

SVEN BREMER



STARS  
HINTERGRÜNDE  
EVENTS



# ***RADSPORT***

★ ★ ALLES, WAS MAN WISSEN MUSS ★ ★

MEYER  
& MEYER  
VERLAG

# INHALT

<b>1</b>	<b>Einleitung</b> .....	<b>8</b>
<b>2</b>	<b>Radsportgeschichte</b> .....	<b>14</b>
2.1	Die Entwicklung des Fahrrads .....	14
2.2	Die ersten Radrennen .....	16
2.3	Shimano, Campagnolo & Co. ....	18
<b>3</b>	<b>Die Grands Tours</b> .....	<b>24</b>
3.1	Le Tour de France .....	24
3.1.1	Die legendären Pässe der Tour de France .....	34
3.2	Giro d'Italia .....	43
3.3	Vuelta a España .....	48
3.4	Special: Die Friedensfahrt .....	53
3.5	Rundfahrten im internationalen Radsport .....	55
3.6	Special: Die wechselvolle Geschichte der Deutschland Tour .....	58
<b>4</b>	<b>Eintagesrennen im internationalen Radsport</b> .....	<b>62</b>
4.1	Die fünf Monumente .....	62
4.2	Mailand-San Remo .....	63
4.3	Flandern-Rundfahrt .....	67
4.4	Paris-Roubaix .....	71
4.5	Lüttich-Bastogne-Lüttich .....	76
4.6	Lombardei-Rundfahrt .....	79
4.7	Wichtige Eintagesrennen im Radsport .....	81

<b>5</b>	<b>Nationale und internationale Meisterschaften .....</b>	<b>85</b>
5.1	Weltmeisterschaften .....	85
5.2	Europameisterschaften .....	88
5.3	Straßen-Radsport bei den Olympischen Spielen.....	89
5.4	Deutsche Meisterschaften.....	90
5.5	Special: Bund Deutscher Radfahrer .....	91
<b>6</b>	<b>Der Weltradsportverband und die UCI-WorldTour .....</b>	<b>94</b>
6.1	Weltradsportverband Union Cycliste Internationale.....	94
6.2	Profi-Rennserien von 1948 bis 2011 .....	97
6.3	Die WorldTour seit 2011 .....	98
6.4	Organisation eines WorldTour-Teams .....	100
6.5	WorldTour-Teams 2022 .....	103
6.6	Special: Fahrergewerkschaft CPA .....	104
<b>7</b>	<b>Wettbewerbe im Straßenradsport.....</b>	<b>106</b>
7.1	Straßenrennen .....	106
7.2	Etappenrennen/Rundfahrten .....	107
7.3	Special: Taktik im Straßenrennen .....	108
7.4	Einzelzeitfahren.....	113
7.5	Teamzeitfahren/Mannschaftszeitfahren .....	114
7.6	Straßenvierer/Olympisches Mannschaftszeitfahren.....	116
7.7	Special: Stundenweltrekord.....	116
<b>8</b>	<b>Spezialisierung im Radsport.....</b>	<b>120</b>
8.1	Sprinter.....	121
8.2	Klassementfahrer.....	122
8.3	Kletterer .....	123
8.4	Klassikerjäger und Allrounder.....	125

8.5 Helfer .....	126
8.5.1 Edeldomestiken.....	126
8.5.2 Wasserträger.....	128
8.5.3 Capitaine de Route .....	129
8.6 Zeitfahrer .....	129
<b>9 Gefährlicher Sport.....</b>	<b>132</b>
9.1 Stürze sind an der Tagesordnung .....	132
9.2 Todesfälle im Radsport.....	136
<b>10 Die Verpflegung der Profis .....</b>	<b>138</b>
<b>11 Der FrauenradSPORT .....</b>	<b>143</b>
<b>12 Doping im Radsport .....</b>	<b>152</b>
12.1 Special: Motordoping.....	163
12.2 Special: Rassismus im Radsport.....	164
<b>13 Porträts.....</b>	<b>167</b>
13.1 Aktuelle Weltklasse-Profis.....	167
13.2 Die aktuellen deutschen Radprofis.....	184
<b>14 A-Z des Radsports .....</b>	<b>194</b>
<b>Anhang.....</b>	<b>222</b>
Literaturverzeichnis.....	222
Zusatzmaterial.....	223
Bildnachweis.....	224

# ★ 1 ★

## EINLEITUNG

Samstag oder Sonntag steht für mich auf jeden Fall eine Ausfahrt an. Die „Jungs“, mit denen ich meine Hausrunde fahre, sind alle weit über 50. Sie haben keine Vergangenheit als Radprofis, aber sie sind verdammt schnell unterwegs. Nicht eben selten rauschen wir mit knapp 40 Stundenkilometer oder schneller durch die norddeutsche Tiefebene. So unterschiedlich ihre Rennräder sind – der eine fährt auf einem Retrorahmen aus Stahl, der andere auf einem 5.000-Euro-Carbongeschoss –, man kann jeden Einzelnen von ihnen durchaus als rennradverrückt bezeichnen.

Sich bewegen, sich testen, sich quälen, sich berauschen an der Geschwindigkeit, wenn man nur das Surren der Kette und den Singsang der Laufäder auf dem Asphalt hört. Gerne bin ich auch in fremden Ländern mit dem Rennrad unterwegs, am liebsten in einsamen Bergregionen. Das hat etwas von dem, was einem früher eine Zigarettenwerbung versprochen hat; es hat etwas von Freiheit und Abenteuer. Rennradfahren ist für mich schon ein bisschen mehr als ein Hobby; es ist eine Passion.

So rennradverrückt die „Jungs“ sind, radsportverrückt sind sie nicht. Das ist ein kleiner, aber feiner Unterschied. Natürlich kennen sie die Basics, sie kennen die wichtigsten Namen des internationalen Radsports, haben

von Lüttich-Bastogne-Lüttich oder Paris-Roubaix gehört. Aber das, was sie über die sogenannten *Monumente des Radsports* wissen, das ist eher gefährliches Halbwissen.

Wenn ich während einer lockeren Phase der Ausfahrt oder beim Kaltgetränk danach mal von einem aktuellen Rennen erzähle oder eine der zahlreichen Anekdoten aus der Geschichte des Radsports zum Besten gebe, dann lauschen sie meistens interessiert, fragen nach und staunen.

Das hat mir den entscheidenden Motivationskick gegeben, dieses Buch zu schreiben. Das und natürlich meine eigene Begeisterung für diesen Sport, der so viele unglaublich spannende, irrwitzige, dramatische und kuriose Geschichten geschrieben hat. Wie die von Abdel-Kader Zaaf.

Der Algerier war bei brütender Hitze auf einer Etappe der Tour de France 1950 dem Feld davongefahren. Um seinen Durst zu löschen, trank er zwei Flaschen Wein, die er sich vom Tisch eines Straßencafés geschnappt hatte. Das zeigte Wirkung: Zaaf musste absteigen, schlief unter einem Baum ein und fuhr nach seinem Nickerchen weiter – dummerweise in die falsche Richtung ...

Und es gibt die Geschichte des tapferen Eugène Christophe. Der Franzose lag bei der Tour de France 1913 am Col du Tourmalet in Führung, ehe ihm auf der Abfahrt die Gabel brach. Nach einem Fußmarsch von knapp 15 Kilometern durchs Hochgebirge bastelte sich der Fahrer in einer Schmiede selbst eine neue Gabel zusammen, unter strenger Beobachtung der Rennkommissäre. Denn fremde Hilfe anzunehmen, war zu der Zeit noch verboten.

Christophe schaffte es, sein Rad wieder fahrtauglich zu machen, fuhr weiter und wurde von der Jury dennoch mit einer Zeitstrafe belegt. Der Grund: Der Gehilfe in der Schmiede hatte unerlaubterweise einige Mal den Blasebalg bedient.

Etwas mehr als 100 Jahre später rannte der Brite Chris Froome den Mont Ventoux auf seinen klackernden Rennschuhen hinauf, weil das Ersatzrad auf sich warten ließ. Eines von den zahlreichen Carbon-Hightech-Rädern

im Wert von mehr als 10.000 Euro, die auf den Teamfahrzeugen spazieren gefahren werden.

Der Radsport im Wandel der Zeit ist auch etwas, das dieses Buch beleuchtet. Genauso wie das Thema, dass sich die Männer wahrlich nicht mit Ruhm bekleckert haben, was die Förderung des Frauen-Radsports anbelangt. Ganz im Gegenteil: Die Machos und Chauvis in den Radsportverbänden haben über Jahrzehnte den Frauenradsport verhindert. In Deutschland verbot der Bund Deutscher Radfahrer den Frauen bis in die späten 1960er-Jahre hinein, Radrennen zu fahren.

Eine Geschichte in diesem Buch widmet sich der Italienerin Alfonsina Strada, die sich als Mann ausgab, um 1924 am Giro d'Italia teilnehmen zu können. Der Schwindel flog zwar noch vor dem Start auf; man ließ „Il diavolo in gonnella“, den „Teufel im Rock“, dennoch starten. Es wurde eine Tour der Leiden für die tapfere Signora. Und am Ende dann doch ein einziger Triumphzug, weil das Publikum sie im wahrsten Sinne des Wortes auf Händen trug, sie für ihren Mut liebte und verehrte.

Es gibt viele solcher Dramen im Radsport; viele Stürze, die einem als Betrachter das Blut in den Adern gefrieren lassen. Wie einst beim Niederländer Wim van Est. Er stürzte während einer Etappe der Tour de France in eine 70 Meter tiefe Schlucht, überlebte wie durch ein Wunder und wurde mit 40 aneinandergedrehten Fahrradschläuchen gerettet. Als er oben war, wollte van Est am liebsten sofort weiterfahren.

Es gibt diesen Spruch, der da lautet: Wer noch nie gestürzt ist, ist auch kein richtiger Radrennfahrer. Das halte ich als jemand, der noch nie gestürzt ist, natürlich für ziemlichen Schwachsinn. Auf jeden Fall gibt es für mich kaum einen schöneren Tagesablauf als folgenden: gemeinsam mit der Familie frühstücken, rauf aufs Rad, ein alkoholfreies Hefeweizen im Biergarten, duschen, eine Runde aufs Sofa und anschließend einen Klassiker oder eine Etappe einer Grand Tour im Fernsehen anschauen.

Ich gestehe: Ich gehöre zu jener merkwürdigen Spezies Mensch, die es schafft, sich mehrere Stunden am Stück ein Radrennen im TV anzuschau-

en. Okay, manchmal lasse ich einfach den Fernseher laufen und mache nebenbei scheinbar sinnvollere Dinge, aber spätestens zum finalen Sprint oder zur Bergankunft hocke ich wieder vor der Glotze.

Obwohl ich unzählige von Rennen und Etappen gesehen habe, mache ich mir speziell bei den Massensprints vor Aufregung immer noch beinahe in die Hose. Ich zittere mit, dass nichts passiert, wenn das Feld ein paar Kilometer vor dem Ziel hektisch wird, wenn die Teams um die besten Plätze im Peleton kämpfen. Wenn sie versuchen, ihre Topsprinter in die bestmögliche Position auf der Zielgeraden zu bringen.

Ich staune jedes Mal wieder, mit welchem ungeheurem Tempo die Profis nach 200 und mehr Kilometern noch in Richtung Ziel rasen. Spätestens, wenn man sieht, dass sie mit 55 Stundenkilometern und mehr unterwegs sind, dann weiß man, dass Lichtjahre zwischen einem guten Hobbyfahrer und den Berufsradfahrern liegen.

Und ich leide mit, wenn die Sprinter sich im sogenannten *Gruppetto* über die Berge quälen oder wenn die Fahrer bei Paris-Roubaix, in der sogenannten *Hölle des Nordens*, auf den Kopfsteinpflasterpassagen (Pavés) brutalst durchgerüttelt werden. Das Leiden gehört zum Radsport dazu. Es gibt ein legendäres Foto von einem Radprofi, der vor Schmerzen auf sein abgewickelttes Lenkerband beißt. Es ist definitiv so: Wer im Radsport nicht die Zähne zusammenbeißt, hat schon verloren.

Insbesondere in den Bergen braucht man als Rennfahrer eine immense Leidensfähigkeit. Niemand hat es wohl so schön formuliert wie der niederländische Schriftsteller Tim Krabbé, der da schrieb: „Klettern ist eine Sache des Rhythmus“, eine Trance; du musst den Protest deiner Körperteile in den Schlaf zurückschaukeln.“

Mich interessiert vor allem auch die Taktik bei den Rennen. Der Straßen-Radsport, um den es in diesem Buch fast ausschließlich geht, ist kein Individualsport. Das mag für Laien erst einmal merkwürdig klingen, schließlich fährt am Ende immer nur einer als Tagessieger über den Ziel-

strich. Aber Erfolge auf der Straße (vom Einzelzeitfahren mal abgesehen) werden immer gemeinsam vom Team eingefahren; durchaus auch bei Eintagesrennen, aber insbesondere bei Etappenrennen, bei denen es darum geht, die Platzierung im Gesamtklassement und die Konkurrenten genau im Auge zu behalten.

In diesem Buch steht eine ganze Menge über die Geschichte des Radsports, über seine Helden, über die wichtigsten Eintagesrennen und Rundfahrten, die es vielfach seit mehr als 100 Jahre gibt. Aber ich habe mich auch den dunklen Seiten des Radsports gewidmet.

Seit sich Rennfahrer auf Fahrrädern miteinander messen, wird geschummelt, betrogen und gedopt. In den Anfängen ging es vielfach auch ums nackte Überleben. Die ersten Radprofis vor mehr als 100 Jahren hatten Etappen von zum Teil mehr als 400 Kilometern zurückzulegen; mit Material, mit dem die meisten heute nicht mal zum nächsten Bäcker kommen würden.

Aber, wie man leider weiß, nahm das Betrügen, das Einnehmen von unerlaubten Mitteln immer mehr zu. Je mehr Geld im Spiel war, desto mehr wurde gedopt und das Doping immer professioneller organisiert. In den 1980er- und 1990er-Jahren sowie zu Beginn des neuen Jahrtausends schien der Straßen-Radsport in einem Sumpf aus Doping und kriminellen Machenschaften zu versinken; die Radsport-Verbände (auch ein Thema in diesem Buch) haben allzu oft weggeschaut.

Es gab dann definitiv eine Zäsur im internationalen Radsport. Das Kontrollnetz ist inzwischen sehr engmaschig, die UCI hat einen Ethikcode aufgestellt, zu dessen Einhaltung die Profi-Rennställe verpflichtet sind. Und die jungen Fahrer scheinen mehrheitlich kapiert zu haben, dass sie gedopt vielleicht kurzfristig Erfolg haben würden, aber dass sie insgesamt dem Sport schaden.

Natürlich gibt es immer noch schwarze Schafe und ich würde meine Hand definitiv nicht für alle Berufsrennfahrer ins Feuer legen. Dennoch: Sogar der gestrenge Dopingexperte der ARD, Hajo Seppelt, geht davon

aus, dass im Radsport heutzutage weniger gedopt wird als in vielen anderen Sportarten.

Es gab insgesamt so viel Interessantes aus der Welt des Profi-Radsports zu erzählen, dass für einige andere Themen und auch für Fotos in diesem Buch einfach kein Platz mehr war. Der Meyer & Meyer Sportverlag bietet aber die Möglichkeit, zahlreiche weitere Inhalte online nachzulesen. Auf der Website des Verlags findet man Tipps für Hobbyradfahrer, einiges zum Material, einen Text zum neuen Trend des Indoor-Radsports mit Zwift® & Co., aber auch reichlich Wissenswertes zum Thema BahnradSPORT.

Dieses Buch ist in erster Linie für Menschen geschrieben, bei denen das Interesse für den Radsport noch frisch ist. Deshalb werden viele Fachbegriffe und Regeln des Radsports im A-Z des Buchs erklärt. Denn welcher Radsportnovize weiß schon, was eine „Flamme rouge“, was ein Brevet ist, was „Everesting“ oder „Flandrien“ bedeutet.

Die ganz Großen des Radsports wie Eddy Merckx, Fausto Coppi, Jacques Anquetil, Miguel Indurain oder auch Jan Ullrich kommen in diesem Buch natürlich immer wieder vor, weil sie Geschichte geschrieben haben bei den Grands Tours und bei den „fünf Monumenten des Radsports“. Aber sie werden definitiv nicht genug gewürdigt; da würde ich tatsächlich keinem Leser widersprechen. Das ist allerdings ist aus gutem Grund so.

Denn das nächste Buch, das ich für den Meyer & Meyer Sportverlag schreiben werde, widmet sich den größten Legenden des Radsports. Ich wünsche viel Spaß beim Lesen, zunächst einmal bei diesem Buch - gepaart hoffentlich mit der Vorfreude auf das nächste Buch über die besten Radsportler aller Zeiten.

★ 3 ★

# DIE GRANDS TOURS

*Sie sind das Highlight des Jahres für die Fans und natürlich für viele Rennfahrer: die drei großen Landesrundfahrten im Radsport: die Tour de France, der Giro d'Italia und die Vuelta a España. Die Tour steht über allem, selbst wenn Giro- und Vuelta-Veranstalter immer steilere und spektakulärere Anstiege mit in ihr Programm aufnehmen. Aber egal wie steil die Anstiege in Italien oder Spanien auch sein mögen: Der Mythos der Tour de France überstrahlt alles im Radsport; und so hart gefahren wie bei der Frankreich-Rundfahrt wird nirgendwo sonst.*

## 3.1 LE TOUR DE FRANCE

Von Marcel Molinès weiß heute kaum ein Mensch, dass er einmal eine Etappe bei der Tour de France gewonnen hat. Sein algerischer Landsmann Abdel-Kader Zaaf hingegen hat Tour-Geschichte geschrieben, wie so viele Fahrer bei dieser wichtigsten und schwersten Rundfahrt der Welt. Nicht allein, weil sie sportliche Höchstleistungen vollbrachten, sondern weil sie den Mythos der Tour mit ihren persönlichen Geschichten bereichert haben.

La Grande Boucle, die große Schleife, zieht die Menschen seit ihrer Gründung 1903 in ihren Bann. Die Tour de France ist mehr als ein Rennen. Sie ist Spektakel, Volksfest und Nationalheiligtum. Um so bitterer ist es für die Franzosen, dass seit mehr als 35 Jahren kein Franzose mehr das Rennen gewinnen konnte. Die Tour begeistert Millionen, weil es das Leben mit all seinen Freuden, dem Leiden und den Schmerzen so komprimiert über einen Zeitraum von drei Wochen wiedergibt. Die meisten könnten kaum einen Kilometer mithalten mit den Rennfahrern, aber sie fühlen mit, sie leiden mit und sie bewundern die Heroen der Landstraße. Wer einmal die Tour de France als Fahrer erlebt hat, wird es nie vergessen. Es gibt ein Buch, das den treffenden Titel trägt: „Nicht alle Helden tragen Gelb.“

Auch jener Abdel-Kader Zaaf trug nie das Gelbe Trikot des Führenden. Es war brüllend heiß, im Sommer 1950 auf der Etappe von Perpignan nach Nîmes. „Canicule“ sagen die Franzosen zu diesen drückenden Tagen. Genau das richtige Wetter für die Nordafrikaner Molinès und Zaaf zum Attackieren. Bald hatten sie Vorsprung von gut einer Viertelstunde herausgefahren, als sie anhielten, um ihren Durst zu löschen. Zaaf leerte eine Flasche Wein „auf ex“. Durst hatte er immer noch, also runter mit der zweiten Flasche. Der Algerier stieg auf sein Rad, doch die Wirkung des Alkohols ließ bei der Hitze nicht lange auf sich warten. Zaaf eierte in Schlangenlinien einige Meter weiter, dann wurde er von den Rennkommissaren vom Rad geholt und unter einen Baum gelegt. Dort schlief er ein. Nach einer Stunde wurde er geweckt. Zaaf schwang sich aufs Rad und fuhr weiter – aber leider in die falsche Richtung. Der Nordafrikaner bittet am Abend die Jury, die letzten 25 Kilometer zum Ziel nachholen zu dürfen. Doch die Rennkommissare bleiben hart, der Algerier ist raus aus dem Rennen.

### **Premiere am 3. Juli 1903**

Es ist nur eine von unzähligen Geschichten, die dieses älteste und berühmteste Radrennen der Welt schrieb. Ins Leben gerufen hat die Tour de France Henri Desgrange, der Herausgeber der Zeitung L'Auto. Er wollte

die Auflage seiner Zeitung durch das Rennen steigern, um auf diese Weise das Konkurrenzblatt Le Vélo zu übertreffen. Es gab zu dieser Zeit durchaus schon Eintagesrennen, eine Etappenfahrt, wie sie Desgrange plante, war etwas ganz Neues. 60 Männer standen schließlich am Nachmittag des 3. Juli 1903 am Café Reveil-Matin im Pariser Vorort Montgeron. 60 wagemutige Rennfahrer, die eine Strecke von 2.428 Kilometern vor sich hatten. Oft starteten die Heroen der Landstraße bereits im Dunkeln, die Etappen waren bisweilen mehr als 400 Kilometer lang. Aber immerhin gab Desgrange den Männern so etwas wie ein Roadbook mit auf den Weg. Darin standen unter anderem Hinweise auf gefährliche Kurven, aber auch die Bitte, nicht allzu viel Lärm zu machen beim Durchfahren der Innenstädte. Als erster Rennfahrer trug sich ein gewisser Maurice Garin in die Siegerliste der Tour de France ein. Er hatte zwei Stunden und 49 Minuten Vorsprung zum Zweiten (bis heute der größte Vorsprung in der Geschichte der Tour).

Die zweite Austragung im Jahr 1904 war beinahe auch die letzte, obwohl die Rundfahrt ein Erfolg war. Vielleicht muss man sagen: weil die Tour ein Erfolg war. Fahrrad-Produzenten hatten die Tour de France als Markt entdeckt, aber der Kampf, den sie gegeneinander und auf dem Rücken der Rennfahrer führten, war ein mieser und unfairer Kampf. Die konkurrierenden Hersteller warben Kriminelle an, um die Fahrer zu sabotieren; es wurden Nägel auf die Fahrbahn gestreut, Rahmen wurden angesägt, Trinkflaschen vergiftet, Fahrer von der Straße gedrängt. Ein desillusionierter Desgrange dachte bereits daran, sein Baby zu beerdigen, zumal auch noch die ersten Vier der Gesamtwertung disqualifiziert werden mussten, weil sie ein Teilstück mit der Eisenbahn gefahren waren. Aber wie heißt es so schön in der Medienbranche: „Bad news are good news.“ Die Auflage seiner Zeitung war gestiegen und Desgrange führte sein Lebenswerk fort.

### **„Ihr seid alles Mörder“**

Im Jahre 1909 schließlich eröffnete der Tour-Direktor Firmenteams den Zugang zur Tour de France, obwohl die sich zuvor so überaus schäbig be-

nommen hatten. Desgrange war ein gestrenger Patron der alten Schule, man könnte auch sagen, er war ein autoritärer und höchst konservativer Macho, der seine Fahrer bisweilen beschimpfte und demütigte. Gangschaltungen an den Rädern lehnte er ab, so lange er der Boss der Tour de France war. Das wäre nur etwas für Menschen mit Behinderungen und für Frauen, so der Tour-Patron. 1919 bereits führte Desgrange das Gelbe Trikot ein, 1933 das gepunktete Jersey für den besten Bergfahrer. Fraglos gute Ideen, aber nichts gegen die Idee, die der Tour-Gründer schon in den 1930er-Jahren umsetzte: Vor dem Fahrerfeld ließ er eine Werbekarawane fahren, die seine Veranstaltung finanzierte.

1909 siegte mit dem Luxemburger François Faber der erste Nicht-Franzose. 1910 musste erstmals der Col du Tourmalet erklommen werden. Eine 2.115 Meter hohe Passstraße in den Pyrenäen, mehr ein Pfad als eine Straße, auf der sich zu der Zeit noch freilebende Bären herumtrieben. Octave Lapize war einer der Rennfahrer, der diese Strapazen auf sich nahm. Als er oben an der Passhöhe ankam, beschimpfte er die Tour-Offiziellen mit den längst legendären Worten: „Ihr seid alles Mörder.“ Aber Desgrange wusste: genau so etwas brachte Aufmerksamkeit, genau so etwas brachte Auflage.

Im Jahre 1926 mussten die Fahrer in knapp drei Wochen eine Strecke von unglaublichen 5.745 Kilometern zurücklegen. Zwei Jahre später holte sich der Luxemburger Nicolas Frantz zum zweiten Mal den Gesamtsieg. Diesmal allerdings streckenweise auf einem Damenrad. Auf der 19. Etappe war sein Rahmen gebrochen. Frantz schaute sich um, entdeckte eine Dame nebst Rad. Gar nicht Gentleman schnappte er sich das Alltagsgefährt mit Klingel und Schutzblech, ohne zu fragen. Er fuhr, was das Zeug hielt, verlor an dem Tag nur sechs Minuten und verteidigte seinen Vorsprung im Gesamtklassement.

## ★ 13 ★

## PORTRÄTS

Vom zweifachen Weltmeister Julian Alaphilippe sollte man schon mal gehört haben. Genauso wie vom Slowenen Primož Roglič, der einst vom Skifliegen auf den Radsport umsattelte und bislang vergeblich versucht hat, die Tour de France zu gewinnen. Dafür siegte er dreimal bei der Vuelta. Über die beiden, über den zweifachen Tour-de-France-Sieger Tadej Pogačar sowie über zahlreiche andere Weltklasse-Profis wie Wout van Aert oder Mathieu van der Poel sind hier Kurzporträts zu finden. Es fehlen die ganz Großen aus der Geschichte des Radsports, wie Eddy Merckx, Fausto Coppi oder auch Jan Ullrich. Sie findet man im Buch „Legenden des Radsports“, das im Meyer & Meyer Verlag erscheint.

## 13.1 AKTUELLE WELTKLASSE-PROFIS

### **Primož Roglič: \* 29.10.1989**

Primož Roglič hat eine der erstaunlichsten Karrieren im Radsport hingelegt. Der Slowene war zunächst Skispringer, ehe er im wahrsten Sin-

ne des Wortes umsattelte und Radprofi wurde. Roglič wurde 2007 mit der slowenischen Mannschaft Juniorenweltmeister im Skispringen, anschließend jedoch stagnierte die Entwicklung des Youngsters. Außerdem machte ihm eine Knieverletzung zu schaffen, die er sich bei einem schweren Sturz auf der Schanze in Planica zugezogen hatte. 2011 beschloss Roglič, dem Skispringen Adieu zu sagen und begann mit dem Radsport. Es müssen harte Zeiten gewesen sein, denn der einstige Wintersportler erwies sich zunächst nicht unbedingt als Steuerkünstler und lag deutlich häufiger auf dem Asphalt, als ihm lieb war. Aber mit enormem Ehrgeiz entwickelte sich Roglič weiter, trat 2013 für ein kleines slowenisches Team erstmals bei Profirennen an, ehe er 2016 zum World-Tour-Team LottoNL-Jumbo (heute Team Jumbo-Visma) wechselte. Bereits im ersten Jahr gewann er beim Zeitfahren des Giro d'Italia seine erste Etappe bei einer Grand Tour, 2017 holte sich Roglič seine ersten Tour-Etappensieg. Angekommen in der absoluten Weltspitze der Rundfahrer war der Slowene dann 2018, als er die Frankreich-Rundfahrt als Vierter beendete. 2019, 2020 und 2021 triumphierte er bei der Vuelta, nur mit dem ersehnten Gesamtsieg bei der Tour de France sollte es nichts werden. Nach einem Sturz Mitte August 2020 beim Critérium du Dauphiné bangte er um seinen Start bei der Tour. Doch dann präsentierte sich der Slowene beim Grand Départ in Topform. Er und seine Helfer dominierten die Rundfahrt, der Jumbo-Visma-Kapitän trug das Gelbe Trikot von der neunten bis zur 19. Etappe. Doch dann verlor er beim Zeitfahren hinauf zur Planche des Belles Filles nicht nur mehr als zwei Minuten auf seinen Landsmann Tadej Pogačar, sondern auch den Gesamtsieg. Zumindest 2020 gab es im internationalen Sport nicht mehr Drama, als an diesem Samstag in den Vogesen. Aber Roglič präsentierte sich einmal mehr als Stehaufmännchen, erwies sich als mental enorm stark und gewann mit Lüttich-Bastogne-Lüttich sein erstes Monument im Radsport. 2021 nahm Roglič erneut einen Anlauf, die Tour de France zu gewinnen. Aber der Jumbo-Visma-Kapitän stürzte früh während der Rundfahrt, quälte sich noch bis zur neunten Etappe, um dann frustriert auszusteigen. Aber Roglič wäre nicht Roglič, wenn er nicht erneut wieder aufgestanden wäre. Bei den Olympischen Spielen in Tokio gewann er die Goldmedaille

im Einzelzeitfahren, anschließend holte er souverän, mit drei Etappensiegen und mehr als viereinhalb Minuten Vorsprung, zum dritten Mal in Folge den Gesamtsieg bei der Vuelta a España.

## **Tadej Pogačar: \* 21.9.1998**

Große Brüder sind fast immer das Vorbild der Jüngerer; so war es auch bei einem gewissen Tadej Pogačar, der als Kind am liebsten Fußball spielte. Aber weil sein älterer Bruder Tilen auf dem Rennrad unterwegs war, wollte auch der kleine Tadej Radrennen fahren. Er war so klein, dass der Radclub in der slowenischen Hauptstadt Ljubljana ihm zunächst gar kein Rad stellen konnte. Er begann schließlich als Neunjähriger mit dem Radsport, während sein großer Bruder bald davon abließ. Tadej Pogačar erwies sich als außergewöhnliches Talent. Nach einigen Erfolgen im Juniorenbereich unterzeichnete er 2017 seinen ersten Profivertrag bei einem kleineren slowenischen Rennstall, 2018 gewann er die Gesamtwertung der Tour de l'Avenir, der wichtigsten Rundfahrt weltweit im Nachwuchsbereich. Bald darauf unterschrieb er einen Vertrag beim WorldTour-Team UAE Emirates, gewann zu Beginn des Jahres die Algarve-Rundfahrt und im Mai die Kalifornien-Rundfahrt. Damit war Pogačar der bislang jüngste Rennfahrer, der eine WorldTour-Rundfahrt gewinnen konnte. Doch damit nicht genug: Bei der Vuelta a España gewann der Slowene drei Etappen, die Nachwuchswertung und stand als Dritter der Gesamtwertung auf dem Podium.

Bei der Tour de France 2020 galt Pogačar eher als Geheimtipp. Lange Zeit, bis zum Einzelzeitfahren auf der vorletzten Etappe, dominierte Pogačars Landsmann Primož Roglič mit seinem Team Jumbo-Visma die Rundfahrt. Beim Bergzeitfahren auf der vorletzten Etappe, hinauf zur Planche des Belles Filles, nahm Pogačar seinem Kontrahenten dann mehr als zwei Minuten ab und gewann als jüngster Profi überhaupt die Tour de France. Kollege Richie Porte fand es geradezu „furchteinflößend“, wie Pogačar die Steigung hinaufgerast war, „wie von einem anderen Planeten“. Die Tour de France im Sommer 2021 war eine einzige Demonst-

ration der Stärke. Der UAE-Emirates-Kapitän schien mit seinen Gegnern zu spielen und sicherte sich souverän den zweiten Gesamtsieg bei der wichtigsten Rundfahrt der Welt. Nachdem er 2021 mit Lüttich-Bastogne-Lüttich bereits sein erstes Monument im Radsport gewonnen hatte, ließ er Anfang Oktober des Jahres mit dem Triumph bei der Lombardei-Rundfahrt den zweiten Sieg bei einem der fünf Monumente folgen.

### **Julian Alaphilippe: \*11.6.1992**

Kaum einer hat einen solch explosiven Antritt an den steilsten Rampen wie Julian Alaphilippe. Kaum einer hat ein solches Kämpferherz wie der Franzose, der 2020 in Imola ins Regenbogentrikot des Weltmeisters fuhr. „Der auf den Pedalen tanzt“, nannte ihn einmal eine Zeitung, weil bei all dem Kampf auch immer eine gewisse Eleganz mitschwingt. Franzosen lieben ihn vor allem, weil er sich nicht wie viele andere „wattfixierte“ Weltklasse-Profis auf wissenschaftliche Erkenntnisse verlässt, sondern auf seinen Instinkt, weil er mit dem Herzen fährt – und manchmal eben auch mit dem Messer zwischen den Zähnen. Alaphilippe kommt vom Cyclocross und mischte erstmals 2014 in der WorldTour mit. Spätestens 2016 war „Loulou“, wie die Franzosen ihn nennen, in der erweiterten Weltklasse angekommen. 2018 gewann Alaphilippe den Flèche Wallonne und siegte als Ausreißer bei zwei Etappen der Tour de France. Im Sommer des Jahres 2019 fuhr Alaphilippe bei der Tour nicht nur im Gelben Trikot durch seine Heimat, er schien es auch partout nicht mehr abgeben zu wollen. Der Quick-Step-Floors-Profi hielt bis wenige Tage vor Schluss bei den schweren Bergetappen mit und wurde schließlich als bester Franzose Fünfter.

Im Jahr 2019 hatte er zudem mit Mailand-San Remo sein erstes Monument gewonnen. Nachdem Alaphilippe 2020 erneut eine Tour-de-France-Etappe gewonnen hatte, sicherte er sich im Oktober 2020 in seiner unnachahmlichen Art schließlich den WM-Titel im Straßenrennen. Im September 2021 verteidigte Alaphilippe dann bei der WM in Flandern