

Standpunkt

Boyd Exell

Beim kürzlichen CAI-W in Genf gewann Boyd Exell zum sechsten Mal hintereinander die Weltcupprüfung der Vierspännerfahrer. Dazu kommen, alles in den letzten zehn Jahren, zwei Weltmeistertitel, vier Weltcupfinalsiege sowie Triumphe in Aachen und andern grossen Fahrturnieren. Selbst im Vergleich mit den Grossen früherer Jahre: Abony, Dubey, Fülöp, Bardos, Velstra, Juhasz, Basseur oder Freund und seinen jetzigen Mitkonkurrenten Chardon, Eriksson, Ulrich oder den Lazar-Brüdern, kann man feststellen, so erfolgreich war noch nie ein Fahrer, seitdem der Fahrersport 1970 zur FEI gestossen ist.

Boyd Exell bestritt seine erste Weltmeisterschaft 1993 in Gladstone, mit einem geliehenen Zweispänner seines damaligen Arbeitgebers. Dann begannen zehn Jahre des Lernens und Herantastens an die Weltspitze. Dreimal bestritt er in diesen Jahren die WM der Zweispänner, mit Platz zehn in Riesenbeck 1997 als bester Platzierung. 1998 kam, bei den Weltreiterspielen in Rom, der erste WM-Start mit vier Pferden: Platz 25.

Durchbruch und Seriensieger

Das Jahr 2003 brachte den Durchbruch: Zweiter hinter Michael Freund in der Weltcup-Gesamtwertung, erster Sieg beim CAIO Aachen und Führung nach dem Marathon der Zweispänner-WM in Jardy. Dieses Jardy, ausserhalb von Paris gelegen, brachte auch die erste grosse Enttäuschung. Der als Letzter startende Exell wurde, wie einige Fahrer vor ihm, Opfer des lockeren Sandbodens, in dem der Wagen immer wieder wegrutschte. So gab es nur Platz sechs für den damals 31-jährige Australier. Es war der letzte WM-Start Exells mit dem Zweispänner.

2004 gewann der seit 1994 in England lebende Exell den CAI Windsor und wurde wiederum



Seriensieger Boyd Exell, hier an der WM 2012 in Riesenbeck. Foto: Karl-Heinz Frieler

Zweiter der Weltcup-Wertung. Aber an der WM in Kecskemet gab es nur Platz 17. Endgültig an die absolute Weltspitze kam Boyd Exell ab 2008. Hintereinander Bronze, Gold, Gold an drei WM, die sechs Genfer-Siege 2008 bis 2013 und den viermaligen Gewinn des Gesamtweltcups. Dazu alles in allem sechs Siege in Aachen, davon die letzten fünf Jahre hintereinander. Die Frage, die auch in Genf mehrmals gestellt wurde, ist, warum ist Boyd Exell derart überlegen oder fast unschlagbar? Es sind viele Gründe, drei seien hier erwähnt: Exell ist sicher der kompletteste der heutigen Viererzugfahrer. In der Halle ist er fast

perfekt in beiden Hauptanforderungen – er hat die technische Fertigkeit in den Marathon-Type-Hindernissen und er hat die totale Kontrolle in den längeren Galloppaden auf ein Kegelhindernis zu. Ein zweiter Grund für Exells Dominanz ist sein Management. Die Fähigkeit der Organisation eines professionellen Sportbetriebes, wie sie jahrzehntelang David Broome an der Springreiterspitze hielt, oder wie sie noch heute den Veteranen Ian Millar nach zehn Olympia Teilnahmen seit 1972 mitgewinnen lässt. Eine Managementfähigkeit, deren Fehlen immer wieder zu Enttäuschungen bei hier ungenannten Pferdesportlern führt.

Der dritte Faktor hat mit Boyd Exells Charaktereigenschaften zu tun: Entscheidungsfreude, Durchsetzungsvermögen, analytische Klarheit im Denken, zielstrebiges, langfristiges Planen, Hingabe auf eine Aufgabe und gute Nerven. Exells Biographie mag das Obige bestätigen.

Erste Fahrerfahrungen

Boyd Exell wurde 1972 in New South Wales in Australien geboren. Sein Vater war Ingenieur, die Mutter Schullehrerin. Als Sechsjähriger kam er mit Pferden in Berührung. Zwei Jahre später, bei den Eltern eines Schulfreundes, durfte er erstmals deren Hackneys fahren. Fahrinspirationen erhielt er in den

drauffolgenden Jahren von den in vielen Häusern hängenden «Coaching Prints» und der Lektüre der damaligen Fahrzeitschrift Achenbach. Zum 21. Geburtstag 1993 erhielt er von seinen Eltern ein Rundum-die-Welt-Flugbillet. Unterwegs nahm er Arbeit an, so in Chicago in einem Fahrstall. Der Besitzer, Dick Stevenson, stellte Boyd Exell einen Zweispänner zur Verfügung, mit dem er die WM in Gladstone bestritt. Boyd Exell realisierte bald, dass die USA einem aspirierenden Fahrer keine Fortschritte brachte: Zu grosse Distanzen, zu wenig Turniere. Europa war die Antwort und so fuhr der 22-Jährige anfangs 1994 nach England. Er fand Arbeit bei Alwyn Holder, lange Jahre Mitglied der damals noch starken Viererzugequipe Grossbritanniens. Mit Holder fuhr er als Groom an die Weltreiterspiele von 1994 in Den Haag (Holder erreichte Platz 21).

Exell realisierte schnell die Unterschiede zwischen australischer Trainingsmentalität und der britischen. Die Australier bereiteten sich auf das nächste Turnier vor, die Briten planten die ganze Saison, April bis September. Bereits im darauffolgenden Jahr, 1995, verliess Boyd Exell die Anstellung bei Holder,

machte sich selbständig und gab Fahrunterricht. Bei Alwyn Holder hatte er 30 Pfund die Woche verdient, nun konnte er für eine Fahrstunde 20 Pfund verlangen. 1997 bestritt er in Riesenbeck seine zweite Zweispänner-WM. Sein letzter Zweispänner-Start erfolgte, wie erwähnt, 2003 in Jardy. Nach dem missglückten Auftritt meinte der ebenfalls anwesende Michel Freund zu ihm, er hätte nicht auf Zeit fahren sollen. Exell, der Analytiker, meinte dazu: «Das hättest Du mir vor dem Start sagen sollen.» Bald merkte Exell, dass man nicht auf zwei Hochzeiten tanzen kann. Um bei den Viererzügen zu reüssieren, musste er auf die Zweispänner-Starts verzichten. Heute, auf seiner Anlage in Buckinghamshire, hat Exell 22 Pferde im Trai-



Foto: Jan Gyllenstein

Weltcupfinal 2010 in Genf: Exell wird von Max Egger geehrt.

ning: Acht für die Hallensaison, 14 für die Sommersaison. Dazu kommen rund 20 Nichtwettkampfpferde, inklusive einige Pensionspferde. Boyd Exell hat für seine Wettkampftätigkeit ein Jahresbudget von 200 000 Pfund. Ein internationaler Turnierstart kostet rund 3000 Euro,

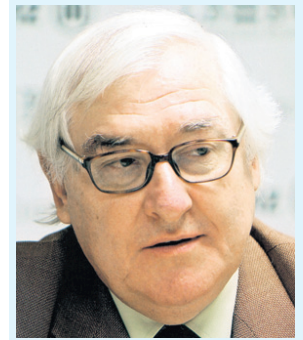
darin inbegriffen 850 Euro für das Einstellen und 500 Euro Startgeld. Bei einem der Freiluftturniere wie Breda, Beekbergen oder Donaueschingen kann er, bei guten Leistungen in allen drei Teilprüfungen, um die 5000 Euro verdienen – bleibt ein Überschuss von gegen 2000

Euro. Im grosszügigen Aachen dürften es um die 10 000 Euro sein.

Weltcup als Anreiz

Als man 2000 die Einführung eines Fahrweltcups in der Halle diskutierte, waren die Verdienstmöglichkeiten bei den Freiluftturnieren bescheidener. Die Preisgelder, heute Minimum 8500 Euro, waren weit tiefer. Da half auch nicht, dass die Startgebühren und die Nenn gelder viel bescheidener waren. Etwa im Jahr 2000 gab es einen CAI im schwedischen Åstorp. Felix Brasseur, der belgische Weltmeister, gewann alle drei Teilprüfungen und legte trotzdem bei diesem Schwedenstart Geld darauf. Der Hallenweltcup, bei dem Kilometergelder ausbezahlt werden, Hotel und Essen gratis sind und ein Mini-

Autor



Max E. Ammann
Ehemaliger Weltcup-Direktor
meaf@network4events.com

mum Preisgeld vorgeschrieben ist, erlaubt es den zehn Weltcupfahrern, ein finanzielles Polster für den Sommer anzulegen. Boyd Exell meint auch, dass das Leistungsniveau der Fahrer in den Freiluftmarathons gestiegen ist, seitdem die Spitzenfahrer im Winter Erfahrung sammeln können.



sportho[®]
sport_protector

1

Mercedes-Benz CAI
Zürich

Mercedes-Benz CAI

GRÜTER
Böden aus Beton • Gummi
Kunststoff • www.ghag.ch

Grüter-Handels AG
Gewerbezone 7 • CH-6018 Buttisholz
Fon 041 929 60 60 • Fax 041 929 60 69
www.pferdematten.ch • info@ghag.ch