

CALWEY

NONE
.....
SUN

AUF ASPHALT

PASSION RENNRAD

MAX MARQUARDT



CALLWEY

**AUF
ASPHALT
PASSION RENNRAD**

MAX MARQUARDT







INHALT

VORWORT

DIE FAHRER

CLAUDIA RIER

FABIAN CANCELLARA

INTERVIEW KONSTANTIN BERBERICH

LUCAS BRUNELLE

MARC LEHMANN

SEBASTIAN SCHAEFFER

ANDREAS MERCHANT

INTERVIEW BICI BAVARESE

SUSANNE LAY

ASHLEIGH MOOLMAN PASIO

ANDREAS HASLAUER

TEGAN PHILLIPS

JOHN DEGENKOLB

UWE ROHDE

INTERVIEW ROY & DIE ABBRUNZATI BOYS

DIE PÄSSE

ALPE D'HUEZ – FRANKREICH

KAISERJÄGERSTRASSE – ITALIEN
GRIMSELPASS – SCHWEIZ
FURKAPASS – SCHWEIZ
VAL TREMOLA – SCHWEIZ
TIMMELSJOCH – ITALIEN
COL DU GALIBIER – FRANKREICH
MONT VENTOUX – FRANKREICH
CAP DE FORMENTOR – SPANIEN
ROCACORBA – SPANIEN
PASSO ROLLE – ITALIEN
PASSO MANGHEN – ITALIEN
SELLARONDA – ITALIEN
TROLLSTIGEN – NORWEGEN
VALEPP – DEUTSCHLAND

PERSÖNLICHE BUCKET LIST

DIE EVOLUTION

DIE MONUMENTE

PARIS–ROUBAIX

MAILAND–SANREMO

LOMBARDEI–RUNDFAHRT

FLANDERN–RUNDFAHRT

LÜTTICH–BASTOGNE–LÜTTICH

DAS BETRIEBSHANDBUCH

DIE BEGRIFFSERKLÄRUNGEN

DIE UNGESCHRIEBENEN GESETZE

DIE GRUNDAUSSTATTUNG
DIE HANDZEICHEN

IMPRESSUM

Alle in diesem Buch beschriebenen Touren finden Sie auch bei Komoot unter folgendem Link:

<https://www.komoot.de/collection/1377999/-auf-asphalt>

Lassen Sie sich inspirieren ...

Ob Architektur, Fashion, Kochen & Backen, Wohnen oder Reisen:
Callwey Bücher entführen Sie immer wieder aufs Neue in andere Welten.

Mit unserem NEWSLETTER tauchen Sie monatlich ein in unsere
stilvolle Welt:

köstliche Rezepte, Dekorations-Ideen und schöne Geschichten.
Seien Sie als Erstes informiert über unsere Novitäten und Verlosungen!

<https://www.callwey.de/newsletter/>

Jetzt abonnieren

Natürlich finden Sie uns auch auf SOCIAL MEDIA.
Folgen Sie uns schon?

@ Callwey



<https://www.facebook.com/callwey>



<https://www.instagram.com/callwey>

*Callwey Bücher machen glücklich.
Probieren Sie es doch mal aus.*



WAS IST WIRKLICH WICHTIG?

Die Hände umfassen den filigranen Lenker. Kühle Luft füllt die Lungen. Die Laufräder surren. Eindrücke, Düfte, neue Orte ziehen mit jedem Pedaltritt vorbei. 30, 40, 50 Kilometer. Mal weniger, mal mehr. Mal schneller, mal langsamer. Je nach Gefühl. Ziele, Routen und Pausen selbst wählen. In Bewegung bleiben. Sich in Raum und Zeit orientieren. Bei Wind und Wetter. An die Grenzen gehen, die Härte spüren, die Schönheit auskosten, rare Momente genießen. Jede Ausfahrt ist etwas Besonderes: ob eine schnelle Runde um den Block oder ein monumentaler Alpenpass. Rennradfahren ist Beschleunigung und Entschleunigung. Eine Form des Eskapismus auf schmalen Reifen, nur mit dem Allernötigsten am Leib.

Das Rad fragt nicht. Es fordert. Es macht aus Langschläfern Frühaufsteher, aus Unsportlichen Sportler, aus Rauchern Nichtraucher. Ob sie wollen oder nicht. Wer sich schon mal an einem Sonntag in aller Herrgottsfrühe aus dem Bett gequält hat, um das Ausschlafen gegen Wadenbrennen und Schnappatmung zu tauschen, wird schweigend zustimmen, mit dem Kopf nicken und sich an die letzte Ausfahrt erinnern: irgendwo dort draußen. Auf rauem Asphalt, in den unzähligen Haarnadelkurven des Stelvio, dem kahlen Gipfel des Mont Ventoux oder den Kopfsteinpflastern der Tremola. Schwitzend, fluchend und überglücklich.

Auch mich hat das Rennrad herausgefordert. Damals, vor einer halben Ewigkeit. Nur zu gerne würde ich hier nun eine heroische Geschichte erzählen, wie ich den Traum des Profi-Rennfahrers oder des verwegenen Abenteurers hegte und mir mühsam in einer düsteren Fabrik das Geld für mein erstes Rennrad

zusammenschuftete. Die Wahrheit ist: Ich wollte ein Rennrad, um es mir an die Wand zu hängen, nicht um darauf zu fahren.

Als junger Journalist hatte ich gerade meine erste eigene Wohnung bezogen. Mit Sport hatte ich zu dieser Zeit wenig am Hut. Mit Radfahren schon gar nichts. Menschen, die mit ihren Espresso schlürfenden Freunden stundenlange Dialoge über Fahrräder, irgendwelche Komponenten und ihre bekloppten Ausfahrten führten, empfand ich als egozentrische Zeitgenossen. Mit einer Vier im Schulsport war ich stets den Weg des geringsten Widerstands gegangen. Ich mied die körperliche Betätigung, wo ich nur konnte, auch nach der Schule noch. Schließlich wollte ich mal Schriftsteller werden und nicht Fahrradfahrer.

Auf der Suche nach Einrichtungsideen für meine Wohnung stieß ich auf Fotos von schicken Lofts, an deren Wänden meist ein stylisches Rennrad hing. So etwas konnte ich mir auch für mein Eigenheim vorstellen. Mit einem schicken Rad über meinem Schreibtisch würde es sich wunderbar arbeiten können. Zwar ähnelte meine Bleibe eher einer Abstellkammer als einem mondänen Loft, aber das war mir egal. Auf Ebay-Kleinanzeigen erspähte ich ein altes Chesini: roter Stahlrahmen, Rahmenschaltung, Ledersattel, Schlauchreifen, 12 Kilogramm.

Ich nahm das Telefon in die Hand, schloss das Geschäft ab und fuhr los, um mir mein neues Deko-Möbel zu holen. Die Sache sollte schnell über die Bühne gehen. Nicht, dass noch jemand Verdacht schöpfen würde und meiner perfiden Absicht der Zweckentfremdung dieses edlen Sportgeräts auf die Schliche käme. Sport? Niemals! Schon beim Aussteigen aus dem Auto wedelte ich dem Besitzer mit den Geldscheinen entgegen. Ob ich das Rad denn nicht testen wolle, entgegnete dieser mir sichtlich verdutzt. Aus Angst, er würde vom Kauf zurücktreten, erwiderte ich zähneknirschend: „Na gut, probiere ich's halt aus.“ Ich nahm das Rad in Augenschein, rüttelte an allen möglichen unwichtigen Teilen, während mir der Vorbesitzer einen

Monolog über Bremsen und Schaltung hielt, setzte mich auf den Sattel und drehte eine Runde. Als ich nach meiner kurzen Ausfahrt wieder vom Rad stieg, war plötzlich alles anders. Was, weiß ich bis heute nicht so genau. Aber: Das Rennrad hing danach keine einzige Sekunde an meiner Wand. Stattdessen fuhr ich direkt nach dem Kauf zum nächstbesten Sportgeschäft, kaufte mir unmögliche Radklamotten, einen Helm, eines dieser Race Caps (das hatte ich mal irgendwo gesehen) und fuhr so viel Rad wie noch nie zuvor in meinem Leben. Nicht weil es Sport war, sondern weil das Rennrad urplötzlich eine seltsame, fast magische Faszination auf mich ausübte, die bis heute geblieben ist. Auf die ersten schweißtreibenden 20 Kilometer folgten viele weitere. Tausende. Ich entdeckte neue Orte, Landschaften, Eindrücke, sammelte Erfahrungen, manche schmerzhaft, die meisten schön. Wie im Wahn sog ich alles auf, was mit Radsport zu tun hatte. Ich schrieb Artikel über Rennräder und Rennradfahrer, nervte meine Journalisten-Freunde mit Rennrad-Geschichten, meine Freundin und meine Eltern sowieso. Jede freie Minute werkelte ich am Rad, meine Wohnung glich inzwischen mehr einer Werkstatt als der mondänen Bleibe, von der ich einst geträumt hatte. Auf das alte Chesini folgten weitere Räder. Moderne Carbon-Schlitten, ein Bahnrad ohne Bremsen, Trainingsräder, Bergräder, Zeiträder. Heute sind es zwölf, und ich muss die Bikes tatsächlich an die Wände hängen. Nicht, weil es stylisch aussieht, sondern weil mir der Platz ausgeht.

Diese Geschichte liegt nun fast 15 Jahre zurück. Heute ist das Rennrad mein Lebensinhalt und -mittelpunkt. Kein Tag vergeht, der nicht in irgendeiner Weise damit verbunden ist. Alles ist darauf ausgerichtet. Alltag, Freundeskreis, mein Beruf. Nach fast zwei Dekaden bin ich mir auch nicht sicher, ob ich jemals wieder ohne Rad in dieser Welt funktionieren könnte.

Inzwischen bin ich derjenige, der stundenlange Dialoge mit seinen Espresso schlürfenden Freunden über Fahrräder, irgendwelche

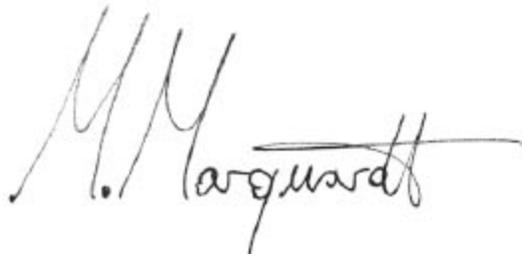
Komponenten und unsere bekloppten Ausfahrten führt. Doch dabei blicke ich immer in leuchtende Augen und spüre die Emotion, die kindliche Begeisterung in ihren Geschichten. Jede davon erzählt von Heldentaten. Von Triumph und Schmerz, von Hungerästen, technischen Defekten, neuen Rädern, Begegnungen, von Freundschaften und unvergesslichen Erlebnissen. Ein Gefühl von Freiheit, das nur dann erlangt wird, wenn man im Sattel sitzt. Doch ist es nur das, was uns am Rennradfahren so sehr fasziniert? Ist diese Freiheit nicht immer temporär? Verfliegt sie nicht genauso schnell wieder wie die vorbeiziehenden Bäume, Felder und Straßen, an die wir uns zurücksehnen, wenn wir in der Tristesse unseres Alltags sehnsüchtig aus dem Fenster schauen?

Seit meinem ersten Tag auf dem Rennrad habe ich stets versucht, hinter das Mysterium der magischen Anziehungskraft zu kommen, von der ich mich seitdem nicht mehr lösen kann. Auf den folgenden Seiten erzählen 15 Radverrückte ihre ganz persönliche Geschichte. Denn genau wie mich hat dieses simple, über 200 Jahre alte Gefährt mit zwei Rädern und einem einfachen Lenker auch sie in ihren Bann gezogen und ihr Leben verändert.



Auf den 15 Pässen, die ich für dieses Buch mitsamt der Kameraausrüstung nach oben gestrampelt bin, habe ich mich gequält, habe gekämpft, gekeucht, geflucht, geschwitzt, hätte das Rad oft am liebsten in hohem Bogen die Böschung hinabgeworfen. Und trotzdem war es eine unvergessliche, intensive und wunderschöne Zeit. Wie immer, wenn ich da draußen auf dem Rad sitze. Rennradfahren ist eine Passion der Widersprüchlichkeiten. Eine Leidenschaft, die viele so sehr in ihren Bann zieht, weil sie immer mit einer Herausforderung verknüpft ist. Eine Herausforderung, die uns in der heutigen Zeit dazu zwingt, aus der watteweichen Komfortzone herauszuschreiten. Raus, wo es ungemütlich, eisig kalt oder glühend heiß sein kann. Wo man sich seinem Gegner stellen muss und es keine Möglichkeit für ein Zurück gibt. Nur du, das Rad und die Elemente. Mal ist es ein steiler Bergpass, mal ein knallhartes Radrennen– oder einfach nur der Sprint zum nächsten Ortsschild. Manchmal ist es aber auch ein erster Pedaltritt dafür, Dinge im Leben zu verändern und das in den Fokus zu setzen, was von Bedeutung ist. Eine Antwort auf die Frage zu finden: Was ist wirklich wichtig?

Ich hoffe, das ist mir mit diesem Buch ein Stück weit gelungen.

A handwritten signature in black ink, consisting of the letters 'M. Marquardt' in a cursive, flowing style. The 'M' is large and stylized, followed by a period and the name 'Marquardt'.

Max Marquardt

DIE FAHRER

CLAUDIA RIER

„Auf alle anderen Fahrer warteten am Ziel die Freunde oder Familien. Nur bei mir war halt keiner da. Da habe ich mich dann erst mal an die Seite gesetzt, geweint und meine Mutter angerufen.“

Rennräder gehören nicht in den Keller. Den Beweis dafür liefert die Wahl-Münchenerin Claudia Rier. Sie liebt klare Linien und steile Pässe. Die Symbiose davon hängt in zweifacher Ausführung in ihrer Wohnung unweit der Theresienwiese. Was jedoch für typische Radfahrer-Buden kein außergewöhnlicher Anblick ist, bekommt in Claudias Altbau eine völlig neue Dimension. Wie Design-Objekte fügen sich die Rennmaschinen perfekt in das minimalistische Interieur der Wohnung ein. Sie sind Sportgeräte und Design-Objekte zugleich. Schick. Und verdammt schnell. Und sie erinnern Claudia jeden Tag aufs Neue daran, „mehr zu machen“. Mehr machen, das heißt mehr trainieren, mehr fahren, einfach „mehr Rennrad“. Gleichgültig ob auf einer Feierabendrunde in den Münchner Süden oder beim Maratona dles Dolomites in Ladinien, im nördlichen Italien. Dort belegte sie kürzlich den vierten Platz in der mittleren Distanz in ihrer Altersgruppe und sorgte dafür, dass so manche Männer in ihrem Klassement ehrfürchtig das Race-Cap zogen. Gut gemacht! #Grlpwr ist eben nicht nur ein Hashtag auf Instagram.



Südtirolerin mit Leidenschaft für Jedermann-Rennen und Design

„3.130 Meter zu überwindende Felsmassen, sieben Pässe, Hitze, Kälte, Durst und Hunger. Was kann es Schöneres geben?“

Zum Rennrad kam Claudia eher zufällig. In der alpinen Skidisziplin Riesenslalom brettete die gebürtige Südtirolerin zunächst viele Jahre als Leistungssportlerin die Pisten hinab. Als sie 2017 in einem Trainingslager auf Mallorca war, überredete ihr heutiger Mann sie zu einer Ausfahrt auf dem Rad. Sie war „total geflasht“. Doch weniger das Fahren selbst, sondern vielmehr das Gesamtpaket zog sie dabei in den Bann. „Du bist ein bisschen gefahren, hast dann einen Espresso getrunken, dann ging es wieder weiter zu unglaublich schönen Orten, die man so womöglich nie entdeckt hätte.“ Ihre Vorliebe für rasante Abfahrten lebt sie seitdem auf dem Rennrad aus. „Diese Geschwindigkeit hatte ich auch beim Skifahren. Großartig.“

Überhaupt sind die Berge Claudias liebster Ort. Auf den Pässen und steilen Anstiegen fährt sie gerne in ihrem ganz eigenen Rhythmus. Italien, Slowenien, Mallorca, Frankreich, Gran Canaria – immer dort, wo es schön, steil und hart ist. Beim Dolomitenmarathon, der jedes Jahr in La Villa in Ladinien startet, quälte sie sich im Alleingang auf einer 106 Kilometer langen Strecke bis nach Corvara. Zwischen Start und Ziel liegen 3.130 Meter zu überwindende Felsmassen, sieben Pässe, Hitze, Kälte, Durst und Hunger. Was kann es Schöneres geben?

„Ich war allein dort und auch ziemlich nervös, weil ich mich kurz vorher verletzt hatte und deshalb nicht ganz in Form war“, erzählt Claudia. Doch dann lief es besser als erwartet: In nur fünf Stunden erreichte sie das Ziel. Aber völlig fertig, nicht nur körperlich: „Auf alle anderen Fahrer warteten am Ziel die Freunde oder Familien. Nur bei mir war halt keiner da. Mein Freund war selbst auf der Strecke und noch nicht im Ziel. Da habe ich mich dann erst mal an die Seite gesetzt, geweint und meine Mutter angerufen.“ Freud und Leid, in kaum einem anderen Sport liegen sie so nah beisammen.

Ob sie lieber allein oder in Gesellschaft fährt? „Eigentlich fahre ich echt gerne in der Gruppe“, sagt Claudia. „Radfahren ist so ein

schöner Sport, weil man sich dabei unterhalten kann. Beim Laufen oder beim Skifahren geht das ja nicht.“ Hört sich entspannt an? Ihre Ausfahrten, drei- bis viermal pro Woche, 50 bis 100 Kilometer je Ausfahrt sind sicher nichts für weiche Waden ...

Claudias Blick schweift durch die Wohnung. Passo dello Stelvio, Col du Galibier, eingerahmt hängen die Sehnsuchtsorte als Prints an den Wänden. Viele dieser Pässe hat sie bereits hinter sich gebracht, abgehakt sind sie trotzdem nicht. Dafür sind sie zu schön, zu einzigartig. Einen weiteren Rennrad-Traum möchte sich Claudia im nächsten Jahr erfüllen: die Tour Transalp. „Sieben Tage im Team und im Rennmodus durch Italien.“ Ballern, bis die Kette reißt. Fast 800 Kilometer und 17.790 Höhenmeter in einer Woche – klingt nach einer richtig entspannten Urlaubszeit. „Ich fahre das ja mit meinem Mann zusammen, der wird mir da garantiert auch eine große Stütze sein.“ Ob ihre selbst gemachten Energy-Balls sie auch bei dieser Tortur gut über die Pässe bringen? „Zum Glück habe ich ja noch ein bisschen Zeit, um kreativ zu werden“, so Claudia. „Aber eine gute Frage; ich werde mal anfangen zu experimentieren.“

Gegen den Hungerast

Keinen Bock auf Gels, aber auch keine Lust auf gekaufte Riegel? Mit Claudias Rezept für ihre Energy-Balls hat man eine perfekte und gleichzeitig leckere Alternative. Ihre Dattel-Energiekugeln sind ein veganer, gesunder Snack, der, wie der Name schon sagt, genau dann Energie liefert, wenn man sie am nötigsten braucht. Alles, was man für die Zubereitung benötigt, sind sechs simple Zutaten und eine Küchenmaschine.

ZUTATEN

- 2 Tassen Walnüsse oder andere Nüsse/Samen deiner Wahl
- 1 Tasse ungesüßte Kokosraspeln

- 2 Tassen Datteln
- 1 TL Vanilleextrakt
- 1/2 TL Salz
- 1–2 EL Kokosöl

VORBEREITUNG

Die Nüsse ein paar Stunden vor der Zubereitung unter fließendem Wasser kurz abspülen, mit der doppelten Menge Wasser begießen und bei Zimmertemperatur einweichen lassen (nicht zwingend notwendig – schmeckt aber besser und ist bekömmlicher).

STEP-BY-STEP

1. Walnüsse (ohne Wasser) und Kokosraspeln in einer Küchenmaschine klein hacken.
2. Datteln, am besten immer eine Handvoll nach der anderen, sowie Vanilleextrakt und Salz hinzufügen und erneut mixen, bis ein klebriger, gleichmäßiger Teig entsteht.
3. Kokosöl untermischen. Der Teig soll am Ende krümelig und noch klebrig sein, wenn man ihn zwischen den Fingern zerdrückt.
4. Nun mit einem Esslöffel ein kleines Stück Teig abnehmen und mit den Händen zu einer kleinen Kugel rollen.
5. Die Kugeln auf Backpapier legen und für 30 Minuten ins Gefrierfach geben.

ÜBRIGENS

Dieses Rezept ist wie dafür geschaffen, je nach Geschmack abgewandelt zu werden: zum Beispiel mit Rohkakao-Pulver, Kakao-Nibs, Cranberries oder jeglichen Trockenfrüchten, die man mag.

AUFBEWAHRUNG

Die Energy-Balls sind im Kühlschrank in einem geschlossenen Behälter bis zu einer Woche haltbar. Ich selbst bevorzuge es, die Energy-Balls in der Gefriertruhe aufzubewahren und bei Bedarf einfach ein paar rauszunehmen.



FABIAN CANCELLARA

„Sich auf Biegen und Brechen quälen? Das würde ich jetzt nicht mehr machen. Diese Zeiten sind vorbei.“

Er hat alles gewonnen, was es zu gewinnen gibt. Dreimal die Flandern-Rundfahrt, dreimal Paris–Roubaix, einmal Mailand–Sanremo. Im Einzelzeitfahren wurde Fabian Cancellara in den Jahren 2006, 2007, 2009 und 2010 Weltmeister, so oft wie kein anderer Radrennfahrer vor ihm. Zweimal holte sich der pfeilschnelle Schweizer Olympiagold, einmal Silber. Die Liste seiner Siege und Erfolge während seiner 17-jährigen Profi-Karriere scheint endlos. Fabian zählt heute zu den weltweit erfolgreichsten Radrennfahrern des frühen 21. Jahrhunderts. Spartacus nennen sie ihn. Ob aufgrund seiner Statur oder seiner Siege – das weiß eigentlich keiner so genau. Nach seinem Olympia-Sieg in Rio de Janeiro beendete er seine Karriere als aktiver Profi. Zeit, die Füße hochzulegen? Mitnichten. Gleich nach seiner Zeit als Profi gründet er ein eigenes Unternehmen.



Ex-Rennradprofi, Unternehmer, Spartacus

Mit Chasing Cancellara organisiert er eine eigene Jedermann-Rennserie, die schnell einen guten Ruf in der Radszene hatte. „Ich kann mich nicht einfach zurücklehnen und Däumchen drehen oder mich nur auf den Erfolgen meiner Profi-Karriere ausruhen. Das würde mich auf die Dauer nicht glücklich machen“, sagt Fabian und grinst.

Bei Chasing Cancellara können sich die Teilnehmer, vom Anfänger bis zum Halbprofi, in verschiedenen Disziplinen mit Fabian messen. Eine Gelegenheit, die man nicht alle Tage bekommt. Und schon gar nicht dann, wenn der Konkurrent über eine Stunde lang mit 460 Watt Pedaldruck über die Straße knallt. Doch das schreckt viele Hobbyfahrer nicht ab. Im Gegenteil: einmal mit Spartacus über die Pässe jagen. Einmal mit einem echten Profi die Straße teilen. Wie so oft beim Rennradfahren geht es am Ende nicht um den Sieg oder eine Podiumsplatzierung, sondern um das Schreiben der ganz persönlichen Geschichte. Eine Geschichte des Genusses, des freudvollen Leidens, des Miteinanders. Ein Alleinstellungsmerkmal der Rennen ist daher nicht nur der Versuch, Fabian einzuholen; es sind vor allem die familiäre Atmosphäre und die professionelle Organisation mitsamt Motorrad-Eskorten und echtem Worldtour-Feeling. Doch das hat natürlich seinen Preis. So müssen die Teilnehmer zum Beispiel bei Zürich–Zermatt an einem Tag wahnsinnige 280 Kilometer und 6.500 Höhenmeter meistern. Viele Teilnehmer trainieren hierfür das ganze Jahr. „Zürich–Zermatt ist natürlich schon eine Challenge“, gibt Fabian zu. „Es ist ein echtes Rennen, mit Race Briefing und Podium. Aber auch hier geht es um das Erlebnis. Das Fahrrad ist für mich ein Werkzeug, um mich besser zu fühlen – es dient dazu, dass man den Kopf leer macht und die Energiespeicher wieder auffüllt. Man fährt nicht nur Rad, sondern erfährt und erlebt Dinge gemeinsam. Erlebnisse, auf die man immer wieder gerne zurückblickt.“ Von diesen Erlebnissen hat Fabian in seinem Leben viele gehabt – und möchte durch Chasing Cancellara andere daran teilhaben lassen. „Mich hat der Radsport so weit gebracht, und ich denke, dass auch andere davon profitieren können.“

„Wie so oft beim Rennradfahren geht es am Ende nicht um den Sieg oder eine Podiumsplatzierung, sondern um das Schreiben der ganz persönlichen Geschichte. Eine Geschichte des Genusses, des freudvollen Leidens, des Miteinanders.“

Im Jahr 2006 gewinnt er das erste Mal Paris–Roubaix. Die Besonderheit des Frühjahrsklassikers ist nicht etwa die Gesamtdistanz über 250 Kilometer; es sind die meist widrigen Bedingungen wie Schlamm, Regen und Kälte, die dem Peloton bei dem Eintagesrennen zu schaffen machen. Erschwerend hinzu kommen die sogenannten Pavé-Sektoren, insgesamt 56 Kilometer Kopfsteinpflaster, die selbst auf einem Mountainbike eine Herausforderung wären. „Ich würde das noch nicht mal als Straße bezeichnen. Es gleicht eigentlich mehr einem Feldweg, der von Steinen durchsetzt ist und die bei Regen unglaublich rutschig werden.“ 2010 und 2013 gewinnt er in der „Hölle des Nordens“ erneut. „Jij bent een Flandrien“ („Du bist ein Flandrien“). Mit diesen Worten verehren sie Fabian in Belgien. Flandrien – ein Mythos, der den unerschütterlichen Rennfahrer verkörpert. Ein Kämpfer, der weder Kälte, Wind noch Regen scheut – und niemals aufgibt. Nur ein paar Wochen später wird er Weltmeister im Einzelzeitfahren. Viele ahnen es damals noch nicht, doch die Reise des Spartacus beginnt zu diesem Zeitpunkt erst so richtig.

Zehn weitere Jahre behauptet sich Fabian im internationalen Rennzirkus. Mailand–Sanremo, Tour de France, Weltmeisterschaft, Olympia. Er stürzt, steht wieder auf, stürzt, steht wieder auf. Immer wieder. Bei einem Horror-Crash während der Tour de France 2015 bricht er sich zwei Lendenwirbel. Mühsam kämpft er sich aus dem Krankenhaus wieder aufs Rad. „Vielleicht hätte ich gar nicht erst antreten sollen, aber ein Kämpfer gibt niemals auf!“, schreibt er dazu in seiner 2016 erschienenen Biografie. Niemals aufgeben. Nicht der Flandrien, nicht Spartacus. Bei den Olympischen Sommerspielen 2016 in Rio de Janeiro zeigt er es noch einmal allen: Olympia-Gold im Einzelzeitfahren! Gleichzeitig verkündet er mit diesem Erfolg aber auch sein Karriereende. „Over, out, das war's“, geistert ihm kurz nach dem Sieg durch den Kopf. Dem Rücktritt liegt ein Versprechen an seine Familie zugrunde: „Wenn ich die Goldmedaille nach Hause bringe, dann höre ich mit der Profikarriere auf. Sie waren wie vom

Blitz getroffen, als ich es dann in die Tat umgesetzt habe.“ Doch Fabian hat schon einen Plan für seine Zukunft. Er wird Geschäftsmann, baut mit Chasing Cancellara ein Unternehmen auf. Und muss sich plötzlich ganz neuen Herausforderungen stellen: Mitarbeiter, Management, Planung. „Das heißt, ich bin nicht nur der Bergfahrer, nicht nur der Sprinter, nicht nur der Zeitfahrer. Ich muss jetzt von allem etwas sein“, sagt Fabian. Das Rennrad lässt er trotzdem nicht einstauben. „Wenn ich etwas mache, will ich es richtig machen. Und dann ist man auch gut beschäftigt. Es ist ja auch nicht so, dass ich die Leute arbeiten lasse. Man schafft das alles im Team.“

Und wie sieht für Spartacus heute ein perfekter Tag auf dem Rennrad aus? „Wenn es einfach läuft“, sagt Fabian. „Aber ich weiß auch, wie es früher war und wie es heute ist. Und da ist auch immer die Frage, wie viel man macht. Mittlerweile reichen für mich zwei Stunden auf dem Rennrad aus. Aber sich auf Biegen und Brechen quälen? Das würde ich jetzt nicht mehr machen. Diese Zeiten sind vorbei.“ Heute zählt für Fabian vor allem eine positive Einstellung zum Sport. „Eine gute Grundstimmung. Auch wenn man allein fährt. Dieses positive Mindset muss einfach sein. Und selbst wenn die Denkweise noch nicht gleich da ist, sie kommt spätestens beim ersten Pedaltritt.“

Zwei Pässe für die Ewigkeit

„Jeder Rennradfahrer sollte in seinem Leben mal den Furkapass und die Tremola gefahren sein. Das sind zwei so mythische Pässe, die gehören auf die Must-do-Liste eines jeden Rennradfahreres. Besonders die Tremola ist sehr speziell, weil sie eine der wichtigsten Straßen bei einer Alpenüberquerung darstellt. Beide Pässe haben einen ganz besonderen Legendenstatus und sind deshalb ein verpflichtendes Ziel.“