

Heute werden die Straßenlaternen wohl den ganzen Tag nicht mehr ausgeschaltet. Der Himmel ist verhangen und berührt die Erde. So um die Kaffeezeit breche ich zu meinem täglichen Training auf – in diesen Wochen ausschließlich auf dem Mountainbike. Ab Griendtsveen nehme ich den Weg entlang der Kriegsbunker auf der Brabanter Seite des Kanals. Kein Spaziergänger zu sehen heute. Ab und zu schreckt eine Wildtaube auf, die ungeschickt aus einer kahlen Baumkrone davonflattert. Ich hinterlasse tiefe Spuren im Matsch, umkurve schwarze Pfützen und höre nur mein eigenes Schnaufen und das Säuseln der Kette im Umwerfer. Zwei Stunden Schufterei durch eine nasskalte Wolke hindurch. Völlig verdreckt komme ich nach Hause, mir ist angenehm warm. Diese Stunden sind Gold wert.

Sobald Godefroot aus dem Urlaub zurückgekehrt ist, kann ich den neuen Vertrag unterschreiben. Mündlich sind wir uns schon einig geworden. Wir liegen beide auf einer Linie. Die nächste Saison, der ganze Saisonaufbau – alles wird in den Dienst der Tour gestellt, und sei es auch nur, um auf einem entscheidenden Anstieg zu zeigen, was in mir steckt.

Die Gelder haben sich verdoppelt. Merkwürdig eigentlich, dass eine einzige Tour de France, eine einzige Etappe der Tour, nein, die letzten sieben Kilometer dieser Etappe eine Verdoppelung der Bezüge zur Folge haben können. Doch es ist gut so. Ein anderes Auto muss her. Diesmal nicht wieder eines mit hunderttausend Kilometern auf dem Tacho, bevor ich selbst einen einzigen Meter damit gefahren bin. Eines ohne verschlissene Reifen und ohne undichte Zylinderkopfdichtung. Einfach ein nagelneues.

Gleich kommt noch ein Journalist von der »Gazet van Antwerpen« den weiten Weg aus der Redaktion hergefahren. Genau wie die anderen wird auch er wieder die Frage stellen, ob ich glaube, jemals im Gelben Trikot in Paris einfahren zu können. Ich muss dann immer an Hinault denken, zumindest an seinen Arsch. Stundenlang habe ich ihn angestiert, diesen viereckigen Hintern und die viereckigen, mechanisch mahlenden Waden. Ich habe auf seinen Soldatenrücken geglotzt und auf seinen schwarzen Hinterkopf, der so

unbeweglich ist, als sei er in Stein gehauen. Hinault, von dem ich mir beim besten Willen nicht vorstellen kann, dass er körperliches Leiden überhaupt kennt.

Doch vor allem denke ich an das Zeitfahren in St.-Priest drei Tage vor dem Ende der Tour. Nach meiner Zieldurchfahrt lag ich auf der Rückbank des Teamfahrzeugs, die Beine aus dem Fenster gestreckt, den Reißverschluss des Zeitfahranzugs bis zum Nabel geöffnet. Schweiß lief in meine Nasenlöcher und in meinen Rachen. Für einen Augenblick drohte ich wieder in etwas Tiefem und Schwarzem zu versinken. Hätte man mich auf einer Trage weggeschafft, hätte ich davon nicht viel gemerkt. Dann wurde Hinaults Schlusszeit bekannt gegeben. Schon wieder fast vier Minuten schneller als ich, das machte zusammen über zwanzig Minuten. Das ist ein Ding der Unmöglichkeit, dachte ich in diesem Moment, dieser Mann ist ein regelrechter Killer.

Die Tour gewinnen. Ach, dürfte ich doch nur für einen Tag in Hinaults Körper schlüpfen, um zu erfahren, was physische Omnipotenz ist. Doch das erzähle ich der »Gazet van Antwerpen« natürlich nicht.

Vor einigen Wochen erhielt ich einen langen Brief von einer Künstlerin. Sie nannte sich selbst »keine Liebhaberin des Sports«, aber die Tour de France versäumte sie angeblich nie, zumindest nicht die Bergetappen.

Sie betrieb Studien über die Bewegung des menschlichen Körpers. Und was eignete sich dazu besser als die Fernsehreportage über eine Bergetappe? Sie pries die Kameraarbeit, die vom Motorrad aus geleistet wurde: »Man ist direkt mit der Nase dran.« Dann schrieb sie über Alpe d'Huez, über meine Art, mich fortzubewegen. Ob es als Kompliment gedacht war, weiß ich nicht, doch sie benutzte Ausdrücke wie »äußerste Konsequenz«, »befreite Urkraft«, »fieberhafter Impuls«, »unbewusster, instinktiver Impuls« und »mit dem Willen eines wild gewordenen Stiers«.

Als ich den Brief las, fiel es mir wieder ein: In das muffige Hotelzimmer oben im selben Alpe d'Huez kam irgendwann der Mannschaftsarzt herein, um mich von der inzwischen leer gelaufenen Infusionsflasche zu befreien. Ich fragte ihn: »Doktor, wie kommt es

eigentlich, dass man einfach mit den Beinen weiterkurbelt, auch wenn man schon ganz ausgepumpt ist und man seinen eigenen Namen längst nicht mehr weiß? Dass man einfach weiterkurbelt, wenn man eigentlich gar nicht mehr weiter will und sich am allerliebsten am Straßenrand hinlegen würde?»

Der Doktor zog die Nadel aus der Vene, drückte einen Wattebausch auf die Einstichstelle und sagte in einem neutralen Ton: »Der Wille eines Radrennfahrers«, unterdessen klebte er ein Pflaster auf die Stelle, »der Wille eines Radrennfahrers«, er begann das Durcheinander aufzuräumen, »der Wille eines Radrennfahrers steckt in seinen Eiern.«

Dann ging er zum Fenster, starrte eine Weile nach draußen und fuhr fort: »Aber sei froh, dass du Radrennfahrer bist, dadurch bleibt dein Leben wenigstens überschaubar.«

Er sah ein wenig betrübt aus, so als ob er vom menschlichen Sein inzwischen mehr wusste, als ihm lieb war.

»Sehr geehrte Frau«, schrieb ich in meinem Antwortbrief an die Künstlerin: »Sie bringen die Sache ziemlich gut auf den Punkt, aber bei dem Stier muss ich passen. Das wäre der Ehre zuviel. Ich bin nämlich nur ein schwächtiges Bürschlein: 60 Kilogramm auf 1,70 Meter Körperlänge – zum Zeitpunkt Ihrer Beobachtung wahrscheinlich noch fünf Kilo leichter. Im Fernsehen sieht alles viel schöner aus. Von dem, was Sie »befreite Urkraft« nennen, habe ich mich wochen-, vielleicht sogar monatelang nicht richtig erholt.«

Es war ein gutes Jahr für mich. Ich bin in diesem Sport absolut richtig, das fühle ich. Aber das Schwierigste liegt noch vor mir. Ich muss meine Leistungen bestätigen und steigern. Es ist alles meine eigene Schuld. Jetzt sind die Erwartungen geweckt. Und ich habe das Gefühl, dass ich erst jetzt den Amateurstatus ablege.

Leider hat meine Beziehung die ganze Aufregung und den Trubel nicht überlebt. Eine Jurastudentin im ersten Studienjahr und ein wild gewordener Radrennfahrer, der ständig auf Reisen ist, das bringt Unglück. Die Einzelheiten unserer Trennung werde ich dir lieber ersparen.

Als Profi werde ich mich auf die Suche nach einer lieben, fürsorglichen Frau machen müssen. Einige meiner flämischen Kollegen haben solche Frauen. Kennst du vielleicht eine? Eine Annonce in der »Gazet van Antwerpen« könnte eine Lösung sein: »Holländischer Berufsradrennfahrer, 1 Sieg, sucht eine liebe, hingebungsvolle und unkomplizierte Radrennfahrerfrau, um das Leben überschaubar zu halten. Kenntnisse in Ernährungswissenschaften sind von Vorteil.«

Soeben habe ich im Radio gehört, dass der Winter nun kommt. Die Temperaturen fallen weiter, und man rechnet mit Schnee. Das wird meine Trainings- und Ruhezeiten nur noch behaglicher machen.

Bald schau ich endlich mal wieder vorbei. Egal, was wir auch unternehmen, du bist mein Gast.

Peter

*Laigueglia, 23. Februar 1982*

Lieber Hans,

wir sind wieder unterwegs, die Radrennsaison hat begonnen. Die Côte d'Azur glitzerte wieder im Sonnenlicht. Glitzerte, wohlgermerkt. Denn inzwischen haben wir uns an die italienische Riviera verzogen, um heute während der Trofeo Laigueglia unser weißes Wunder zu erleben. Kurz nach dem Start begannen Schneeflocken auf die Erde niederzurieseln. Die Flöckchen verdichteten sich zu einem kräftigen Schneeschauer, und als dann auch noch ein Sturm losbrach, konnte man getrost von einem Schneetreiben sprechen.

Die Abfahrt vom drei Mal zu nehmenden Testico war ziemlich rutschig. Mich konnte das alles kaum stören. Ich bin frisch aus der Winterpause zurückgekehrt und habe mir vorgenommen, jedes Rennen zumindest zu Ende zu fahren, um eine solide Konditionsbasis aufzubauen – für das, was später im Jahr noch auf mich zukommt. Ich

habe keinen Druck. Nenne mich ruhig einen rundum zufriedenen Rennfahrer.

Mitte Januar etwa begann das Team wieder als Mannschaft zu operieren. Zwei bis drei Mal in der Woche wurden Gruppentrainings absolviert. Ich musste dafür jedes Mal nach Gent. Das bedeutete: um sechs Uhr aufstehen, ein kräftiges Frühstück in mich hineinstopfen und im Stockdunklen losfahren (aber keine Sorge: neuer Peugeot 505, Autogas-Antrieb, Leichtmetallfelgen, breite Reifen), um halb neun am Treffpunkt ankommen, einem potthässlichen Hotel-Restaurant an der E40, wo die Radrennfahrer schon mit Töpfen voll Hosenfett bereit standen und der Wirt mit starkem Kaffee. Die alten Recken in der Mannschaft scheinen mindestens genauso begeistert zu sein wie ich, das Kribbeln in den Eiern endlich wieder in konkrete Muskelkraft umsetzen zu können.

Das Schema war immer das gleiche: Stunden kloppen, Sitzfleisch aufbauen und Kilometer abspulen. Und wir machten Kilometer in den flämischen Ardennen. Flandern ist während der normalen Arbeitszeit ein leeres und verlassenes Land. Wohin man auch sah, überall hoben sich blattlose Baumreihen fein wie Spinnenweben vor einem armselig bleichen Himmel ab. Die Dörfer und Bauernhöfe schienen willkürlich in die Landschaft geschmissen. Viele schwarze Vögel flogen über ebenso schwarze Äcker.

Während dieser Touren dachte ich immer wieder an die Belgier, die zusammen mit mir zwischen Antwerpen und Gent die dreispurige Autobahn bevölkert hatten und die jetzt zweifellos in den Fabriken eingesperrt waren oder hinter den Schreibtischen dieser Fabriken saßen, wo sie an alles Mögliche dachten, außer an das, was sie gerade taten.

Die ersten paar Male fielen mir die Trainingsfahrten ganz schön schwer. Ziemlich benommen erreichte ich wieder das Hotel an der Autobahn. Als Reaktion auf die Anstrengung übermannte mich eine Art von Fieber. Schon merkwürdig: Fieber haben, ohne krank zu sein – eigentlich ein angenehmes Gefühl.

Nach dem Duschen ging es nur noch darum, an einem langen Tisch voller dampfender Schüsseln zusammenzurücken. Mit einem Glas

Bier dazu. So gehört sich das. Dem Bier, sofern in Maßen getrunken, wird eine heilende Wirkung zugeschrieben. Der Bierkonsum ist tief in der flämischen Radsporttradition verwurzelt. Die leicht betäubende Wirkung von so einem Glas Bier, nun ja, drei Gläsern, trug beträchtlich zum Gelingen eines langen Trainingstages bei.

In der Regel machte ich mich satt und zufrieden auf den Weg nach Hause – grunzend wie ein Schwein im Matsch. Kurz vor Beginn des Berufsverkehrs war ich wieder zu Hause.

Koga-Miyata, der Fahrradausrüster der Mannschaft und mein eigentlicher Arbeitgeber, ist leider abgesprungen. Ich stand bei Koga auf der Lohnliste. Jetzt kriege ich mir nichts dir nichts mein Geld aus Belgien und regle es ansonsten selber. Die Krankenversicherung ist nun ebenso Schnee von gestern wie die anderen schönen sozialen Absicherungen, als da wären: Arbeitslosengeld, Krankengeld und Berufsunfähigkeitsversicherung. Wenn ich jetzt ausfalle, bin ich ein Fall für die Sozialhilfe. Daran hatte ich noch nicht gedacht.

Als neuer Materialsponsor trat Cycles Eddy Merckx auf den Plan. Über Merckx, den Mann, den sie einst »Papst von Belgien« nannten, weil er einer ganzen Nation Trost und Zerstreuung schenkte, brauche ich mich nicht weiter auszulassen. Sein Ruhm ist bekannt bis weit über die Grenzen des Radsports hinaus. Merckx, »der Kannibale«, »der Vielfraß«, »die Plage des Peloton«, der Fahrer, der alles gewann, was es zu gewinnen gab – von Anfang Frühjahr bis zum Spätherbst und selbst noch mitten im Winter bei den Sechstagerrennen auf der Bahn.

Die »Plage« empfing unser Team vorigen Herbst in seiner Fabrik. Es übertraf all meine Erwartungen. Mehr noch, Merckx zeigte sich als ein fürsorglicher und mitfühlender Mensch. Das Personal bestand aus seinen früheren Wasserträgern, die in den Tagen seiner Regentschaft die Rennstrategien vorbereiteten, die ihre Räder abgaben, wenn der Champion einen Platten hatte, die für ihn Bidons mit Wasser und Brei beim Mannschaftswagen abholten, wenn er Durst hatte, die ihn aus dem staubigen Wind hielten und manchmal, wie ich verstanden habe, ihm seine Rennschuhe putzten oder ihm ein sauberes Hemd über den Hotelstuhl hingen. Eddy ließ sie nicht krepieren. Er belohnte sie mit