

BOBET BLEIBT LOUISON

Dienstag, 13. Juli:
San Remo – Cannes (170 km)

Heutzutage gilt die medizinische Betreuung der Fahrer als ein integraler Bestandteil des Profiradsports. Es gibt keinen Sponsor, der seine Akteure ohne Team-Arzt zur Frankreich-Rundfahrt schicken würde. 1948 konnte davon noch keine Rede sein. Es gab noch nicht mal einen offiziellen Tour-Arzt. Diese Funktion erfüllte mehr oder weniger der 74-jährige Henri Manchon, ein ehemaliger Pfleger, der den offiziellen Titel *Directeur sportif* trug. Abends machte er seine Runde, schaute in den Hotels vorbei, in denen die Mannschaften übernachteten, massierte hier und da eine schmerzende Stelle und verteilte, wenn nötig, Salben und Arzneien.

Henri Manchon verrichtete seine Arbeit für gewöhnlich in aller Stille, doch am Morgen der Etappe von San Remo nach Cannes stand er plötzlich im Mittelpunkt des Interesses. Alle Journalisten wollten Einzelheiten über Bobets Verfassung wissen. Manchon konnte ihnen mitteilen, dass es zwei italienischen Ärzten am Vorabend gelungen war, einen Einschnitt in die Eitereule an Bobets Fuß vorzunehmen, wobei sie ihm eine neuerliche Dosis Penizillin von 200 Milligramm verabreicht hatten. Die Ergebnisse seien sehr zufriedenstellend, und der Zustand des Trägers des Gelben Trikots

habe sich so weit verbessert, dass eine Aufgabe nicht mehr zur Diskussion stehe. Vor dem Start solle Bobet außerdem noch eine zusätzliche Schmerzmittel-Injektion erhalten. Auf die Frage, was denn die Ursache für Bobets Furunkulose sei, antwortete Manchon: »Übermüdung, überflüssige Nahrung und vielleicht auch Missbrauch von leistungsstärkenden Mitteln«.

In der heutigen Zeit würde eine solche Diagnose zweifellos alle Titelseiten füllen. Im Jahr 1948 aber wurde in der Presse lediglich *en passant* auf Manchons Aussage hingewiesen. Die Furunkulose – auf gut Deutsch »Eiterbeulenkrankheit« – ist eine Entzündung, für die vor allem Menschen mit verminderten Abwehrkräften anfällig sind. Am häufigsten tritt sie bei Zuckerkranken und Alkoholikern auf. Nach einer Binsenweisheit des Radsportmilieus, in dem hartnäckige Eiterbeulen keine Seltenheit waren, konnte dieser Kreis um eine dritte Gruppe erweitert werden, nämlich um jene Fahrer, die freizügig zu Stimulanzien griffen.

So hatte Manchon also nichts Unvorhergesehenes offenbart. Doch selbst, wenn es so gewesen wäre, hätte die Presse dem nur wenig Beachtung geschenkt. »Enthüllungen« über Doping erregten dereinst noch kaum Aufsehen. Der Gebrauch von leistungsstärkenden Mitteln wurde toleriert. Das italienische Publikum ermunterte Fahrer, die in den Bergen abgehängt wurden, sogar dazu, mehr *Simpamina* zu nehmen.

Es gab zwar Journalisten, die abfällig über diese Praktiken berichteten – aber in der Regel vor allem dann, wenn es um Radsportler aus dem Ausland ging. So stellte beispielsweise die *Gazzetta dello Sport* mit Genugtuung fest, dass italienische Radrennfahrer keinen derartigen Missbrauch von »schädlichen Stimulantia« betrieben wie die Belgier. Jérôme Stevens von *Het Volk* leugnete nicht, dass einige seiner Landsleute sich dieser »traurigen Gewohnheit« schuldig machten. Doch ihm zufolge waren es vor allem die Franzosen, die bestimmte Produkte nahmen, »um wie

durch einen Peitschenhieb zu vorübergehenden Höchstleistungen befähigt zu werden«.

Henri Manchon hatte von »leistungsstärkenden Mitteln« gesprochen, doch genau genommen war das nicht richtig. Dopingmittel, die wie heute EPO oder Testosteron zu mehr Ausdauer oder zu größerer athletischer Kraft verhelfen, waren 1948 noch nicht bekannt. Die Wirkung der zu dieser Zeit benutzten Produkte beschränkte sich darauf, die Schmerzgrenze und die Toleranz gegenüber Erschöpfungszuständen zu verschieben. Am populärsten waren Amphetamine, die wegen ihrer vermeintlich explosiven Wirkung in Frankreich »*La Bombe*«, in Italien »*La Bomba*« und in den Niederlanden »*Atoom*« genannt wurden.

In Wirklichkeit machten sich die Fahrer also ein künstliches Mittel zunutze, um sich noch mehr schinden zu können. Briek Schotte war dazu schon auf »natürliche« Weise viel besser als jeder andere in der Lage, und es war gewiss kein Zufall, dass er als einer jener Rennfahrer galt, die keine leistungsstärkenden Mittel brauchten. Das gleiche galt für Bartali, der nach eigener Aussage kein Doping benötigte, weil er »durch seinen Glauben an die Muttergottes allen Schmerz und alle Erschöpfung ertragen konnte«. Bartali verfügte zudem über ein großes Mitteilungsbedürfnis und mit demselben Eifer, mit dem er seine Mannschaftskameraden zur Kirche schleifte, versuchte er auch, andere Fahrer vom Doping abzuhalten. Als Stan Ockers bei der ersten Pyrenäen-Etappe kurz davor stand, sich eine Dosis Amphetamine einzuwerfen, schrie Bartali ihn dermaßen an, dass der Belgier die Tablette verdattert wegschmiss.

Amphetamine konnten einem Radrennfahrer durchaus über einen Moment der Schwäche hinweghelfen. Das Problem war nur: Wenn sie regelmäßig geschluckt wurden, kehrte sich ihre Wirkung um. Denn durch die Zufuhr von Amphetaminen zwang ein Sportler seinen Körper ja zu größeren Anstrengungen, als dieser

von Natur aus zu leisten in der Lage war. Unvermeidlich, dass sich dies früher oder später rächen würde. So war die Vermutung, dass ein Fahrer oft zu Stimulanzien griff, also gleichbedeutend mit der allgemeinen Erwartung, dass dessen Einbruch nur noch eine Frage der Zeit war. Und genau aus diesem Grund genoss Bobet so wenig Vertrauen als potenzieller Tour-Sieger. Schon nach der zweiten Pyrenäen-Etappe hatten einige Zeitungen geschrieben, dass er »viel zu oft Aufputzmittel benutzte«. Und das war nicht als moralische Anklage gemeint gewesen, sondern lediglich als Erklärung, warum er nicht als Favorit für den Gesamtsieg gelten durfte. Bobet selbst hat stets mit aller Entschiedenheit abgestritten, dass er zu Dopingmitteln greife. Doch von diesem Stigma konnte er sich nicht mehr befreien.

Während Bartali am Start in San Remo von Tausenden von Fans im Triumphzug zur Einschreibkontrolle eskortiert wurde, erregte Bobet vor allem Mitleid. Zwar sah er viel besser aus als am Vortag, doch um seinen rechten Fuß trug er einen dicken Verband. Fast niemand ging davon aus, dass er sein Gelbes Trikot noch einmal verteidigen könnte. Diese Etappe würde schließlich nicht so ein Spaziergang werden wie die letzte. Etwa zur Hälfte der Strecke war nämlich der Col de Turini zu erklimmen, ein Pass der ersten Kategorie. Der Berg stand bei der Tour de France erstmals auf dem Programm, und abgesehen von einigen Fahrern aus der Gegend wie Vietto, Lazaridès, Teisseire und Camellini wusste niemand so recht, was ihm bevorstand. Es ging das Gerücht um, dass der Anstieg mindestens so schwer sei wie der Tourmalet. So schien es denn auch ausgeschlossen, dass ein nur halb genesener Bobet den Angriffen seiner Konkurrenten standhalten könnte. Und dass diese Angriffe kommen würden, war gewiss.

Wie zu erwarten, war es Roger Lambrecht, der Zweite der Gesamtwertung, der als Erster zum Angriff überging. 30 Kilometer nach dem Start trat er an der ersten Steigung des Tages an und

fuhr schnell einen beträchtlichen Vorsprung heraus. Am Fuße des Col de Castillon, bei dem es jedoch keine Punkte für die Bergwertung gab, lag das Hauptfeld bereits 50 Sekunden zurück. Virtuell hatte Lambrecht das Gelbe Trikot zurückerobert. Bartali schreibt in seinen Memoiren, dass er gerne mit Lambrecht mitgegangen wäre, um Bobet zu testen. Er habe jedoch davon abgesehen, weil er die öffentliche Kritik fürchtete: Nach einem möglichen Etappensieg hätten ja doch alle gesagt und vor allem geschrieben, dass so ein Erfolg zwar schön und gut sei, er Bobet aber mit ungleichen Waffen geschlagen habe. Und dass es eine fragwürdige Leistung sei, eine Tür aufzustoßen, die sowieso schon halb offen gestanden habe.

Zweifellos mag Gino Bartali ein solcher Gedanke durch den Kopf gegangen sein. Doch die Wahrscheinlichkeit, dass er in dieser Situation zusammen mit Lambrecht attackiert hätte, war eh außerordentlich gering. Bartali kam schließlich immer erst langsam in Gang und griff niemals während der ersten Kilometer einer Etappe an. Seine Taktik folgte fast immer dem Muster, das Coppi am Tag zuvor beschrieben hatte: Erst zermürbte er seine Gegner, anschließend schlug er zu.

Und die Etappe San Remo–Cannes eignete sich sehr schlecht für eine solche Strategie. Erstens war sie nicht länger als 170 Kilometer und damit nach den Maßstäben von 1948 sehr kurz. Zweitens war der Gipfel des Turini, das einzige bedeutende Hindernis des Tages, schon nach 76 Kilometern erreicht. Nach der Pashöhe bestand der Rest der Strecke eigentlich nur aus einer einzigen langen Abfahrt, die lediglich von einem kleinen Anstieg 40 Kilometer vor dem Ziel unterbrochen wurde.

So konnte diese Etappe für Bartali nur auf lange Sicht von Nutzen sein. Wahrscheinlich hoffte er darauf, dass seine Gegner auf dem Turini oder sogar schon etwas früher eine Offensive starteten, um dann vor dem Ziel wieder eingeholt zu werden. Dann

nämlich hätten sie sich Anstrengungen aufgebürdet, die in den nachfolgenden Tagen sicherlich ihren Tribut fordern würden. Und zweifellos musste Bartali glauben, dass sich seine Hoffnungen vollauf erfüllten, als ausgerechnet Bobet zur Hälfte des Col de Castillon zusammen mit Lazaridès zum Gegenangriff ansetzte. So unternahm er dann auch nicht den geringsten Versuch, den Träger des Gelben Trikots einzuholen, sondern blieb ruhig in der Gruppe von Robic und Impanis sitzen. Die beiden hielt er für viel gefährlicher als den angeschlagenen Bobet.

Am Fuße des Turini betrug der Vorsprung von Lambrecht gegenüber Bobet und Lazaridès fast anderthalb Minuten. Der Luxemburger Kirchen, der »junge Adler« Dupont und die Regionalfahrer Molineris und Thiétard, die sich ebenfalls aus dem Hauptfeld gelöst hatten, folgten mit vier Minuten Abstand. Der Rückstand von Bartali, Robic und Impanis, die nur Augen für einander hatten, war inzwischen auf sechs Minuten angewachsen. Zur Hälfte des Anstiegs holten die beiden französischen Nationalfahrer den erschöpften Lambrecht ein und erreichten als Erste den Gipfel des Turini, wo Lazaridès seinem Kapitän selbstverständlich den Vortritt ließ, damit Bobet die Zeitgutschrift von einer Minute erhielt. Molineris folgte mit zweieinhalb Minuten Rückstand, Lambrecht, Kirchen und Dupont mit dreieinhalb Minuten. Das Trio Bartali, Robic und Impanis hatte derweil etwas Boden gutgemacht und lag nun rund fünfeinhalb Minuten zurück.

Weil Robic seine Mannschaftskameraden natürlich nicht verfolgen konnte und Impanis lieber den beiden anderen die Initiative überließ, befand sich Bartali in einer schwierigen Situation. Von den anderen Italienern konnte er keine Hilfe mehr erwarten, denn diese lagen längst weit zurück. Das Einzige, auf das er hoffen konnte, waren seine eigenen Qualitäten als Abfahrer. Wenn es ihm gelang, die Gruppe von Lambrecht einzuholen, konnte alles noch nach Plan verlaufen.