

Tim Krabbé **Das Rennen**

Tim Krabbé

Das Rennen

Aus dem Niederländischen
übersetzt
von Susanne George

Reclam

Der Verlag dankt der Foundation for the Production
and Translation of Dutch Literature für die Förderung
der Übersetzung.

Titel der niederländischen Originalausgabe:
De renner. Amsterdam: Prometheus, 1978

RECLAM TASCHENBUCH Nr. 20521
2006, 2008 Philipp Reclam jun. GmbH & Co. KG,
Siemensstraße 32, 71254 Ditzingen

© 1978 Tim Krabbé

Umschlaggestaltung: Herr K | Jan Kermes, Leipzig
Druck und Bindung: CPI books GmbH,
Birkstraße 10, 25917 Leck
Printed in Germany 2018
RECLAM ist eine eingetragene Marke
der Philipp Reclam jun. GmbH & Co. KG, Stuttgart
ISBN: 978-3-15-020521-1

www.reclam.de

Meyrueis, Lozère, 26. Juni 1977. Warm, bewölkter Himmel. Ich nehme meine Sachen aus dem Auto und setze mein Fahrrad zusammen. Von Straßencafés aus schauen Touristen und Einwohner zu. Nicht-Rennfahrer. Die Leere in ihrem Leben schockiert mich.

Der Ort voller Autos mit Geweihen aus Rädern und Rahmen. Ein paar Teilnehmer fahren bereits herum. Lächeln, grüßen. Es sind Unbekannte darunter. Klasse? Versager? Gute Fahrer haben charakteristische Köpfe und schlechte Fahrer haben charakteristische Köpfe – aber das gilt nur für Fahrer, die man schon kennt.

Ich hole in einer Kneipe meine Rückennummer ab, schüttele auf dem Rückweg eine Hand.

»In Form?«

»Das wird sich beim Rennen zeigen.«

»Haha, ja.«

Auf der Bordsteinkante zwischen den Stoßstangen seines und meines Autos sitzt grübelnd ein Rennfahrer in einem hellblauen Trikot, auf dem *Cycles Goff* steht. Vor ihm auf dem Asphalt liegt ein Hinterrad, neben ihm steht ein kleiner Holzkasten voller Ritzel. Seine Übersetzungen, er muss noch entscheiden, welche er nimmt. Vier Pässe sind es heute, niemand weiß genau, wie steil sie sind. Außer mir, ich habe die Strecke erkundet.

Ich kenne diesen Typen nicht. Wir grüßen uns kurz, er grübelt weiter. Hinter meinem Auto ziehe ich meine Sport-

sachen an. Rennhose, Schweißhemd, Hosenträger, Trikot. Meine anderen Klamotten werfe ich ins Auto. Ich betrachte den Wurf der Falten, in dem sie landen. So werden sie liegen bleiben, bis ich sie wieder anziehe oder bis sie von einem Funktionär eingesammelt werden, falls ich während des Rennens ums Leben kommen sollte.

An einen Kotflügel gelehnt esse ich eine Banane und ein Butterbrot. Der Start ist in einer Dreiviertelstunde. Ich will dieses Rennen gewinnen.

Die Mont-Aigoual-Rundfahrt ist 137 Kilometer lang und verläuft in zwei unterschiedlichen Schleifen durch Meyrueis. Der Mont Aigoual ist der höchste Berg der Cevennen, 1567 Meter. Er liegt in der zweiten Schleife. In dieser Richtung ist der Himmel grau. Die letzte Abfahrt nach Meyrueis führt über den Col de Perjuret, der am 10. Juli 1960 durch Roger Rivière Berühmtheit erlangte.

Die Mont-Aigoual-Rundfahrt ist das schönste und das schwerste Rennen der Saison.

Der Fahrer von Cycles Goff wählt sechs Ritzel aus und schraubt sie fest. Er nickt wie jemand, der vor einer Prüfung das letzte Buch zuschlägt.

Ich schäle zwei Apfelsinen, esse eine halbe, stecke den Rest in meine Rückentasche. Ich fülle meine Trinkflasche mit Evian, wasche meine Hände ab und schließe das Auto zu. Die Schlüssel gebe ich, ebenso wie meine Ersatzräder, Stéphane. Er begleitet das Rennen für meinen Club, den Club von Anduze.

Ich wische meine Reifen ab und steige aufs Rad. Von der Ziellinie aus fahre ich den letzten geraden Abschnitt. Ich

zähle die Pedaltritte. Vierzig. Das macht zweihundertfünfzig Meter, lang, um von der Kurve aus voll loszugehen. Zu lang? Und wenn ich während des Sprints schalte? Oder ist die Strecke dafür wiederum zu kurz?

Ich fahre weiter über den letzten Kilometer der Strecke. Vor dem letzten geraden Abschnitt sind zwei scharfe Kurven, dazwischen nur eine kleine Brücke. Wenn ich an der Spitze durch diese beiden Kurven will, muss ich spätestens *hier* an die Spitze gehen. Bei diesem weißen Schild. *Culte protestant*, Gottesdienst jeden Sonntag um halb elf.

Ich fahre weiter, bis über Meyrueis hinaus. Dort steige ich ab und pinkle. Ich sehe zwei Fahrer, die ein Stück von mir entfernt dasselbe tun.

Nein, drei.

Ich schaue in Richtung Mont Aigoual zum dunklen Himmel hoch, wische meine Reifen ab und fahre zurück. Hier werde ich also an die Spitze gehen. Kurve. Kurve. Tschiong.

Und dann noch einmal schalten? Vielleicht komme ich allein an.

Lebusque kommt in seinem blau-gelben Trikot heran und fährt neben mir.

»Drückend«, sagt er.

»Ja«, sage ich.

»Könnte aber regnen.« Er zeigt nach oben.

»Ja.«

»Welche Übersetzungen hast du?«

»Vierzehn, fünfzehn, siebzehn, achtzehn, neunzehn, zwanzig.«

»Oh. Ich dreizehn bis achtzehn.«

Lebusque ist zweiundvierzig. Er ist groß und kräftig gebaut, zweifellos der stärkste Mann, in dessen Reichweite ich mich jemals befunden habe. Er ähnelt diesem riesigen Gegenspieler von Chaplin, der ihn immer aus Restaurants hinausgeworfen hat.

An der Startlinie stehen bereits ein paar Fahrer. Ich schaue mitten in Barthélemys dicke Brille. Wir grüßen uns nicht, wir haben Streit. Barthélemy ist einer der Stärksten, aber wenn man ihn bei der Tour de France mitfahren ließe, hätte er doch wieder den Kopf eines schlechten Fahrers. Er redet mit Boutonnet, einem schönen schlanken dreißigjährigen Typen mit verschlagenem Blick. Als zu Beginn dieser Saison bekannt wurde, dass Merckx, Maertens und Thureau mit einem *Zwölfer* auf dem Hinterrad fahren würden, ist Boutonnet sofort nach Italien gereist, um sich dort auch eins zu kaufen. Damit fährt er nun bei unseren Rennen. Er wird deswegen immer mal wieder aufgezogen. »Allez le douze.«

Dort steht Reilhan in seinem grünen Trikot, ein neunzehn Jahre alter Typ mit einem weichen Gesicht, das ein Gefühl der Überlegenheit ausdrückt. Letzte Woche war ich mit ihm zusammen in der Spitzengruppe. Er machte seine drei Tritte an der Spitze, aber das war es dann auch schon. Und er schlug mich im Sprint. Er kann auch gut klettern und ist ein Tempobolzer, wenn es sein muss. Ein Talent wird so ein Junge genannt. Ha, dieser Reilhan. Hinterradlutscher.

Ich habe meine Feigen vergessen.

Verdammt, ich habe meine Feigen vergessen.

Ich suche Stéphan und will meine Schlüssel wiederhaben.

»Wir starten gleich.«

»Meine Schlüssel.«

Ich fahre zu meinem Auto und stecke mir drei Feigen in die Rückentasche. Oder soll ich vier mitnehmen? Oder fünf? Ballast, ich esse nie mehr als zwei während eines Rennens, die anderen werde ich, vom Schweiß braun glänzend geworden, wieder zutage fördern.

Ballast? Wenn ich zu dem Schluss komme, dass mir diese paar Gramm extra zu schwer werden, kann ich sie doch immer noch aufessen?

Jacques Anquetil, der fünfmal die Tour de France gewonnen hat, nahm vor jedem Anstieg seine Flasche aus dem Flaschenhalter und steckte sie in die Rückentasche seines Renntrikots. Ab Geldermans, sein niederländischer Edelhelfer, sah sich das jahrelang an, konnte schließlich seine Neugier nicht länger bezwingen und fragte nach dem Grund. Und Anquetil erklärte es ihm.

Ein Rennfahrer, sagte Anquetil, besteht aus zwei Teilen, einem Menschen und einem Fahrrad. Zwar ist das Fahrrad das Hilfsmittel des Menschen, um schneller zu sein, aber zugleich drosselt es diese Schnelligkeit durch sein Gewicht. Vor allem bei schwerer Arbeit spielt das eine Rolle und allemal beim Klettern kommt es darauf an, dass das Fahrrad so leicht wie möglich ist. Um es leichter zu machen, bietet es sich an, die Flasche aus dem Halter zu nehmen.

Und so verlagerte Anquetil bei Anstiegen seine Flasche vom Flaschenhalter in seine Rückentasche. Dagegen lässt sich nichts einwenden.

Lebusque stammt aus der Normandie, genauso wie Anquetil. Er behauptet, mit ihm Rennen gefahren zu sein, vor fünfundzwanzig Jahren. Und manchmal vor ihm ins Ziel gekommen zu sein.

Ich komme meistens vor Lebusque ins Ziel.

Lebusque ist eigentlich nur ein Körper. Deshalb ist er auch kein guter Rennfahrer. Menschen bestehen aus zwei Teilen: einem Geist und einem Körper. Von diesen beiden ist natürlich der Geist der Rennfahrer. Dass dieser Geist über zwei Instrumente verfügt, einen Körper und ein Rad, die beide so leicht wie möglich sein müssen, tut nichts zur Sache. Was Anquetil brauchte, war Glauben. Und nichts ist so förderlich für einen schönen, felsenfesten Glauben, wie Unrecht zu haben.

Jean Graczyk schnitt jeden Abend eine Kartoffel in der Mitte durch und legte sich mit den Hälften auf seinen Augen schlafen. Gabriël Poulain klopfte seine Speichen platt. Die Brüder Pélissier trainierten nur mit Rückenwind (manchmal dauerte es Jahre, bis sie wieder zu Hause waren). Boutonnet fährt mit einem Zwölfer. Coppi ließ sich nach Tour-Etappen die Treppen seines Hotels hinauftragen. Rivière füllte seine Schläuche mit Helium. Poulain brachen die Räder unterm Hintern weg.

Wenn man Anquetil verboten hätte, bei Anstiegen seine Flasche in die Rückentasche zu stecken, hätte er niemals die Tour de France gewonnen.

Ich esse eine Feige und stecke vier in meine Rückentasche. Ich fahre zur Startlinie und stelle mich hin. An die vierzig Mann sind schon da. In fünf Minuten geht es los.

»In Form?«, fragt ein Typ neben mir.

»Das wird sich gleich zeigen. Und du?«

Er zuckt mit den Schultern und beginnt davon zu reden, dass er so wenig Zeit zum Trainieren habe. Alle Fahrer sagen das, andauernd. Als hätten sie Angst, nach jenem Teil ihres Könnens beurteilt zu werden, der gerade Anerkennung verdient. »Jungs«, habe ich einmal im Umkleideraum gesagt, »ich trainiere mich dumm und dämlich.« Eine erschrockene, von Lachern unterbrochene Stille breitete sich aus, und ich hatte große Angst, dass sie mir glaubten.

Vor der Startlinie steht der Mikrofonwagen, in dem Roux, der Rennleiter, uns vorausfahren wird. Es ertönt Akkordeonmusik, unterbrochen von Roux' Lautsprecherstimme. Er erklärt dem Publikum, dass die Mont-Aigoual-Rundfahrt ein außergewöhnlich schweres Rennen sei, über 150 Kilometer, mit fünf Pässen. Uns teilt er mit, dass es einige Prämien gebe. Drei bei der ersten Durchfahrt in Meyrueis, von 100, 75 und 50 Francs, und zwei, je 50 Francs, in Camprieu am Fuße des Mont Aigoual.

Schräg vor mir steht Kléber. Wir grüßen uns. Ich zeige auf seinen Lenker. »Neues Lenkerband?«

Er lächelt entschuldigend. »Um die Moral zu heben.«

Kléber ist mein fester Trainingspartner. Die Erkundungstour haben wir gemeinsam gemacht. Wir mögen beide lange Touren mit vielen Pässen. Aber er gehört zu Barthélemy's Club und daran hält er sich im Rennen strikt.

Ich stehe hinten, aber das macht nichts aus. Früher dachte ich, dass es nie etwas ausmachen würde. Bis ich Rennen 145 fuhr, am 31. August 1974. Das war mein erster Amateur-Klassiker in den Niederlanden, die »Vierstromen-

landronde«. Ein Rennen über 175 Kilometer, ich dachte, das hat keine Eile. Wir fuhren, im Bummeltempo dem Wagen des Rennleiters folgend, durch die Straßen von Tiel. Zu zwanzig Mann fuhren die Fahrer nebeneinander, von Bürgersteig zu Bürgersteig, da gab es nicht das kleinste Loch, um ein Stück nach vorne zu kommen. Ich dachte: wie seltsam.

Ich hatte keine Ahnung.

Hinter Tiel schwenkte der Rennleiter eine Fahne, ich hörte, wie sein Wagen beschleunigte, und bevor ich wusste, was geschah, befand sich das Fahrerfeld in vollem Sprint. Nach zehn Sekunden musste ich in den größten Gang schalten, den ich mir eigentlich für die letzte Stunde aufheben wollte. Die Straße wurde schmaler. Schreie, Flüche, Geschepper, zerbrechende Speichen. Eine Kurve, eine Erhebung, wir flogen offenbar einen Deich hinauf. Für den Bruchteil einer Sekunde sah ich einen Fahrer zusammengekrümmt an einem Pfosten liegen. Die Welt reduzierte sich auf Schmerz in meiner Brust und das Hinterrad vor mir. Und Wind. Das dauerte einige Minuten. Ich überholte niemanden, niemand überholte mich, unter Aufbietung aller Kräfte sprintend schaffte ich es, am Hinterrad vor mir dranzubleiben.

Als das Tempo endlich einen Augenblick lang nicht mehr ganz so peinigend war, konnte ich mich aufrichten und nach vorne schauen. In der Kette der Fahrer zehn Plätze vor mir klaffte ein ziemliches Loch. Weitere zwanzig Plätze davor ebenfalls. Das Fahrerfeld war endgültig in drei Teile zerfallen. Nach zehn Minuten, nach nicht einmal zehn Kilometern, war das Rennen für hundert von hundertzwanzig Teilnehmern verloren.

Radrenngepflogenheiten entwickeln sich wie Dialekte; es hat den Anschein, als hätten nur niederländische Amateur-Klassiker einen solchen Auftakt.

Ist noch Zeit zum Pinkeln? Roux liest bereits die Namen vor, keine Zeit mehr. Es sind dreiundfünfzig Teilnehmer. Ein Fahrer wischt mit dem Handschuh seine Reifen ab. Der Bürgermeister von Meyrueis schwenkt sein Taschentuch nach unten. Wir sind gestartet. Ich habe anderthalb Monate auf dieses Rennen hingelebt.

•

Kilometer 0–2. Die Leute applaudieren. »Allez Pou-pou.« Wir fahren aus Meyrueis raus, hinter dem Akkordeon her. Ein Knall, Rattern, platter Reifen. Ein Typ streckt die Hand hoch. Deleuze, von Anduze. Verdammt, da geht ein Ersatzrad dahin.

Links der Fluss mit einer Felswand direkt daneben, rechts eine Felswand; wir fahren durch eine Schlucht in den Hochebenen der Cevennen: Les Gorges de la Jonte. Die Jonte ist der kleine Fluss, der klar und arglos neben uns dahinfließt. Doch halt. Diese hunderte von Metern hohen Wände hat einst das Flüsschen geschaffen.

Ein leichtes Gefälle, sofort steigert sich das Tempo. Auf einer kleinen Übersetzung kurble ich mit. Meine Lungen entfalten sich, die Luft des Canyons weht durch meine Haare, der Geruch von Ölen auf Beinen anderer Fahrer fliegt von ihren Speichen in meine Nase. Ich schiebe mich inmitten der anderen Räder vorwärts, hin und her in dem sich ständig neu verflechtenden Peloton. Ich bin wieder zu

Hause. Ich habe fünfzehn Jahre zu spät mit diesem Sport angefangen.

Nach nur einem Kilometer: Attacke eines mickrigen Fahrers mit schwarzem Wuschelkopf: Despuech. Völlig hirnrissig. Das Rennen geht über 140 Kilometer. Despuech ist verrückt. Er bestätigt damit nur, dass er keine Chance hat. Das weiß er auch selbst, dennoch stimmt, dass er die Wahl hat: mit den Nachzüglern ins Ziel zu kommen, nachdem er gegläntzt hat, oder mit den Nachzüglern ins Ziel zu kommen, ohne gegläntzt zu haben. Nun denken ein paar Dutzend Fahrer das Wort Despuech, und am Straßenrand werden ihm Leute applaudieren. Und nachher ziehen alle Fahrer an ihm vorbei, wie ein Schleppnetz über einen zu kleinen Fisch.

Im Nu schafft er fünfzig Meter, hundert Meter. Er fährt einen schönen Stil, nur seine Beine bewegen sich, seine Hände liegen auf den Bremsgriffen. Die Straße wird kurvenreicher, hin und wieder verlieren wir ihn aus den Augen. Das Hauptfeld macht sich nichts daraus. Es bum-melt weiter. Ich fahre in der Mitte, die Hände auf dem Lenker. Unten im Fluss liegen riesige graue Felsblöcke. Hier und da schwimmen Leute. Noch viereinhalb Stunden.

Kilometer 2–5. Jemand gibt mir einen Klaps auf die rechte Hinterbacke. Ich schaue nach links. Tatsächlich, da ist er auch schon wieder, der fidele Deleuze. Er sieht verschwitzt aus.

»In null Komma nichts das Loch zugefahren«, sagt er. Er schiebt sich an meine Seite. Das hatte ich mir schon gedacht: Da fährt mein eigenes Hinterrad davon, angetrie-

ben von einem Versager. Muss Stéphane sagen, dass das so nicht geht.

Spaziertempo. Das Rennen hat noch nicht angefangen. Erst in Les Vignes, nach dreißig Kilometern, beginnt der erste Anstieg. Ich lechze danach, so wie ich dann nach dessen Ende lechzen werde.

Im Fahrerfeld wird geredet, alte Bekannte begrüßen sich, ein Typ lässt den Lenker los und dreht sich um. Er wird angeraunt. Aber seit ich bei einem Rennen auf einer langen geraden Abfahrt mit Rückenwind bei einer Geschwindigkeit von 65 Stundenkilometern einen Fahrer neben mir sah, der mit einer gewissen Sorgfalt zweihändig eine Banane schälte, habe ich keine Angst mehr vor Stürzen durch Loslassen des Lenkers. Man kann sich natürlich jeden Moment hinlegen, doch Rennfahrer können alles auf ihren Rädern. Ein durstiger Fahrer kann sogar feststellen, dass seine Flasche aus dem Halter entwendet wurde.

Despuech ist nun tatsächlich außer Sichtweite. Jeder Fahrer in diesem Peloton könnte das, was er macht, wobei man zugeben muss, dass Despuech eine gewisse athletische Leistung vollbringt. Um wegzukommen, muss er die Geschwindigkeit, die ich inmitten der Räder ohne Anstrengung mithalte, im Alleingang überbieten.

Ihm fehlt der Peloton-Effekt.

1898 war ein Amerikaner, Hamilton, der Erste gewesen, der den Stundenweltrekord über die 40-Kilometer-Marke brachte. Doch sein Rekord wurde nicht anerkannt. Der Grund: Er hatte sich von einem Lichtpunkt Tempo machen lassen, der von der Stadionmitte aus auf die Bahn projiziert wurde und dort mit der gewünschten Geschwin-

digkeit vor ihm herflitzte. Mit dieser Disqualifikation war die Union Cycliste Internationale der erste Sportverband, der offiziell anerkannte, dass der Sportler eine Psyche hat. Wenn diese Anerkennung auch mit Ausschluss einherging – als hätte Hamilton, indem er so offensichtlich von seiner Willenskraft Gebrauch machte, falsch gespielt. Seitdem ist bei Rekordversuchen der im Höchstfall erlaubte imaginäre Tempomacher eine Glocke, die bei jeder Runde läutet, wenn der unsichtbare vorherige Rekordhalter die Linie passiert.

Das ist aber nur eine Seite des Peloton-Effekts. Größer als der psychologische Vorteil eines Tempomachers ist der Vorteil seiner Sogwirkung. Ich habe mal an der Amateurmeisterschaft von Nordholland teilgenommen, auf einer Strecke ohne Schwierigkeiten und noch dazu ohne Wind, Rennen 204, am 1. Juni 1975. 120 Kilometer lang blieb ein Feld mit hundertzwanzig Fahrern geschlossen. Vorne rackerten sich die Topstars ab, um ein Tempo von 48 Stundenkilometern zu halten, dahinter folgten die miteinander plaudernden Versager.

Die ausgleichende Kraft der Sogwirkung ist enorm: Ich wage zu behaupten, dass Merckx aus diesem Fahrerfeld nicht weggekommen wäre. Ich wage auch zu behaupten, dass ich an Merckx' Hinterrad geblieben wäre, als er 1972 in Mexiko seinen Stundenweltrekord aufstellte (49,431 km), allerdings nicht, dass ich selbst mehr als 41 Kilometer schaffen könnte. Selbst wenn Merckx an meinem Hinterrad hängen und »Schneller, Krabbé!« rufen würde.

Den tatsächlichen Stundenweltrekord hält übrigens mit 109 Kilometern ein Franzose namens Meiffret. Über kür-

zere Zeiten hat dieser Mann Geschwindigkeiten von mehr als 200 Stundenkilometern erreicht. Immer hinter einem Auto mit einem großen Windschutz. Als er diese Rekorde aufstellte, war Meiffret über sechzig Jahre alt und als Athlet bedeutungslos; ein Rennfahrer wie Despuech könnte ihn jederzeit abhängen. Meiffret hält diese Rekorde nur deshalb, weil er der Einzige war, der es wagte. Es sind Rekorde im ursprünglichsten Sinne des Wortes.

Tour de France 1951. Elfte Etappe: Brive–Agen über 177 Kilometer. Eine Flachetappe, aus dem Vorspiel der Tour. Apropos ausgleichende Kraft der Sogwirkung.

Nach 34 Kilometern riss der Schweizer Hugo Koblet aus. Da war kein Despuech, kein Daan de Groot auf dem Weg nach Albi. Koblet war der Favorit für den Gesamtsieg, den er auch erringen sollte, und er hatte bereits ein Einzelzeitfahren gewonnen.

143 Kilometer lang über flache, gerade Straßen fuhr der Favorit einsam dem Hauptfeld voraus und erreichte Agen mit einem Vorsprung von 2 Minuten und 35 Sekunden.

So etwas ist eigentlich nicht möglich.

Ich habe ein Foto von Koblet während dieser Solofahrt. Mit unbekümmelter Miene, mit anmutigem Tritt, die Hände auf dem Lenker, gleitet darauf ein erstaunter Prinz vorbei. Hinter ihm eine breite Koalition von Rivalen in den Riemen, ringend, sich verzerrend, um ihn zurückzuholen: Coppi, Bartali, van Est, Bobet, Geminiani, Ockers, Robic. Über drei Stunden dauerte diese Verfolgung: vergeblich. Es gab reichlich Gelegenheiten für alle Begleiter der Tour, um sich das überlegene Wesen, das dem Tross vorausfuhr, anzusehen.

Ich habe verschiedene Fotos von Koblet während der Etappe Brive–Agen, und auf jedem wird er von einer anderen Sportskanone der Vergangenheit mit offenem Mund angestarrt.

Nach der Ankunft kämmte sich Koblet die Haare und sagte, dass er aus Versehen ausgerissen sei. Am Anfang habe es einen kleinen Anstieg gegeben, dort sei er an die Spitze geraten, und als er sich auf halbem Wege umgeschaut habe, hätte niemand mehr an seinem Hinterrad gehangen. Dann sei er einfach weitergefahren, immer im selben Rhythmus, und habe darauf geachtet, sich nicht zu überanstrengen. »So muss ich wohl annehmen, dass mein Tempo höher war als das der anderen.«

Etwas wie Brive–Agen war damals noch nie zuvor passiert, und es ist auch bei diesem einen Mal geblieben. An Koblet konnte man in diesem Jahr sehen, dass Gott das Fahrrad selbst erfunden hat. Aber Koblets Karriere war nicht von langer Dauer. Seine Beine waren dem Reichtum nicht gewachsen.

Kilometer 5. Les Gorges de la Jonte. Despuech sehen wir nicht mehr. Wir folgen noch immer dem kleinen Fluss. Ein paar Schwimmer blicken hoch, winken, rufen uns etwas kaum Verständliches zu. »Wer steigt nur an so einem warmen Tag aufs Rad?«

Fünf Kilometer zurückgelegt: Attacke von Sauveplane. Noch so ein Verrückter. In seinem gelb-weiß gestreiften Trikot mahlt er ruhig aus dem Hauptfeld weg. So ein miserabler Fahrer ist er gar nicht; warum macht er nicht einfach mit bei dem Rennen? So kann ich das auch. »Krabbé brachte in seiner Partie bereits nach fünf Zügen ein Auf-

sehen erregendes Dame-Opfer, sodass sich um seinen Spieltisch Trauben von Zuschauern bildeten. Nach zehn Zügen gab er auf.«

Auch auf Sauveplanes Flucht reagiert niemand. Lebusque, der einer der Favoriten ist, schiebt sich neben mich. Was er sagt, kann ich nicht richtig verstehen, ich vermute, dass er meine eigenen Gedanken ausspricht. »Sauveplane ist verrückt.«

Dann passiert etwas noch viel Verrückteres. Ich habe selbst attackiert! Mein Verstand muss mitkommen, wie ein kleiner Junge auf einem durchgehenden Pferd. Ich bin aus dem Sattel gegangen, nach fünf Tritten habe ich bereits volles Tempo erreicht, der Sauerstoff schreit bis in meine Kapillaren Hurra, da sause ich am Hauptfeld, am vordersten Fahrer vorbei, hinein in den weiten Raum. Hinter mir wird gerufen, hohé, hohé. Vor mir ist Sauveplane. Ohne zu schalten, auf der Spitze meines Sattels, mein Oberkörper in einem Winkel von sicher zehn Grad zur Fahrtrichtung, bin ich an ihm dran. Es kommt mir vor, als hätte ich nicht einmal Zeit zum Atmen gehabt. Ich lasse mich ausrollen, bis ich genau an seinem Hinterrad bin, und spüre einen Lachkrampf in meinen Lungen und Waden.

Nun habe ich Sauveplanes Hintern vor Augen. Er ist bärenstark, aber hässlich, ein stampfender Ochse mit einem hässlichen dicken Arsch. Er dreht sich um und sieht mich fragend an. Ich übernehme.

Was nie passiert, wird heute passieren. Dies ist der entscheidende Ausreißversuch. Despuech werde ich überholen wie eine Hühnerfeder, am ersten Anstieg schüttele ich Sauveplane von mir ab wie einen zerfransten Putzlappen, die letzten hundert Kilometer fahre ich allein

an der Spitze, noch jahrelang wird man von meinem Sieg reden.

Ich spüre den brennenden Schmerz, der die Überbrückung zwischen Attacke und Tempo ist. Ich bin verrückt! Wenn sie mich in Ruhe lassen, bleibe ich gefangen in meinem Enthusiasmus. Lasst Krabbé nur seine Kräfte vergeuden. Zweihundert Meter müssen sie hinter mir sein, bis ich mich kaputtfare oder aber mich erniedrige und zurückfallen lasse.

Sauveplane übernimmt wieder, ich schaue mich um. Das Feld kommt schon wieder heran, Barthélemys dicke Brillengläser vorne, ein paar Plätze hinter ihm das grüne Trikot von Reilhan. Schmeichelhaft. Sauveplane schaut sich vorwurfsvoll um und bewegt die Beine nicht mehr.

Sofort fliegt Barhélemy an mir vorbei, gefolgt von einer rauschenden Kolonne aus zehn, zwanzig Fahrern. Ich ziehe wieder an und springe an ein Hinterrad, hinter mir der leise Fluch eines Typen, den ich aus der Reihe gedrängt habe. Verlangsamung, Beschleunigung, wieder scheint jemand attackiert zu haben, ich fliege mit, überhole Barthélemy, der aus dem Sattel geht, um das Tempo zu erhöhen. Plötzlich ist vor uns in weiter Ferne wieder Despuech zu sehen. Schade.

Noch einmal attackiert jemand und beschleunigt die Kolonne, dann kommt das Feld zur Ruhe. Die Jagd der frischen Sommerbrise ist vorbei. Nun, da ich wieder Zeit zum Denken habe, erinnere ich mich, dass ich keineswegs attackiert habe, weil ich verrückt war. Wie konnte ich mich so irren, das mache ich immer auf den ersten Kilometern, um den Mechanismus ein wenig in Gang zu bringen.

Fahrer richten sich auf, bringen ihre Atmung in Ordnung. Das Tempo sinkt weiter. Despuech ist wieder um die Ecken verschwunden. Hat er vielleicht gehofft, dass wir ihn einholen?

Langsam, aber kraftvoll, wie ein altes schwarzes Taxi, verlässt nun Sauveplane erneut das Hauptfeld. Er schaut sich kurz um, segelt auf die linke Straßenseite, schießt an einem entgegenkommenden Auto vorbei und ist weg, kurz darauf gefolgt von einem Typen in einem hellblauen Trikot, auf dem Cycles Goff steht. Er kommt mir vage bekannt vor.

Sauveplane sehen wir sicher wieder, aber ist es klug, diesen Fahrer von Cycles Goff davonfahren zu lassen? Im Gegensatz zu Barthélemy habe ich keine Helfer, um das Rennen zu kontrollieren. Mein Club ist schwach. Ich habe nur meine kleine geheime Combine mit Teissonnière, aber Teissonnière ist selbst ein Favorit, der auch lieber seine Kräfte schont.

Es ist noch zu früh. Henri Péliissier sagte: »Angreifen muss man so spät wie möglich, aber bevor es die anderen tun.« Und eigentlich brauche ich mir kaum Sorgen zu machen. Es gibt zwei starke rivalisierende Clubs, Nîmes und Alès. Nîmes hat Reilhan, Boutonnet, Guillaumet, Alès hat Barthélemy und Kléber. Wenn die nicht reagieren, dann soll es so sein. Sie wollen auch das Rennen gewinnen, und wer am stärksten ist, trägt die meiste Verantwortung. Sauveplane und auch Despuech sind schwächere Fahrer von Alès; dann muss eben Reilhan mit seinem Club das Loch zufahren, wenn er Angst hat.

Das Hauptfeld bleibt ruhig. Ich sehe, wie vor uns Cycles Goff und Sauveplane ein paar Mal übernehmen, in weni-

gen Minuten sind auch sie außer Sichtweite. Sie werden schnell an Despuech dran sein. Ein Auto mit Ersatzrädern auf dem Dach fährt hupend am Hauptfeld vorbei. Cycles Goff steht darauf geschrieben. Das Auto von Alès bleibt bei Barthélemy.

Am Rand zeigt ein kleiner Junge auf seine Uhr und ruft etwas. Ich verstehe das Wort Sekunden.

Kilometer 10. Die Mont-Aigoual-Rundfahrt hat eine dreiköpfige, vom Peloton geduldete Spitzengruppe. Wir fahren durch zwei Dörfer, in beiden wird uns applaudiert.

Einmal habe ich als Journalist ein großes Rennen verfolgt: Paris-Roubaix 1976. Ich habe damals feststellen können, dass das, was immer gesagt wird, richtig ist: Die Presseleute sehen nichts. Was mich anging, so hörte ich auch nichts, denn wegen einer geplatzten Absprache hatte das Auto, das ich mir mit ein paar anderen Journalisten teilte, nicht einmal einen Funkdienst an Bord. Wir waren auf den Augenzeugenbericht eines belgischen Rundfunkreporters angewiesen, der hinten auf einem Motorrad im Rennen mitfuhr. Wunder der Technik: In Frankreich in einem Auto fahren und dort Radio Brüssel empfangen!

Die einzigen drei Fahrer, die ich in den sieben Stunden dieses Rennens von nahem gesehen habe, waren Martinez, Talbourdet und Boulas, drei Franzosen. Sie rissen schon nach einem Kilometer aus und nach einer Stunde hatten sie zehn Minuten Vorsprung. Sie fuhren mit der Frühlingsbrise im Rücken nicht viel langsamer als fünfzig Stundenkilometer, das ist hart für nur drei Fahrer. Ihre Teamchefs waren einfach mit dem Ersatzmaterial bei den

Spitzenreitern im Hauptfeld geblieben; würde einer von den dreien einen Platten haben, müsste er seinen gesamen Vorsprung am Straßenrand absitzen. Ich hoffte, dass dies passierte, ich würde zusammen mit dem Pechvogel warten und seine Misere aufschreiben und ich würde ihm erzählen, dass ich selbst auch Radsport betreibe.

Überall applaudierten die Leute und spornten Martinez, Talbourdet und Boulas an. »Vas-y Poupou!« Genau das war es: Sie wollten und durften ausreißen, weil sie keine Chance hatten.

Ich habe eine Abneigung gegen den Ausdruck *ausreißen dürfen*, weil er zumeist von Leuten gebraucht wird, die keinen blassen Schimmer von dem enormen Können haben, das diesem Dürfen vorausgeht, doch es stimmt: Ausreißen und einem Feld fernbleiben, das dies nicht will, auf den ersten Kilometern eines Flachlandrennens, ist für jedes Fahrertrio unmöglich. Vergiss Koblet.

Martinez, Talbourdet und Boulas fuhren stundenlang zwischen Spalieren durch das festlich gestimmte Nordfrankreich und wurden überall wie Helden empfangen – was sie der Tatsache zu verdanken hatten, dass sie keine Helden waren.

Keiner von den dreien gewann Paris–Roubaix.

Kilometer 15. Plötzlich gemeinsame Attacke von Boutonnet und einem Typen in einem Molteni-Trikot, den ich nicht kenne. Das müssen sie abgesprochen haben. Hohé-Rufe im Hauptfeld, aber keiner unternimmt etwas. Das Tempo sinkt eher. Das ist eine ernste Sache, denn damit bekommt auch Nîmes einen Mann nach vorne, und dieser Boutonnet gehört zu den besseren Fahrern. Mit gro-

Ben Pedaltritten gleitet er von mir weg. Flussabwärts durch den Canyon auf dem Zwölfer.

Ich fahre an die Spitze, erhöhe leicht das Tempo. Wenn jetzt ein paar von den anderen bereit sind mitzuarbeiten, haben wir alle Ausreißer im Nu zurückgeholt. Ha, da ist auch schon Lebusque. Aber nachdem wir ein paar Mal abwechselnd übernommen haben, merke ich, dass wir die Einzigen sind, die arbeiten wollen. Ich schaue mich um, an meinem Hinterrad hängt Guillaumet. Ich ziehe die Brauen hoch. Auch er zieht die Brauen hoch, zuckt mit den Schultern. Nîmes.

Was kann ich machen? Das Hauptfeld ist ein Gefängnis. Ich bewege die Beine nicht mehr, Guillaumet bewegt die Beine nicht mehr, Lebusque wartet vergeblich auf seine Ablösung und sieht mich an, als wolle er mich aus einem Restaurant werfen. Das Hauptfeld verdichtet sich. Bremsklötze gackern gegen die Felgen. Ich drehe mich um. »Verdammt noch mal, seid ihr *coureurs* oder sollen wir absteigen?« Keiner steigt ab. Ich bremse und lasse mich in die Mitte der Gruppe zurückfallen.

Sanchez attackiert, das Hauptfeld bleibt ruhig. Dagegen kann man nichts machen. Ich darf nicht die Geduld verlieren. Teissonnière springt ebenfalls. Das ist zumindest besser. Zu meinem Erstaunen lässt man ihn wegfahren. Im Nu sind Sanchez und er an Boutonnet und dem Molteni-Mann dran.

Teissonnière ist wie ich ein Einzelgänger im Feld. Wir helfen uns ein wenig. Ich verfolge ihn nicht und er mich nicht. Sagen wir. Wenn wir beide im Finale sind, lasse ich für ihn Löcher aufreißen, und wenn das nicht klappt, zieht er für mich den Sprint an. Niemand hat das bislang be-

merkt, glaube ich, wodurch unser Bündnis effektiver wird. Aber Teissonnières Sieg ist nicht mein Sieg – und falls er gewinnt, weiß niemand, dass ich auch ein wenig gewonnen habe. Und in der Zwischenzeit verschwinden diese vier hinter den Kurven, auf dem Weg zu den Führenden. Autos mit Ersatzmaterial überholen das Feld. Nun wird sich eine starke Spitzengruppe aus sieben Mann formieren. Ich darf nicht die Geduld verlieren.

Rufe. Es ist Lebusque. Er gibt mir Zeichen, ich tue so, als würde ich ihn nicht sehen. Ich weiß, was passieren wird. Er fährt nach vorne, erhöht leicht das Tempo, schaut sich murrend um, sieht, dass keiner kommt, um ihm zu helfen, und beugt sich dann wieder über seinen Lenker. Ein paar Mal lässt er sich kurz zurückfallen, aber sobald er nicht mehr an der Spitze ist, scheint er sich an etwas zu erinnern und fährt dorthin zurück. Ab und zu ruft er noch, aber keiner hilft ihm. Ich passe jedoch auf. Radsport ist ein Sport der Geduld. »Radsport bedeutet, zuerst den Teller des Gegners leer zu essen und sich erst dann den eigenen Teller vorzunehmen.« Das hat Hennie Kuiper gesagt. Mehrere Kilometer lang wird Lebusque an der Spitze weiterfahren. Wenn wir Lebusque nicht hätten. Lebusque hat keine Ahnung von Radsport.

Kilometer 15–25. Radsport ist langweilig, ich erinnere mich plötzlich, dass ich das beim letzten Mal auch schon fand. Warum mache ich es dann? Warum besteigen Sie diesen Berg? Weil er da steht, sagt der Bergsteiger. Wir haben die kleine Jonte verlassen. In einem Städtchen, in dem man uns applaudierte, sind wir rechts abgeboten