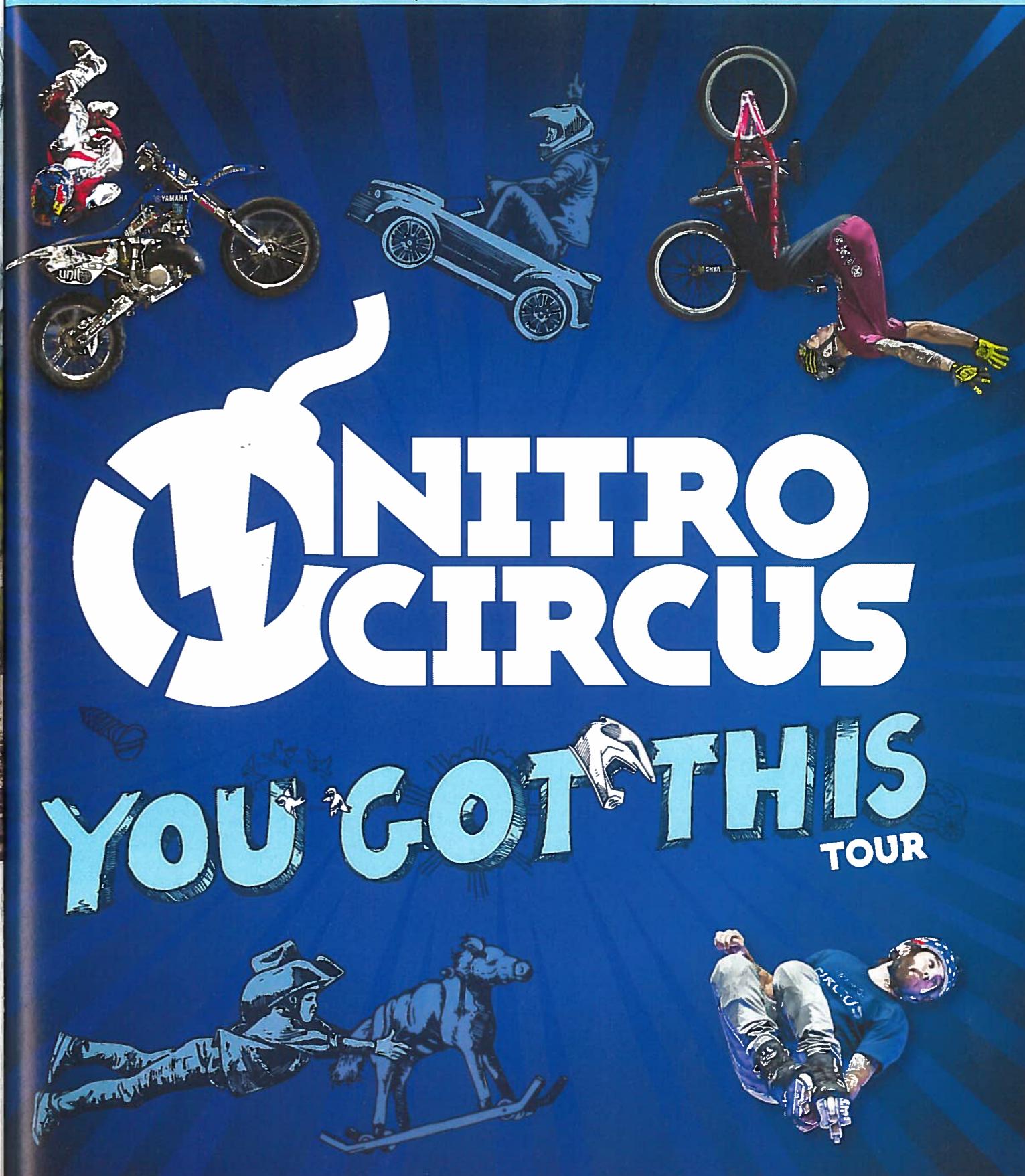
Ich finde die Idee gut. Es ist für alle eine neue Herausforderung. Sherco fährt in der ersten Saison nicht mit und deshalb nehme

ich auch nicht an allen Rennen teil, da ich die Firma repräsentiere. Auch Beta und Gas Gas sind diese Saison nicht dabei, deshalb ist es aktuell noch eine Husqvarna- und KTM-Meisterschaft. Nächste Saison würde ich jedoch gerne die ganze Meisterschaft fahren. Da ich schon Trial, Enduro und Extrem Enduro gefahren bin, denke ich, dass ich gut abschneiden könnte. Mir machen alle Offroaddisziplinen unglaublich viel Spaß und die Vorstellung, in einer Saison das Erzbergrodeo zu gewinnen und bei Rennen wie dem Red Bull Knock Out oder dem Trèfle Lozérien vorne mit dabei zu sein, ist schon ziemlich cool.

Was spielt im Leben von Mario Roman außer Motorradfahren, Relaxen und gutem Essen noch eine Rolle?

Das Reisen ist mir sehr wichtig, außerdem liebe ich fast jede Art von Sport. Ich muss jeden Tag etwas Sportliches machen, um nicht gelangweilt oder schlecht drauf zu sein. Am Anfang meiner Karriere habe ich die Schmerzen beim Training gehasst, inzwischen liebe ich sie. Wenn ich die Zeit habe, gehe ich außerdem gerne Surfen oder Kitesurfen. Im Winter liebe ich es, Ski zu fahren. Und im Sommer vertreibe ich mir gerne die Zeit mit meinem BMX- oder Downhill-Mountainbike. ☺

TRAVIS PASTRANAS VERRÜCKTESTE IDEEN, ALLE IN EINER WAHNSINNIGEN 2-STÜNDIGEN SHOW VEREINT!



DIENSTAG 4 | FREITAG 7 | SAMSTAG 8 | DEZ 2018
MÜNCHEN | ZÜRICH | MANNHEIM

