



SVEN BREMER

RADSPORT

★★ **DIE GRÖSSTEN LEGENDEN** ★★
Porträts, Geschichten und Skandale

MEYER & MEYER VERLAG

INHALT

PROLOG	8
I DIE GANZ GROSSEN CHAMPIONS	12
1.1 Eddy Merckx – der Kannibale.....	12
1.2 Fausto Coppi – „Il Campionissimo“, der Meister aller Meister.....	23
1.3 Jacques Anquetil – „Maitre Jacques“.....	30
1.4 Miguel Induráin – der Überirdische.....	37
1.5 Bernard Hinault – der Dachs.....	43
1.6 Gino Bartali – der radelnde Mönch.....	53
1.7 Greg LeMond – Auferstanden von den Toten.....	59
1.8 Alberto Contador – umstrittener „Pistolero“.....	69
1.9 Jan Ullrich – Jahrhunderttalent und tragischer Held.....	75
1.10 Lance Armstrong – das Epizentrum des Dopings im Radsport.....	103
2 DIE BELGIER	116
2.1 Johan Museeuw – der Löwe von Flandern.....	116
2.2 Roger De Vlaeminck – Monsieur Paris-Roubaix.....	119
2.3 Rik Van Steenbergen – Rik I.....	120
2.4 Alberic „Briek“ Schotte – der eiserne Briek.....	123
2.5 Tom Boonen – auf der Überholspur.....	124
2.6 Rik Van Looy – der König der Classiques.....	128
2.7 Freddy Maertens – der schwierige Champion.....	129
3 DIE KLETTERER	132
3.1 Federico Bahamontes – der Adler von Toledo.....	132
3.2 Charly Gaul – „Engel der Berge“.....	135

3.3 Lucien Van Impe – belgischer Bergfloh	137
3.4 Richard Virenque – geliebt und gehasst	139
4 DIE ITALIENER	146
4.1 Marco Pantani – „Il pirata“	146
4.2 Felice Gimondi – der Konkurrent des Kannibalen	156
4.3 Costante Giradengo – der Bandit und der Champion.....	159
4.4 Alfredo Binda – der „Trompeter von Cittiglio“	162
4.5 Francesco Moser – „Francesco Nazionale“	165
4.7 Mario Cipollini – schrill, schriller, Cipollini	168
5 DIE FRANZOSEN	174
5.1 Laurent Fignon – acht Sekunden für die Ewigkeit	174
5.2 Louison Bobet – Der erste Hattrick	181
5.3 Raymond Poulidor – „Poupou“ – der Sieger der Herzen	185
6 DIE SCHWEIZER	190
6.1 Ferdy Kübler – der Adler von Adliswil	190
6.2 Hugo Koblet – das tragische Ende des „Pédaleur de Charme“	193
6.3 Fabian Cancellara – Spartacus auf dem Rad	198
7 DIE MÄNNER VON DEN INSELN	204
7.1 Tom Simpson – Drama am Mont Ventoux	204
7.2 Bradley Wiggins – der Rockstar auf dem Rad	210
7.3 Sean Kelly – von der Grünen Insel ins Grüne Trikot	219
7.4 Steven Roche – ein Ire in Gelb und Rosa	221
8 REKORDHALTER UND EXOTEN.....	224
8.1 Abdel-Kader Zaaf – falsche Richtung	224
8.2 Dschamolidin Abduschaparow – „Terror von Taschkent“	226

8.3 Cadel Evans – der erste Australier	227
8.4 Sylvain Chavanel – der Dauerbrenner bei der Tour de France	229
8.5 Alejandro Valverde – Weltmeister mit 38	231
8.6 Óscar Freire Gómez – ein Chaot mit drei WM-Titeln	233
9 DEUTSCHE LEGENDEN	236
9.1 Josef Fischer – der erste deutsche Radsportstar	236
9.2 Kurt Stöpel – „le philosophe“ – der erste Deutsche in Gelb bei der Tour de France	238
9.3 Gustav-Adolf „Täve“ Schur – „Gagarin der Landstraße“	240
9.4 Hans „Hennes“ Junkermann – „Hätt ich misch doch dä Fisch nit jejesse“	243
9.5 Rudi Altig – „sacré Ruedi“	245
9.5 Rolf Wolfshohl – le loup – der Wolf	248
9.7 Wolfgang Lötzsch – ein Opfer des Systems	250
9.8 Dietrich Thurau – der gefallene blonde Engel	253
9.9 Olaf Ludwig – ein Star vor und nach der Wende	260
9.10 Udo Bölts – „Quäl dich, du Sau“	264
9.11 Erik Zabel – nicht alles im grünen Bereich	271
9.12 Jens Voigt – König der Ausreißer	280
9.13 Andreas Klöden – lieber Helfer als Kapitän	288
9.14 André Greipel – Gorilla auf der Zielgeraden	295
9.15 Tony Martin – sie nannten ihn Panzerwagen	302
9.16 Marcel Kittel – „le Kaiser“	310
Anhang.....	318
1 LITERATURVERZEICHNIS.....	318
2 Bildnachweis	320

PROLOG

Die italienischen Radsportfans wussten es schon Mitte des vergangenen Jahrhunderts: „Die Sonne geht unter, aber nicht Bartali.“ Die „Helden der Landstraßen“ wurden und werden verehrt, sie sind unsterblich für ihre Fans. Die besten Radsportler aller Zeiten haben Geschichte geschrieben und es gibt unzählige Geschichten zu erzählen über sie. Der Radsport-Autor Benjo Maso überschrieb sein Werk zur Historie des Radsports mit dem Titel „Der Schweiß der Götter.“ Abertausende von Radprofis haben schier Unmenschliches geleistet; die besten von ihnen wurden zu (lebenden) Legenden. Man nannte sie „Überirdische“ oder „Meister aller Meister“, man gab ihnen Spitznamen wie „Kannibale“, „Engel der Berge“ oder „il pirata“.

Es waren beeindruckende Persönlichkeiten unter ihnen, echte Charakterköpfe und „Leader“, aber auch Lebemänner, Hasardeure und vielfach ganz einfache Burschen, die nichts anderes so gut konnten wie verdammt schnell Rad zu fahren. Sie mögen Götter oder zumindest Halbgötter in ihrem Sport gewesen sein, aber im Privaten und insbesondere nach dem Ende der aktiven Karriere schrumpften viele von ihnen auf menschliche Größe zurück. Und dazu gehören nun auch einmal Schwächen, wie jeder Mensch sie hat – egal ob er den Mont Ventoux in Rekordzeit bezwingt oder nur mit dem Rad zum Bäcker fährt.

Die Geschichten handeln also nicht nur von zähen Kämpfen und dem Leiden am Berg, von epischen Duellen während der großen Rundfahrten. Sie handeln auch von tragischen Figuren: von Irrwegen und Brüchen in der Biografie, von Depressionen und Drogenmissbrauch, von Doping oder scheinheiligen Dopingbeichten – und von systematischem Betrug.

Einst waren es oft arme Teufel aus einfachsten Verhältnissen, die im Radsport eine Chance sahen, dem Elend zu entkommen. Bauernjungs, die sich ihr erstes Fahrrad vom Munde absparten, Bäcker- und Metzgerlehr-

linge, die die Grundlage für ihre spätere Welt-Karriere legten, indem sie Waren mit dem Rad auslieferten und dabei gegen sich selbst die ersten Rennen fuhren. Heutzutage werden die Talente auf Radsport-Internate geschickt, sie trainieren nach Wattzahlen, haben als Jungprofis bereits einen „Staff“ von hundert Mitarbeitern im Rücken und Hightech-Material zur Verfügung. Dieses Buch widmet sich jedoch nicht den aktuellen Stars: Profis wie Peter Sagan, Chris Froome, Tadej Pogačar oder Wout Van Aert kommen nicht vor, ebenso wenig wie die besten Bahnfahrer aller Zeiten. Auch die besten Radfahrerinnen haben leider keinen Platz gefunden. In diesem Buch sind Porträts über die noch lebenden Legenden zu finden, die ihre aktive Karriere bereits beendet haben sowie Geschichten über all jene Legenden, die längst im Radsporthimmel ihre Runden drehen.

Für viele scheint der Radsport fast ausschließlich aus der Tour de France zu bestehen. Zweifelsohne ist die „Grande Boucle“ das Event eines jeden Jahres. Aber zu Legenden geworden sind auch die Klassikerjäger, jene Fahrer, die bei den Frühjahrsklassikern bzw. den fünf „Monumenten des Radsports“ triumphierten. Fragt man die Menschen in Flandern, in der vielleicht radsportverrücktesten Region der Welt, nach ihren Helden, dann nennen sie keinen Coppi und keinen Anquetil. Sie verehren die Klassikerspezialisten wie Johan Museeuw, die ganz harten Kerle, „Flandriens“ genannt. Männer, von denen die meisten bei den Grands Tours keine Chance hatten. Aber die im Frühjahr bei Wind und Wetter über die Kopfsteinpflasterpassagen bei Paris-Roubaix und bei der Flandern-Rundfahrt bretterten oder bei Schneegestöber die brutalen „Côtes“ der Ardennen bezwangen.

Den Namen Eddy Merckx dürfte wohl jeder schon mal gehört haben: der „Kannibale“ konnte alles – und hat alles gewonnen, was es zu gewinnen gibt. Er siegte bei allen drei Grands Tours, er war Weltmeister und triumphierte sagenhafte 19-mal bei den „Monumenten des Radsports“. Aber wer weiß schon, dass auch seine Landsleute Rik Van Looy und Roger De Vlaeminck das Kunststück fertigbrachten, alle fünf Monumente zu gewinnen? Und wer kennt schon Briek Schotte, den „Eisernen Briek“,

den kein Geringerer als Merckx als den Vater des modernen Radsports in Belgien bezeichnete. Darüber hinaus beinhaltet das Buch Porträts über die Heroen früherer Zeiten, über den ersten Superstar des italienischen Radsports, Costante Giradengo, über den „Campionissimo“ Fausto Coppi und seinen Dauerrivalen Gino Bartali, den die Fans nicht nur aufgrund seiner Fahrkünste verehrten, sondern auch weil er während des Faschismus in den Widerstand ging und Hunderten von Juden das Leben rettete.

Auch wenn Deutschland nicht zu den ganz großen Radsportnationen zählt, widmet sich das Buch ausführlich auch den deutschen Radsportlegenden. Natürlich dem tragischen Helden Jan Ullrich, dem ersten und einzigen deutschen Tour-de-France-Sieger, aber auch Deutschlands erstem und einzigen Straßen-Weltmeister Rudi Altig sowie Kurt Stöpel, dem ersten Deutschen im Gelben Trikot bei der Tour. Die deutschen Fahrer mögen – gemessen an ihren Erfolgen – ein wenig überrepräsentiert sein, aber das Buch erscheint nun mal auf dem deutschsprachigen Markt. Über die Auswahl ließe sich sowieso trefflich streiten. Hätte nicht auch der „ewige Zweite“ der Tour de France, Joop Zoetemelk, ein Porträt verdient? Genauso wie der „spanische Merckx“ Luis Ocaña oder Maurice Garin, der erste Tour-Sieger? Die Auswahl war schwierig, aber sie musste getroffen werden. Auch, wenn der eine oder andere Leser seinen persönlichen Helden vermissen sollte, ich denke bzw. ich hoffe, dass Radsportfans, oder die, die es noch werden wollen, in diesem Buch genug Lesenswertes über die größten Legenden des Radsports finden.



DIE GANZ GROSSEN CHAMPIONS

1.1 EDDY MERCKX – DER KANNIBALE (*17.06.1945)



Kannibale, Menschenfresser also. So möchte man nicht wirklich genannt werden. Noch nicht einmal als bester und erfolgreichster Radprofi aller Zeiten. Édouard Louis Joseph Baron Merckx, kurz Eddy Merckx, wurde so genannt.

Man weiß bis heute nicht genau, wer es war, der dem fünfmaligen Tour-de-France-Sieger diesen Spitznamen gab. Manche sagen, es sei sein Kollege Christian Raymond gewesen. Andere behaupten, Journalisten hätten den Namen für Merckx erfunden. Ein

nicht besonders schmeichelhafter Spitzname. Aber er passte perfekt für den schier unersättlichen Belgier, der so gut wie alle Rekordlisten im Radsport anführt und insgesamt 525 Siege als Radprofi feiern konnte.

Eddy Merckx war siegeshungrig, er war gnadenlos, er war unersättlich – er fraß sein Gegner geradezu auf. Merckx wollte gewinnen, auf Teufel komm raus, er kannte kein Pardon.

Sein langjähriger Freund und Landsmann Patrick Sercu erzählte einmal folgende Geschichte dazu: Nachdem Merckx den Sieg beim Flèche Wallonne verpasst hatte, stand wenige Tage später das *Monument* Lüttich-Bastogne-Lüttich im Kalender. Als Sercu sich mit dem Auto auf den Weg nach Lüttich machte, sah er auf der Landstraße einen einsamen Rennradfahrer. Es war Sauwetter, ein stürmischer Schneeregen ging übers Land. Keinen Hund hätte man vor die Tür schicken wollen. Sercu erkannte den Radfahrer sofort. Es war Merckx, der sich selbst 100 Kilometer „Strafarbeit“ auferlegt hatte.

Am Tag darauf gewann er Lüttich-Bastogne-Lüttich. Und als Merckx 1969 bei der Flandern-Rundfahrt bereits 80 Kilometer vor dem Ziel attackierte und ihn sein sportlicher Leiter aus dem Auto anwies, die Beine hochzunehmen und aufs Feld zu warten, da brauchte Eddy Merckx nur zwei Worte: „Leck mich!“, schrie er seinem Vorgesetzten entgegen und raste allein gegen den Wind zum Sieg.

Patrick Sercu wusste noch eine andere Geschichte zu erzählen, von einem der einst so populären und lukrativen Sechstagerennen in den 1970er-Jahren. Merckx war sauer auf den Veranstalter und er war nicht gut zu sprechen auf einige der Kollegen. Sein Ärger entlud sich auf der Bahn.

Normalerweise nehmen sich die Topteams bei Sechstagerennen in der ersten Nacht vielleicht eine, höchstens zwei Runden ab. Das war auch stets im Sinne des Veranstalters; es sollte schließlich möglichst lange spannend bleiben. „Aber Eddy fuhr wie ein Irreer um die Bahn; auch ich konnte ihn nicht bremsen. Er hat sogar Ablösungen verpasst und ist ein-

fach immer weitergefahren in diesem höllischen Tempo“, erzählte Sercu, selbst Olympiasieger und der erfolgreichste Sixdays-Profis aller Zeiten.

Am Ende der ersten Nacht hatten Merckx/Sercu neun Runden Vorsprung auf die Zweitplatzierten. Das gab es vorher noch nie und nie wieder.

Wenn er keine Rennen fuhr, so heißt es, war Eddy Merckx ein umgänglicher und freundlicher Mensch. Auch vor dem Start der Rennen war er zumeist gut gelaunt. Aber er verstand sich auch darauf, zu bluffen. Dann erzählte Merckx seinen Kontrahenten gerne mal, dass es ihm gerade heute nicht so gut gehen würde. Mal hatte er Kopfschmerzen, mal eine Erkältung, dann war das Knie malade oder der Rücken zwickte. Was ihn dann nicht davon abhielt, ein mörderisches Tempo anzuschlagen und das Rennen zu gewinnen. Und irgendwann glaubte ihm das Theater sowieso keiner mehr.

Kaum eine Liste mit Superlativen und Rekorden im Radsport kommt ohne den Namen Eddy Merckx aus. Mailand-San Remo gewann er siebenmal, bei Lüttich-Bastogne-Lüttich triumphierte er fünfmal. Bei Paris-Roubaix siegte er dreimal, bei der Lombardei-Rundfahrt und bei der Flandern-Rundfahrt doch tatsächlich nur zweimal.

Außer ihm siegten nur noch seine Landsleute Roger De Vlaeminck und Rik Van Looy bei allen fünf *Monumenten des Radsports*: 19 Siege haben sie zusammengenommen einfahren können, so viele wie Merckx alleine. Er war dreimal Weltmeister bei den Profis, einmal bei den Amateuren. Er triumphierte fünfmal bei der Tour de France und fünfmal beim Giro – bei jeweils nur sieben bzw. acht Starts.

Der Kletterer, der Rouleur, der Zeitfahrer, der Rundfahrer, der Klassikerjäger, kurzum der Alleskönner Merckx sagte später einmal: „Wenn ich nur die Tour de France gefahren wäre, hätte ich sie bestimmt zehnmal gewonnen.“ Wahrscheinlich wäre es so gewesen. Einmal gewann er die Gesamtwertung der Vuelta a España, er nahm aber auch nur einmal teil. Von Mitte der 1960er-Jahre bis Mitte der 1970er-Jahre führte der Sieg, bei welchem Rennen auch immer, über Eddy Merckx.

1.9 JAN ULLRICH – JAHRHUNDERTTALENT UND TRAGISCHER HELD (*02.12.1973)



Er war ganz oben. Angekommen im Olymp, weiter oben geht es nicht. Jan Ullrich hatte sich mit seinem Tour-de-France-Gesamtsieg 1997 eingereiht in die Riege der deutschen Sportheroen wie Uwe Seeler, Steffi Graf, Dirk Nowitzki oder Max Schmeling. Die Herzen flogen dem ersten deutschen Tour-Sieger nur so zu, er entfachte einen ungeahnten Radsportboom in der Heimat. Und er fiel so tief, wie wohl noch nie ein Sportstar in Deutschland je zuvor.

Die Geschichte vom sommersprossigen Jungen aus Rostock, der zum Helden hochgejubelt wurde, ist eine tragische Geschichte. Sie erzählt von sportlichen Höchstleistungen und

Triumphen, aber auch von Doping, von Lügen und viel zu späten und halbherzigen Geständnissen.

Vor allem aber erzählt sie vom Leid und der Erkrankung eines Menschen, der auf all das nicht vorbereitet war, was da auf ihn einprasselte. Von einem Menschen, der verzweifelte, als der Ruhm verflogen war – und der fast daran gestorben wäre.

Angefangen mit dem Radfahren hat Jan Ullrich in seiner Heimatstadt Rostock. Sein älterer Bruder Stefan war bereits Mitglied bei der SG Dynamo Rostock und drehte auf der Betonpiste am Dammerower Weg seine Runden. Als der Verein eines schönen Tages im Winter 1983 einen Querfeldeinlauf ausrichten wollte, stellte Dynamo-Trainer Peter Sager fest, dass ihm noch Starter in der Altersklasse der Jüngsten fehlten.

Stefan Ullrich meldete sich: Er habe da einen kleinen Bruder, Jan würde der heißen, den könne er doch mal mitbringen. Da stand er dann am Start, dieser schwächliche, sommersprossige Rotschopf, über den Peter Sager später einmal sagen sollte: „Der sah aus wie ein abgezogenes Karknickel, nur Haut und Knochen.“

Der Trainer, der größere Bruder und auch Mutter Marianne, die die Jungs begleitet hatte – niemand ahnte, dass an diesem Tag zwischen den tristen Plattenbauten von Lütten Klein eine Weltkarriere beginnen sollte. Der kleine Jan lief allen anderen davon und nur ein paar Tage später meldete seine Mutter ihren zweitältesten Sohn bei der SG Dynamo an. Sein erstes offizielles Radrennen gewann Jan Ullrich bereits 1983, der Legende nach auf einem geliehenen Rad, mit Turn- statt mit Radschuhen an den Füßen.

Peter Sager hatte schnell das Talent Jan Ullrichs erkannt, der Verein stellte ihm ein Diamant-Rennrad, „made in GDR“ und der Youngster gewann in der Folge im Kinder- und Jugendbereich Rennen um Rennen in der Region. Ob es Zeitfahren waren, Kriterien auf der Straße oder im Winter die Querfeldeinrennen im Schweizer Wald im Südosten Rostocks. Hatte er später als Profi so seine Probleme mit schlechtem Wetter, so machte es

ihm damals rein gar nichts aus, im norddeutschen Schmuddelwetter aufs Rad zu steigen.

Der schüchterne Jan hatte etwas gefunden, das ihm etwas bedeutete, etwas, das ihm Selbstsicherheit gab. In einem Interview mit dem französischen Radsportjournalisten Philippe LeGars sollte Jan Ullrich rückblickend auf den Beginn seiner Karriere sagen: „Ich habe an nichts anderes mehr gedacht als an das Radfahren. Es war mein Leben geworden.“ Der Verein, der Trainer und seine Mannschaftskameraden waren für Jan Ullrich auch eine Art Ersatzfamilie geworden; es war ein geschützter Raum für ihn.

Denn das Leben jenseits des Radsports war kein einfaches Leben für Jan. Vater Werner Ullrich, gelernter Betonfacharbeiter und ab 1973 Angehöriger der Nationalen Volksarmee (NVA), war nur selten zu Hause, oft übernachtete er in der Kaserne. Das waren dann definitiv die besseren Tage für die Ullrich-Jungs.

Werner Ullrich hatte ein Alkoholproblem. Und wenn er besoffen war, wurde er gewalttätig. Er schlug seine Frau, und wenn ihm die Jungs in die Quere kamen, prügelte er auch sie. Eine Narbe am Kopf erinnert Jan Ullrich noch heute Tag für den Tag an die traumatischen Erlebnisse. Werner Ullrich verließ die Familie 1979.

Schon zuvor hatte Mutter Marianne sich um alles gekümmert; sie zog die drei Jungs groß – später kam noch der um Jahre jüngere Thomas dazu – und kellnerte abends neben ihrem Studium der Landwirtschaftswissenschaften noch im *Biestower Hof*. Ein ganz schönes Pensum.

Marianne Ullrich, die später wieder ihren Mädchennamen Kaatz annahm, war „tough“; sie war eine überaus herzliche Frau und ihren Jungs eine gute Mutter. Aber den Schaden, den ihr Ex-Mann angerichtet hatte, den konnte keiner reparieren, auch Marianne Kaatz mit ihrer Liebe zu ihren Kindern nicht. Und auch Peter Sager nicht, der Trainer von der SG Dynamo, der zum Ersatzvater für Jan Ullrich werden sollte.

Jahre später, im Spätsommer 1993, stand Vater Werner auf einmal bei einem Rennen seines Sohnes in Berlin am Straßenrand und steckte Jan ei-

nen Zettel mit seiner Telefonnummer zu. Der Legende nach verstaute Jan Ullrich ihn in der Trikottasche. Weil es aber alsbald zu regnen begann, wurde der Zettel zu einem Brei aus Zellulose, die Nummer war nicht mehr lesbar und Vater und Sohn fanden nicht zueinander.

Im Winter 1986 startete der damals 13 Jahre alte Jan Ullrich bei einem Querfeldeinrennen in Potsdam. Einer, der dabei zusah, wie der immer noch schwächliche und im Vergleich zu den anderen Teilnehmern einen Kopf kleinere Jan Ullrich, die Konkurrenz in Grund und Boden fuhr, war Peter Becker – seines Zeichens Sektionsleiter beim SC Dynamo Berlin.

Viele haben im späteren Verlauf von Ullrichs Karriere Peter Sager und Peter Becker verwechselt. Beide wurden in den Medien wahlweise als Förderer oder als Entdecker des Jahrhunderttalents bezeichnet. Dabei hatten und haben dieser bescheidene und warmherzige Peter Sager und der umtriebige, ideologisch recht verbohrt, von sich selbst und den Idealen des DDR-Sportsystems zutiefst überzeugte Peter Becker, rein gar nichts miteinander gemeinsam bis auf den Vornamen.

Becker jedenfalls war es, der dafür sorgte, dass der Siebtklässler Jan Ullrich 1987 auf die Kinder- und Jugendsportschule des SC Dynamo Berlin delegiert wurde und unter seiner Obhut trainierte. Sager ist der Entdecker, Becker war ab 1987 der Förderer Ullrichs.

Während der ebenfalls auf dem Werner-Seelenbinder-Sportinternat angenommene André Korff, Ullrichs Freund aus gemeinsamen Rostocker Tagen, unter massivem Heimweh litt, schien Jan Ullrich der Wechsel nach Ostberlin rein gar nichts auszumachen. Becker sagte in der *ARD*-Dokumentation *Being Jan Ullrich* einmal über die soziale Prägung Ullrichs: „Der hatte gar keine, der wollte nur Radfahren.“

Radfahren jedenfalls konnte er verdammt gut: Ullrich wurde unter anderem 1988 DDR-Jugendmeister im Straßenrennen und mehrfacher Spartakiademeister. Becker sah seinen Schützling bereits als Triumphator bei der Friedensfahrt – der „Tour de France des Ostens“ für die damaligen Staatsamateure.

Doch dann fiel die Mauer im Herbst 1989, Hinz und Kunz rannte in den Westen. Becker aber hielt seine Schäfchen zunächst in Berlin zusammen. Ullrich beendete seine schulische Laufbahn mit dem Abschluss der 10. Klasse, begann eine Ausbildung zum Industriemechaniker und gewann nach der Wende seine ersten Amateurrennen im wiedervereinten Deutschland.

Er wurde in den Nationalkader des Bundes Deutscher Radfahrer (BDR) aufgenommen, er nahm an den Juniorenweltmeisterschaften 1990 und 1991 teil, wo er Platz 42 und Platz 28 belegte. Noch war das Talent aus Rostock nur ein Talent.

Im Herbst 1991 bekam Peter Becker auf Umwegen Kontakt zu Wolfgang Strohbund, einem radsportverrückten Hamburger Autohändler. Der hatte mit seiner RG Hamburg in der Radsport-Bundesliga Großes vor und suchte noch einen kompetenten Trainer. Becker sagte zu, allerdings nur, weil er Strohbund davon überzeugen konnte, einige seiner Schützlinge von der KJS mitnehmen zu dürfen in die Hansestadt. Ullrich & Co. bildeten nun eine WG im Susebeksweg in Hamburg-Hummelsbüttel.

Dafür, dass die Talente unter fast profihaften Bedingungen trainieren konnten, sorgte das Geld Strohbunds und eine ordentliche Finanzspritze des Elektronikkonzerns *Panasonic*, der sich schon seit Jahren als Sponsor im Radsport engagierte. „Ulle“, der damals eher „Ulli“ genannt wurde, brach alsbald seine Lehre ab, er gewann Bundesliga-Rennen auf Bundesliga-Rennen und träumte von einer Profikarriere.

Den ersten ganz großen Sieg seiner Laufbahn aber fuhr er noch als Amateur ein. Der erst 19 Jahre alte Jan Ullrich wurde Ende August 1993 in Oslo jüngster Amateur-Weltmeister aller Zeiten im Straßenrennen. Den Sieg bei den Profis einen Tag später holte sich in Norwegen übrigens ein gewisser Lance Armstrong.

1994 fuhr Jan Ullrich trotz des WM-Titels noch für die RG Hamburg. Becker hatte ihn überredet, noch eine Saison zu warten mit der Profikarriere. Doch nachdem sein Schützling unter anderem bei den deutschen

Meisterschaften im Einzelzeitfahren zu Silber und bei der WM 1994 – der ersten, bei der Profis und Amateure gemeinsam starteten – Bronze in derselben Disziplin gewann, handelte Wolfgang Strohband den ersten Profivertrag Ullrichs beim Team *Telekom* ab Januar 1995 aus.

Ullrich war inzwischen nach Merdingen am Kaiserstuhl gezogen; zunächst hatte er nur ab und zu bei seinem Freund Dirk Baldinger übernachtet; irgendwann 1994 lernte er seine Freundin Gaby Weis kennen. Ullrich fühlte sich wohl am anderen Ende Deutschlands und das nicht nur, weil er hier rund um den Kaiserstuhl ein erstklassiges Trainingsrevier vorfand. Er genoss die Herzlichkeit der Schwarzwälder, er wurde gemocht, er fühlte sich geborgen. Dieser Jan Ullrich, der nie eine intakte Familie kennengelernt hatte, schien auf der Suche genau danach zu sein.

Sein späterer Schwiegervater, der Weinbauer Ernst Weis, sagte in der Dokumentation *Being Jan Ullrich* zwei Sätze über Ullrich, die irgendwie nicht so recht zusammenpassten: Er sagte, Jan habe ab und zu ein Glas Wein getrunken. Aber natürlich in Maßen, etwas anderes hätte der Sport ja gar nicht zugelassen. Und dann sagte er noch: „Er hat sich nicht nur mit meiner Tochter angefreundet, sondern auch mit dem Rotwein ...“

Dirk Baldinger war ein Freund, aber er war damals auch eine Art Personal Trainer für Ullrich. Als Baldinger 1995 zu einem italienischen Profiteam wechselte und nicht mehr in Merdingen lebte, war Ullrich auf sich alleine gestellt. Aber allein, stellte Baldinger fest, konnte man Ullrich nicht lassen. „Sonst hat er gar nicht mehr trainiert.“ Bei den Amateuren war Ullrich alles in den Schoß gefallen, er war der Konkurrenz aufgrund seiner physischen Voraussetzungen haushoch überlegen. Im Profibereich, das musste Ullrich schnell feststellen, lief das anders.

Er wurde abgehängt, er musste bei einigen seiner ersten großen Rennen 1995 aufgeben; zudem war er häufig krank. Irgendwie deutete sich schon da an, was sich später fortsetzen sollte. Jan Ullrich ließ, wie Becker sich ausdrückte, „die Zügel schleifen“, als es nicht mehr wie von selbst lief. Oder wie es der gebürtige Freiburger Baldinger in seinem Breisgauer Dialekt sagte: „Er ischt in der Luft g'hangt.“