

Eine Saison
im Profipeloton



DAVID MILLAR Auf der Straße

covadonga

DAVID MILLAR Auf der Straße

EBENFALLS VON DAVID MILLAR:

Vollblutrennfahrer – Meine zwei Leben als Radprofi

Der 1977 auf Malta geborene und später in Hongkong aufgewachsene Schotte David Millar kann auf eine lange, wechselhafte Karriere als Radrennfahrer zurückblicken. 1997 wurde er Radprofi beim französischen Team Cofidis, drei Jahre später bestritt er sein Debüt bei der Tour de France und gewann gleich die erste Etappe. Als erster Brite überhaupt schaffte er es, die Führungstrikots aller drei großen Landesrundfahrten zu erobern: Tour de France, Giro d'Italia und Vuelta a España. Er gewann das Regenbogentrikot des Zeitfahrweltmeisters, verlor den Titel wieder, wurde als Dopingsünder gesperrt und feierte nach umfassendem Bekenntnis ein vielbeachtetes Comeback mit klarer Botschaft.

Ende 2014 beendete David Millar nach 18 Jahren als Profi seine aktive Laufbahn. Heute zählt er zum Kommentatoren-Team des Fernsehsenders ITV und ist weiterhin einer der gefragtesten Ansprechpartner zum praktischen Antidopingkampf. Seine Autobiografie »Vollblutrennfahrer« war international ein Bestseller und für den renommierten *William Hill Sports Book of the Year Award* nominiert.

DAVID MILLAR Auf der Straße

Eine Saison im Profipeloton

Aus dem Englischen von Olaf Bentkämper



Die Originalausgabe dieses Buches erschien unter dem Titel
»The Racer. Life on the Road as a Pro Cyclist« bei Yellow Jersey Press, London.
Yellow Jersey Press ist ein Teil der Unternehmensgruppe Penguin Random House.
© David Millar 2015

Gemäß UK Copyright, Designs and Patents Act 1988
ist David Millar der Urheber dieses Werkes.

David Millar:
Auf der Straße – Eine Saison im Profipeloton

Aus dem Englischen von Olaf Bentkämper

© der deutschsprachigen Ausgabe: Covadonga Verlag 2016
Covadonga Verlag, Spindelstr. 58, D-33604 Bielefeld
ISBN (Print): 978-3-95726-010-9
ISBN (E-Book): 978-3-95726-014-7

Fotografien auf dem Umschlag: Hennes Roth, Pulheim.
Druck: Hans Kock Buch- und Offsetdruck GmbH, Bielefeld

Alle Rechte vorbehalten. Wiedergabe, auch auszugsweise,
nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Verlags.

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek:
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation
in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische
Daten sind im Internet über <http://dnb.dnb.de> abrufbar.

Covadonga ist der Verlag für Radsportliteratur.
Besuchen Sie uns im Internet: www.covadonga.de

*Für alle meine Jungs – ich fuhr Rennen, um euch zu beeindrucken,
ich fuhr, um euch zu schlagen, ich fuhr für euch; das heißt, so war es,
bis meine beide liebsten Jungs auf der Bildfläche auftauchten:
Archibald Ignasi und Harvey Nicolau, dieses Buch ist für euch.*

Inhalt

Der Rennfahrer	14
Willkommen im Loch	15
Der Rennkalender	16
Januar	19
Ich bin leicht, ich bin stark	24
Die Ziele	31
»Guter Winter?«	32
Das Loch (2)	37
Tour Down Under	38
Mittelmeer-Rundfahrt	39
Katar-Rundfahrt	39
Mallorca Challenge	40
Ryder	41
Die Prinzessin	46
Easy Ryder	46
Mallorca Challenge (2)	49
Klassementfahrer	52
Klassikerspezialisten	53
Nichts ist wie Radfahren in Flandern	54
Capitaine de Route	58
Älter werden	61
Postkarten / Sanfter Tod	65
Film (1)	66
Das Rennen zur Sonne oder das Rennen zwischen den Meeren?	67
Big Money C***s	69
Cav	72
Film (2)	73
Mannschaftszeitfahren	75
Das war einmal ...	84
La Classicissima di Primavera	87

Flandern	91
Der schlimmste Sturz aller Zeiten	94
Die Theorie der Stürze	99
Flandern-Rundfahrt	104
Scheldeprijs	116
Die Hölle des Nordens	121
Reifen	123
Kopfsteinpflaster	125
Jetzt oder nie	129
Mechaniker	132
Adieu, Roubaix	134
Keine Ardennen ...	141
... und kein Giro	142
Frühling in Katalonien	154
Bayern	157
Frühsommer in Katalonien	162
Wie man einen Prolog fährt	164
Die Dauphiné	169
Fabian	174
Ryder (2)	176
Wieder daheim	178
Tour-Vorbereitung	182
Landesmeisterschaften (2013)	183
Landesmeisterschaften (2014)	185
Das Trikot	186
Monmouthshire	187
Charly	193
Garmin	196
Keine Tour de France	198
Champs-Élysées, 2013	201
Loslassen	210
Keine Tour de France (2)	210
Velo Club Rocacorba	222
The Style Council	224
Glasgow	226

Abgehalftert	232
Der Honigdachs	234
Nathan	236
Eneco Tour	238
Spanien und die nationalen Besonderheiten des Radrennsports	240
Die letzte große Landesrundfahrt	243
Mannschaftszeitfahren (2)	247
2. Etappe	249
3. Etappe	249
4. Etappe	250
5. Etappe	252
6. Etappe	260
7. Etappe	262
8. Etappe	263
9. Etappe	265
Ruhetag	265
10. Etappe	268
11. Etappe	269
12. Etappe	271
13. Etappe	273
14. Etappe	274
15. Etappe	280
16. Etappe	288
Ruhetag	289
17. Etappe	290
18. Etappe	291
19. Etappe	292
20. Etappe	293
21. Etappe – Das Ende des Weges	294
Die Weltmeisterschaften	298
Der Kreis schließt sich	303
 Die Postkarten	 309
Danksagung	317
Bildnachweis	319

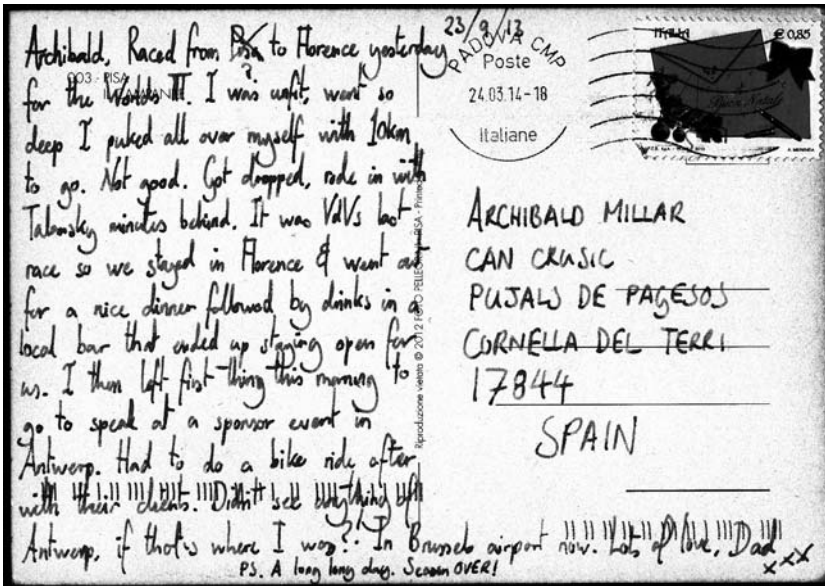
*Obwohl wir nicht mehr jene Kraft sind, die in alter Zeit
Himmel und Erde bewegte, sind wir, was wir sind;
gleichartig im Wesen, mit heldenhaften Herzen,
geschwächt von Zeit und Schicksal, doch stark im Willen
zu streben, zu suchen, zu finden und nicht aufzugeben.*

»Ulysses«, Lord Alfred Tennyson

*Man wird nicht alt, weil man eine gewisse Anzahl Jahre gelebt hat: man wird
alt, wenn man seine Ideale aufgibt. Die Jahre zeichnen zwar die Haut, Ideale
aufgeben aber zeichnet die Seele.*

»Jung sein«, Samuel Ullmann





Der Rennfahrer

Es ist etwas sehr Seltsames daran, ein letztes Rennen mit seinen Freunden zu fahren. Keine Ahnung, ob es dafür so etwas wie ein ideales Szenario gibt. Sich vollzukotzen und abgehängt zu werden, klingt gewiss nicht danach, aber andererseits: vielleicht ja doch. Auf jeden Fall passt es gut dazu, wie der ganze Rest verlaufen ist.

Christan Vande Velde, Dave Zabriskie und ich waren 14 Jahre lang zusammen Rennen gefahren, was alles in allem gar nicht so viel ist, für uns aber ein ganzes Leben bedeutete. An diesem 22. September 2013 war es das letzte Mal. Uns wurde ganz schön der Arsch versohlt, aber irgendwie hatten wir trotzdem unseren Spaß, denn ich glaube, unausgesprochen wussten wir, dass wir uns gegenseitig vermissen würden und dass es goldene Zeiten waren, die erlebt zu haben wir uns glücklich schätzen durften.

Wir kamen alle drei zu einem ungünstigen Zeitpunkt in diesen Sport, als Doping weit verbreitet und Ethik etwas war, das wir zwar vom Hörensagen kannten, das aber auf den schattenhaften Straßen des Profi-

radsports nur selten praktiziert wurde. Wir kamen, sahen und siegten nicht ganz, also dopten wir, siegten etwas mehr, kamen schmerzhaft zu Fall, manche standen wieder auf und versuchten, das ganze Schlamassel, das wir angerichtet hatten, wieder in Ordnung zu bringen. Ein typischer Werdegang, auch wenn die Taten und Konsequenzen für jeden von uns andere waren und es traurigerweise genug Kollateralschäden gab, die unseren Sport noch auf Jahre hinaus verfolgen werden.

Heute wissen wir eine Menge über diese Zeit. Ich habe darüber geschrieben und viele andere auch. Diesmal möchte ich etwas anderes schreiben, ein Buch, das meine Kinder später lesen können und das ihnen zeigt, wie es damals war, was ihr Vater vor all den Jahren eigentlich getrieben hat und welche Art Rennfahrer er war. Darüber hinaus möchte ich meinen Freunden aus dieser Generation etwas geben, das sie daran erinnert, wer wir waren. Es gab mehr als nur das Doping. Wir lebten auf der Straße, weil wir es liebten, Rennen zu fahren.

Willkommen im Loch

Ich hasse den verfluchten Januar. Der Januar ist grundsätzlich ein richtiger Drecksmonat, weil es kein lockeres Einrollen gibt, sondern gleich alle Systeme hochgefahren werden müssen. Im November und Dezember geht es noch recht gemächlich zu, aber letztlich dient das ganze Herumdümpeln eben nur dazu, jetzt wieder auf Hochtouren zu kommen. Und jetzt gerade, Anfang 2014, fühle ich mich beschissen.

Das Triple aus Weihnachten, Neujahr und meinem Geburtstag am 4. Januar ist eine denkbar schlechte Voraussetzung dafür, in Form zu bleiben. Wie oft es mir gelungen ist, diese zehn Tage zu überstehen, ohne einen erheblichen Teil meiner Fitness einzubüßen, kann ich an einer Hand abzählen. Und die paar Male schaffte ich es auch nur, weil ich mich wie ein Einsiedler zurückgezogen und vollkommen von der Welt abgeschottet hatte.

Ich hatte insgeheim gehofft, dass es in diesem Jahr anders lief; immerhin wäre es das letzte Mal, dass ich mir das antun müsste. Aber von wegen: Letztendlich hatten wir Weihnachten die ganze Familie zu Besuch und an

Neujahr dann Freunde. Im Hinblick auf mein Befinden als normales menschliches Wesen war das wunderbar, für den geschwächten Radprofi in mir aber war es Gift. Es gelang mir, mich in dieser Phase immer mal wieder aufs Rad zu setzen, womit ich mich selbst ziemlich beeindruckte. Leider kam mir dabei jeglicher Sinn für feste Abläufe abhanden. Es kostete so viel Willenskraft, mich am Riemen zu reißen, dass ich im Januar, als ich sie wirklich brauchte, keine mehr aufbringen konnte. Das war nicht gut.

Ich glaube, so ergeht es jedem, egal ob Profisportler oder bedauernswertes Opfer der eigenen guten Vorsätze: Sobald die Routine erst mal durchbrochen ist, ist es ein Kampf, wieder hineinzufinden. In mancherlei Hinsicht bin ich genau wie die Leute, die sich vornehmen, mit ihren schlechten Gewohnheiten zu brechen und euphorisch ein Fitnessprogramm aufzunehmen, bevor sie nach einem Monat anfangen, die Zügel schleifen zu lassen. Eines Tages wachen sie auf und stellen fest, dass die Euphorie verflogen ist. Der Unterschied ist, dass ich weitermachen *muss*.

Der Gipfel der Ironie ist, dass die Teamleitung diesmal getan hat, worum ich seit Jahren gebettelt hatte, nämlich das obligatorische Trainingslager vom Januar auf den Februar zu verschieben. Während ich sonst also mit Freuden die Chance wahrgenommen hätte, mein Training daheim zu gestalten, dachte ich jetzt: »NEIN, NEIN, NEIN. Warum JETZT? Alleine kriege ich das nicht mehr hin.«

Der Rennkalender

Wir setzen uns immer irgendwelche Ziele. Nach all den Jahren kommt uns das ganz normal vor – es wird zur Routine bzw. genauer gesagt zu einem Schema.

Das erste und wichtigste Datum ist der Beginn des Wintertrainings. Früher, das heißt vor 1990, war das irgendwann im Januar, dann nach und nach der 1. Januar, in den frühen Neunzigern irgendwann im Dezember, bald darauf der 1. Dezember. Gegen Ende der Neunziger war es irgendwann im November, zur Jahrtausendwende dann der 1. November. Heutzutage machen manche Fahrer überhaupt keine Pause mehr.

Wann wir in den Prozess einsteigen, hängt davon ab, welche Rennen wir bestreiten. Dies wiederum wird entweder vorgegeben oder, sofern wir gewisse Vorrechte genießen, es ergibt sich aus einer Besprechung mit der Teamleitung. Ich genoss viele Jahre dieses Privileg, aber weil ich nun mal so bin, wie ich bin – pflichtschuldig und beflissen –, habe ich mich des Öfteren zu Dingen überreden lassen, die ich vor der »Besprechung« gar nicht in Betracht gezogen hätte.

Weil es mein letztes Jahr ist, bin ich hinsichtlich meiner Wünsche für die neue Saison diesmal standhaft geblieben. Ich habe fünf wesentliche Ziele: Paris–Roubaix, Tour de France, Commonwealth Games, Vuelta a España und die Weltmeisterschaften. Das bedeutet Höchstform in den Monaten April, Juli, August und September. In der Vergangenheit habe ich die Vorbereitung in verschiedene Phasen eingeteilt:

1. November, Phase 1 – ich höre auf, mich gehen zu lassen, Freunde zu treffen und zu reisen, und setze mich wieder aufs Rad, fange mit ein bisschen Krafttraining an, gewöhne mich wieder an die Routine – die Basics also.

Phase 2 beginnt am 1. Dezember: Ab dann folge ich einem klar umrissenen Trainingsplan. Bis dahin bin ich hoffentlich fit genug, um vernünftig trainieren zu können, statt mich auf katalanischen Straßen von Café zu Café zu schleppen und zu jammern, wie sehr mir die Beine wehtun vom Krafttraining, das ich, wie grundsätzlich immer, viel zu ambitioniert angegangen bin.

Der Januar ist Phase 3: keine Patzer mehr, Ausreden sind tabu, nur noch Action. Trainieren. Essen. Schlafen. Essen, trainieren, schlafen. Schlafen trainieren essen, trainieren essen schlafen. So jedenfalls stelle ich mir Phase 3 vor; zu wissen, dass es Phase 3 gibt, ist in Phase 1 und 2 sehr tröstlich.

Sobald wir nach der Wettkampfpause wieder auf dem Rad sitzen, beginnt für uns das neue Jahr; als Radprofis haben wir einen eigenen Kalender. Unsere Sommerferien sind im Oktober. Das neujährliche Frisch-ans-Werk-Gefühl stellt sich im November und Dezember ein. Die einzige Zeit, in der wir mit der normalen Bevölkerung in Einklang sind, ist Weihnachten, dann aber zerbrechen wir uns neurotisch den Kopf darüber, was wir essen und trinken dürfen und was nicht – oder aber wir schlagen ins andere Extrem um und hauen wegen fehlender Selbstkontrolle oder

dem Wunsch nach Anpassung über die Stränge, was schreckliche Schuldgefühle und Selbsthass nach sich zieht. Eine normale Neurose ist dagegen ein Kindergeburtstag. Wir sind völlig durch den Wind.

Das Einzige, was unserem Leben so etwas wie Ordnung verleiht, ist der Rennkalender; er ist die Konstante, an der wir uns orientieren. Mit dem Rennkalender ist es ein bisschen wie mit einer Weltkarte: Wenn man in London auf eine Weltkarte schaut, bildet Großbritannien den Mittelpunkt, schaut man hingegen in New York darauf, sind es die USA. Die Karte ist stets die gleiche, verändert sich aber je nach Blickwinkel des Betrachters. Genauso ergeht es einem Radprofi mit dem Kalender. Wir wissen, dass es der gleiche Kalender ist, den jeder sieht, aber für uns ist er leicht nach links verschoben. Den Mittelpunkt unseres Universums bildet der 1. November, dort stellen wir alles auf null und fangen von vorne an. Falls ein gutes Jahr hinter uns liegt, nehmen wir uns vor, unsere Leistungen zu bestätigen oder zu verbessern; war es ein schlechtes Jahr, bekommen wir die Chance, uns zu rehabilitieren. Am 1. November erscheint noch alles möglich.

Das Phänomen wirkt sich auf mein gesamtes Leben aus. Wenn Familie oder Freunde sich in einem Gespräch auf ein vergangenes Jahr beziehen, muss ich erst einmal darüber nachdenken, wie meine damalige Saison gelaufen ist. Anfangs habe ich eine vage, rein emotional bedingte Reaktion dahingehend, ob es eine gute oder schlechte Saison war, dann versuche ich mich der Umstände zu entsinnen, der Rennen und Resultate in jenem Jahr, der einhergehenden Ursachen und Empfindungen. Dann versuche ich dahinterzukommen, was ich mit meiner Familie und meinen Freunden erlebt habe – das ist immer das Schwierigste.

1999 – Ein wechselhaftes Jahr.

Erste Reaktion – Gut, dann schlecht.

Rennen – Étoile de Bessèges 4., Vuelta Valenciana 4., Chiasso 3. im Schnee, mieses Tirreno–Adriatico (wie immer), 2. beim Critérium International, zwei Hundertstel hinter Jens Voigt ... sonst keine klaren Erinnerungen an Rennen.

Ursachen – Tolles Wintertraining, leider einen Ziegenbart stehen lassen, Vorfreude auf die neue Saison. Geglaubt, das Dopen habe nach der

Festina-Affäre im Vorjahr vielleicht nachgelassen, dann gemerkt, dass die Kollegen weiter dopen und es niemanden juckt; schlecht draufgekommen. Während der Tour de France Trainingslager im Gebirge, wo ich mich volllaufen lasse, vom Dach springe und mir den Knöchel breche. Rest der Saison: keine Rennen.

Familie und Freunde – Im August abhängen in Biarritz mit Stuart O'Grady. Weiter volllaufen lassen.

Januar

Meine ganze Karriere lang bedeutete der Beginn eines neuen Jahres nur eins: Trainingslager. Mein erstes absolvierte ich in Amélie-les-Bains in den Pyrenäen mit Cofidis. Das war 1997, in einem anderen Jahrhundert, einem anderen Jahrtausend sogar, gefühlt jedenfalls vor einer Ewigkeit. Ich kam schlecht vorbereitet dort an, nachdem ich im Dezember zum ersten Mal, seitdem ich 18 Monate vorher von der Schule abgegangen war, wieder in Hongkong gewesen war. Meiner bevorstehenden Feuertaufe im Profizirkus war das natürlich nicht gerade förderlich und die Hauptursache dafür, dass ich in der ersten Jahreshälfte reichlich Lehrgeld zahlte.

In diesen ersten Profijahren verbrachte ich meinen Geburtstag am 4. Januar grundsätzlich damit, nach Nordfrankreich zu reisen. In Sachen Spaßbremse ist das kaum zu toppen, abgesehen vielleicht von dem einen Jahr, als ich mir am Flughafen Charles de Gaulle das Autogramm der französischen Schauspielerin Laetitia Casta holte; definitiv eins der uncoolsten Dinge, die ich je getan habe. Ich rechtfertigte die Aktion als Geburtstagsgeschenk an mich selbst. Das war in den Zeiten der vorgeschriebenen Fitness-tests, die vor der Saison in Laboratorien von Männern in weißen Kitteln vorgenommen wurden. Bei Cofidis wurden diese Tests immer in der Uniklinik von Amiens durchgeführt. Mich schüttelt es heute noch, wenn ich nur daran denke.

Als ich jünger war, fing die Saison erst im März mit Paris–Nizza und Tirreno–Adriatico richtig an, den beiden wichtigsten Etappenrennen des Frühjahrs; es war also halb so wild, wenn man im Januar nicht in Form war. Es blieb reichlich Zeit, um auf Touren zu kommen, und da ich jung

war, war das mehr als genug. Zudem war es sicherlich nicht von Nachteil, dass ich damals vor Selbstvertrauen strotzte und es für sinnlos hielt, etwas zu überstürzen. Anders als viele meiner Kollegen, die sich miteinander messen wollten, hatte ich auch wenig Lust darauf, im Trainingslager die Muskeln spielen zu lassen. Ich hatte für solche Dinge kein Verständnis. Es war ja kein richtiges Rennen, was sollte das also?

Die Zeiten haben sich geändert. Der erste wichtige Termin ist inzwischen die Tour Down Under in Australien, die im Januar ausgetragen wird. Es ist ein Rennen der UCI WorldTour, es sind also wertvolle Ranglistenpunkte zu holen. Das Rennen wird seit 1999 veranstaltet, hat aber erst seit kurzem größere Bedeutung erlangt. Anfangs genoss die Tour Down Under den Ruf, eine vergnügliche Woche mit Rennsport und Partys zu sein. Heute ist nur der Rennsport geblieben, aber besonders vergnüglich scheint der auch nicht mehr zu sein. Temperaturen von mehr als 40 Grad und ein hochmotiviertes, ohne Rücksicht auf Verluste fahrendes Peloton sorgen für einen Haufen Stürze und keine Atempausen. Damals, als man dort nur so aus Lust und Laune gefahren ist, erschien es mir abwegig, mitzumachen. Heute, da es zu einer bierernsten Veranstaltung geworden ist, finde ich den Gedanken geradezu grotesk. Soweit es mich betrifft, ist der Januar einfach nicht gemacht für solchen ausgemachten Schwachsinn.

Meine Einstellung zum Januar zeigt mehr denn je, wie alt ich bin. Mit meiner Abneigung gehöre ich indes einer Minderheit an. Mein Teamkollege Dan Martin ist ebenfalls Mitglied in diesem exklusiven Club, was vor allem an der Gehirnwäsche liegt, der ich ihn unterzogen habe. Dan fährt ganz gut damit – niemand käme auf die Idee zu behaupten, er habe eine miese Karriere, weil er so spät mit dem Formaufbau beginnt –, aber es gibt einen wesentlichen Unterschied zwischen Dan und mir: Er ist in der Blüte seiner Jahre. Ich dagegen bin es nicht.

Früher konnte ich mich darauf verlassen, schnell in Form zu kommen. Ich vertraute auf die Fähigkeit meines Körpers, sich rasch an fast jedes Pensum, das ich ihm auferlegte, anpassen zu können. Freilich habe ich das ebenso häufig in den Sand gesetzt, wie ich es hinbekommen habe, aber selbst *in extremis* brauchte ich nicht lange, um die Suppe, die ich mir eingebrockt hatte, wieder auszulöffeln. Heute dauert alles ein bisschen länger.

Da das Trainingslager dieses Jahr im Februar stattfindet, verbringe ich den Januar in Girona, der Stadt nördlich von Barcelona, in der ich seit ein paar Jahren lebe. Meistens bin ich auf dem Rad unterwegs mit Dan und Tao Geoghegan Hart, einem jungen Kerl aus London. Tao erging es so, wie es mir 19 Jahre vorher ergangen war. Ein 18-jähriger Bursche in seiner ersten Profisaison, direkt aus dem Jugendbereich kommend, mit Träumen, die noch mit dem entsprechenden Ehrgeiz einhergehen. Für Tao ist noch alles möglich: Es ist die herrliche Zeit in der Karriere, in der noch alles vor einem liegt und nichts dagegen spricht, den Gipfel zu erreichen, mag der Berg auch noch so gewaltig erscheinen. Es war erfrischend, mit ihm unterwegs zu sein. Sein Enthusiasmus war das perfekte Gegenstück zu meinem Überdruß: Er erinnerte mich daran, wie es früher einmal war, und das war etwas, was ich zu diesem Zeitpunkt meiner Karriere dringend nötig hatte. Denn man vergisst, dass man einmal jung und voller Träume war.

Tao gehört der neuen Generation an. Er stammt aus Hackney im Londoner Osten, einer Gegend, die nicht gerade dafür bekannt ist, gute Radsportler hervorzubringen. Doch das Radfahren liegt ihm im Blut. Er ist in einer Zeit groß geworden, in der der britische Radsport eine einzige Erfolgsgeschichte war. Er musste nicht gegen das System rebellieren, wie ich es in seinem Alter getan hatte; das System hat ihn gefördert und ihm Chancen eröffnet. Für ihn ist es ganz normal, dass Großbritannien eine der mächtigsten Radsportnationen der Welt ist. Noch vor fünfzehn Jahren wäre das ein absurder Gedanke gewesen.

Taos Kenntnisse des Sports sind geradezu enzyklopädisch. Er hatte in der Schule englische Literatur als Wahlfach (und hat es gemocht!) und ist ein unersättlicher Bücherwurm, der sich am wachsenden Oeuvre an Radsportliteratur gütlich tut. Als wir trainiert haben, hat er alle paar Tage ein neues Radsportbuch angefangen. Ich hatte den Eindruck, dass er es nicht nur aus Neugier oder zum Vergnügen tat, sondern auch, weil er so viel wie möglich über den Sport lernen möchte. Denn obwohl das britische Nationalteam heute eine Macht ist, hat es keine eigentliche Kulturgeschichte, wenn es um den Straßenradsport geht. Ich war der erste Profi, mit dem Tao jenseits seiner Bücher Zeit verbracht hat. Ich war ein Teil der Kultur auf dem Festland, ich konnte ihm die Geschichte aus erster Hand erzählen und von meinen Erfahrungen berichten. Das hat uns beiden gut getan.

Gegen Ende des Monats waren Dan und ich mit den Nerven am Ende: Die beiden Typen, die immer über Trainingslager im Winter gejamert hatten, wünschten sich, bloß die Klappe gehalten zu haben. Wir verloren allmählich den Verstand, es war ein schrecklicher Irrtum gewesen, zu glauben, wir könnten den Januar alleine bewältigen. Wir zählten die Tage, bis wir zu den ersten Rennen auf Mallorca aufbrechen würden, anschließend ginge es ins Trainingslager. Es war erbärmlich.

Glücklicherweise fühlten wir uns beide allmählich ganz gut auf dem Rad. Es ist schon komisch, wenn es passiert, und meistens kommt es aus heiterem Himmel. Mir passierte es am 20. Januar, und es war herrlich. Plötzlich schien alles wieder in Ordnung zu sein. Unsere Form bestimmt unsere Stimmung. Sind wir körperlich fit, schweben wir wie auf einer Wolke, wenn wir nicht auf dem Rad sitzen – zugegebenermaßen einer ziemlich lahmarschigen Wolke, denn je schneller wir auf dem Rad sind, desto langsamer bewegen wir uns abseits davon. Das ist alles Teil des Energiesparprogramms, das sich bei uns mit der Zeit einspielt, gemäß der alten Weisheit: »Stehe nicht, wenn du sitzen kannst, sitze nicht, wenn du liegen kannst.«

Dan erging es genauso. Urplötzlich waren wir beide im Geschäft. Unterdessen hatte Taos welpenhafter Eifer nicht einen Moment nachgelassen: Er lief nun schon im dritten Monat auf vollen Touren. Drecksack.

Die Erleichterung darüber, dass sich das Training auszahlt, macht vieles sehr viel einfacher. Ich höre zum Beispiel auf damit, mir ständig den Kopf über das Wetter zu zerbrechen. Wenn man sich im Training schwertut, ist das nicht zu vermeiden. Das Wetter wird zum Thema Nummer eins.

Als ich vor ein paar Jahren mal einen kleinen Durchhänger hatte, kaufte meine Frau mir etwas, das wie eine Wetterstation von der Sorte aussah, wie man sie eher in der Arktis vermutet. Ich musste das Teil mit Seilen und Haken im Boden verankern, es war größer als ich und hatte eine kleine Windmühle – eine echte Schönheit. Weil ich mit dem Aufbau beschäftigt war, brach ich zwei Stunden später als gewohnt zur Trainingsfahrt auf. Prokrastination in Perfektion. Aber von da an hatte ich das Gefühl, das Wetter zu kontrollieren. Ich fühlte mich wie ein Gott. Zumindest für kurze Zeit; dann wurde mir klar, dass meine Frau mich ausgetrickst hatte: Ich konnte nicht mehr wie früher am Küchenfenster stehen und mir darüber in die Tasche lügen, was draußen vor sich ging.

Ende Januar kehren allmählich alle von ihren Besuchen in der Heimat zurück. Bald darauf geht es wieder mit den Gruppenausfahrten los. Wenn es so weit ist, sind diejenigen, die gerade eine schwierige Phase durchmachen, anhand ihrer Abwesenheit leicht zu erkennen. Wir wohnen alle recht nah beieinander. Ich lebe noch am weitesten entfernt, 15 Kilometer außerhalb der Stadt, aber je nach Gemütslage nehmen wir die äußeren Bedingungen alle ganz unterschiedlich wahr. Wenn wir gut drauf sind, reicht ein kurzer Blick nach draußen, um zu wissen, welche Klamotten wir anziehen müssen. Man macht sich auch keinen Kopf darum, in welche Richtung man losfährt, denn das Training, das wir uns vorgenommen haben, lassen wir uns von keinem Wetter vermiesen. Wenn man hingegen nicht so gut beieinander ist, läuft der Morgen ungefähr so ab:

Du tust dich schwer damit, aus den Federn zu kommen. Irgendwann quälst du dich aus dem Bett. Du schlurfst zur Kaffeemaschine und machst einen Espresso, dann starrst du aus dem Fenster und siehst nur Wolken, nichts als Wolken. Wenn du nur lange und angestrengt genug aus dem Fenster guckst, gelingt es dir, mindestens eine Wolke zu entdecken, die eventuell nach Regen aussehen könnte. Du setzt dich an den Rechner und gibst »Wetter Girona« in die Suchmaschine ein, dann verbringst du zehn Minuten damit, die Vorhersagen verschiedener Wetterdienste zu sichten, bis du eine findest, die ungünstig genug ist, um die anstehende Trainingseinheit guten Gewissens in Frage zu stellen. Nicht ein einziges Mal kommt dir in den Sinn, dein Telefon zu nehmen und den anderen die Nachricht »Rad fahren?« zu schicken, denn das Schlimmste, was passieren kann, ist, dass einer deiner potenziellen Trainingspartner bester Laune ist und es kaum erwarten kann, rauszukommen. Das kannst du gerade überhaupt nicht gebrauchen.

Zeit, ans Frühstück zu denken, aber du bist noch unentschlossen, willst also kein richtiges Frühstück zu dir nehmen, denn dann müsstest du ja trainieren. Also wird das erst mal aufgeschoben. Noch ein Kaffee und ein noch prüfenderer Blick aus dem Fenster. Diesmal sind in einem fernen Baum Anzeichen von Wind zu erkennen. Wird ja immer schlimmer da draußen.

Als Nächstes überlegst du, bei welchem deiner potenziellen Trainingspartner du darauf zählen kannst, dass er deine Einschätzung teilen wird. Früher war Christian Vande Velde ein erstklassiger Kandidat dafür, auf

gar keinen Fall aber Michael Barry, der immer zu allem bereit war; selbst am Ruhetag brachte er es fertig, alles zusammenzutrommeln, wenn auch nur die geringste Aussicht auf eine schöne Ausfahrt bestand. Christian hingegen lassen sich solche Flausen leicht ausreden. Also schickst du ihm eine Nachricht mit der Frage: »Hast du das Wetter gesehen? Sieht nicht gut aus.«

Ein paar Minuten später summt dein Handy, und du erhältst die Antwort: »Hm, ja, schätze, es könnte regnen und Wind aufkommen. Lass mal abwarten.«

Also warten wir. Sobald zehn Uhr vorbei ist, wissen wir, dass wir sämtliche Gruppen aus Girona heraus verpasst haben, zumindest also bleibt uns eine große Ausfahrt erspart, auf die wir nicht scharf sind. Jetzt sind wir die Herren unseres Schicksals. »Herren« ist ein großes Wort; »unbeteiligte Beobachter« wäre wohl passender.

Nachdem die magische Marke von zehn Uhr passiert ist, bleiben uns nur noch zwei Stunden, uns am Riemen zu reißen, denn nach Mittag wird es zunehmend schwieriger, in die Pötte zu kommen. Ja, wenn wir bis Mittag nicht draußen sind, werden die Karten völlig neu gemischt. Schon die Klammotten anzuziehen, ist eine Leistung; rauszukommen, sich tatsächlich aufs Rad zu setzen und in die Pedale zu treten, kommt einem Triumph gleich. Eine zweistündige Ausfahrt nach Mittag ist so viel wert wie vier oder fünf Stunden normales Training, was die erzeugte Selbstzufriedenheit betrifft. Sie hat keinen echten Trainingseffekt, bringt uns aber wieder auf Vordermann, so dass es am nächsten Tag von vorne losgehen kann. Je älter wir werden, desto häufiger erleben wir solche Tage, und auch wenn Tao es im Moment nicht glauben mag, wird auch er irgendwann, in einer weit entfernten Zukunft, solche Tage erleben.

Ich hasse den verfluchten Januar.

Ich bin leicht, ich bin stark

In der Zwischenzeit habe ich natürlich Gewichte gestemmt, wenn auch nicht viele und nicht besonders schwere. Dass ich es locker angehen lassen muss – im Herbst stieß ich mir den Kopf an einem Holzbalken (lange

Geschichte) –, hat mir das wahrscheinlich produktivste Krafttraining meiner Karriere beschert. Sonst habe ich es in der ersten Woche grundsätzlich übertrieben. Ich steige frisch ein, was ich mit stark verwechsle, und hebe zu viel und zu oft, was dazu führt, dass ich in den nächsten Tagen kaum laufen kann und jedes Mal, wenn ich mich erhebe, Dinge sage wie: »Aua, meine Beine«, sehr zur Erheiterung meiner Frau.

Ich bin wie eine dämliche Ratte, die nichts dazulernt, wenn man ihr Stromstöße versetzt. Jedes Jahr, wenn ich aus der Winterpause komme, mache ich den gleichen Fehler, wenn nicht in der ersten Einheit, dann in der zweiten oder dritten oder vierten. Stets kommt der Tag, an dem ich mich stärker fühle, als ich es eigentlich bin, und ich reiße mir die Muskeln kaputt. Es gibt ein paar Regeln, an die man sich beim Krafttraining halten muss. Die wichtigste dabei ist: Wenn es sich anfühlt, als würden wir Schaden anrichten, dann richten wir Schaden an. Hör sofort auf oder verringere die Last.

Die Leute fragen mich oft, ob ich Crosstraining mache. Die Antwort lautet nein. Für einen Radfahrer gibt es nichts Besseres, als einfach nur Rad zu fahren. Das Einzige, was wir manchmal nutzen, sind Gewichte. Viele Wiederholungen, spezifisch für die Beine: zum Beispiel dreißig Kniebeugen, eine Minute Pause, das ganze drei Mal. Dann zehn Minuten auf die Rolle, um die Beine zu lockern. Dann wieder ran ans Gerät und wieder 3 x 30 Kniebeugen mit je einer Minute Pause dazwischen. Dann erneut zehn Minuten auf der Rolle. Dann die letzten 3 x 30 Wiederholungen – insgesamt also 270 Kniebeugen. Wenn die Kraft wächst, kommen, mit ähnlicher Last, Beinpressen hinzu.

Der Gedanke dahinter ist, mehr Muskelkraft als Muskelmasse aufzubauen. Die Nervenbahnen werden gestärkt. Das ist entscheidend, denn Gewicht ist unser ärgster Feind: Wir vollführen einen ständigen Drahtseilakt zwischen dem Wunsch, an Kraft zulegen zu wollen, und der Pflicht, leichter werden zu müssen. Die Zauberformel lautet: Ich bin leicht, ich bin stark.

Ein weiterer Nutzen dieser Art Krafttraining ist, dass es – sofern es korrekt durchgeführt wird – eine Weile dauert, die notwendige Kraft und Technik zu entwickeln, so dass zusätzlich die Laktattoleranz trainiert wird. Aufgrund der vielen Wiederholungen greifen wir auf das einzige

Energiesystem zurück, dass eine solche Leistung tragen kann: den anaeroben Stoffwechsel. Man kann sich das wie bei einem Sprint vorstellen: Der anaerobe Stoffwechsel ist sehr leistungsfähig, kann aber nur *in extremis* eingesetzt werden, denn er brennt hell und stirbt schnell; statt Rauch entsteht Laktat, und Laktat bedeutet Schmerzen. Große Schmerzen.

Der Sinn des ganzen Trainings ist, den Körper dazu zu bringen, sich anzupassen und größere Belastungen zu ertragen. Das erreichen wir, indem wir unseren Körper über das Maß dessen hinaus beanspruchen, was angenehm oder normal ist. Damit strapazieren wir den Körper, und zwar oftmals so, dass wir ihm Schaden zufügen. Wenn die Muskeln nach dem Training wehtun, werden diese Schmerzen durch mikroskopisch kleine Risse in den Fasern hervorgerufen, die daher rühren, dass sie nicht kräftig genug sind, die Kontraktionen auszuhalten.

Das ist einer der Gründe, warum unsere Muskeln zittern, wenn wir etwas halten, für das wir nicht kräftig genug sind; das Zittern resultiert daraus, dass die Muskelfasern sich voneinander lösen und manchmal tatsächlich reißen.

Durch angemessene Ruhe und Erholung regeneriert der Körper dann. Das Pfiffige daran ist, dass die Muskelfasern in einer Weise erneuert werden, die sie kräftigt, so dass sie beim nächsten Mal eher in der Lage sind, eine ähnliche Last zu bewältigen. Daher stammt auch der Begriff »Muskelgedächtnis«, wobei es nicht der eigentliche Muskel ist, der die Erinnerung vollbringt, sondern die Nervenbahn zwischen Gehirn und Muskel.

Wenn wir einen neuen Sport erlernen, sind wir anfangs ziemlich mies darin – unsere Technik ist erbärmlich, weil wir die richtigen Bewegungen noch nicht draufhaben und nicht wissen, wann wir welche Muskeln einsetzen müssen oder wie wir sie koordinieren. Je mehr wir üben, desto besser beherrschen wir die Technik, was wiederum zu einem effizienteren Gebrauch der Muskeln führt, weil wir nur diejenigen einsetzen, die nötig sind, und zwar in koordinierter Weise. Haben sich die Nervenbahnen die entsprechenden Muster eingeprägt, bleiben sie eine ganze Weile erhalten. Deswegen ist es uns möglich, in einen Sport, den wir einmal beherrscht haben, selbst nach einer langen Pause recht schnell wieder einzusteigen. Statt erst mal Nervenbahnen zu verdrahten und Zeit damit zu verschwen-

den, die falschen Muskeln zu reparieren, muss der Körper nur die erforderlichen Muskeln kräftigen.

Fast alle Radprofis haben einen flüssigen Tritt. Selbst der schlechteste von uns hat einen etwas anderen Bewegungsablauf als ein Amateur. Das ist ganz einfach das Ergebnis von Tausenden Kilometern und Stunden im Sattel. Wir haben uns antrainiert, effizient zu sein, was sich in einem flüssigen Tritt äußert. So ist es in allen Sportarten. Die besten Sportler zeichnen sich in der Regel durch eine gewisse Leichtigkeit der Bewegung aus, die ebenso sehr eine Sache der Gene ist wie des Trainings. Ich bin überzeugt davon, dass harte Arbeit einer der Schlüssel zum Erfolg ist, ich weiß aber auch aus eigener Anschauung, dass sämtliche Spitzensportler, die mir untergekommen sind, mit einem genetischen Vorteil zur Welt gekommen sind, den sie anschließend mit viel Fleiß maximiert haben. Ich glaube, dass die meisten erfolgreichen Sportler die Erfahrung gemacht haben, schon von klein auf stets besser gewesen zu sein als andere – das ist die natürliche Veranlagung, die dann geschult werden muss. Und ausgehend von diesem genetischen Vorteil gibt die Fähigkeit, sich quälen zu können, den Ausschlag, wer sich auf allerhöchstem Niveau, wo genetische Ausnahmeerscheinungen auf genetische Ausnahmeerscheinungen treffen, durchsetzt. In gewisser Weise sind an der Spitze jedes Sports alle mehr oder weniger gleichwertig. Es sind Winzigkeiten, die über Sieg oder Niederlage entscheiden.

Das betrifft nicht nur die Muskeln, sondern auch die Energiebereitstellung. Je mehr wir jedes Energiesystem nutzen, desto effizienter arbeitet es – vom Fettstoffwechsel über den aeroben Stoffwechsel bis zum anaeroben Stoffwechsel, wo Laktatsäure erzeugt wird.

Der anaerobe Stoffwechsel ist derjenige, den wir beim Radfahren am wenigsten nutzen, trotzdem wird er von uns vermutlich im gleichen Maße oder sogar mehr beansprucht als in jedem anderen Sport. Radfahrer leisten bisweilen an einem einzigen Tag so viel, als hätten sie jeden einzelnen olympischen Laufwettbewerb absolviert, den die Stadionleichtathletik zu bieten hat, und dazu zwei Marathonläufe hintereinander. Manchmal machen wir das an 20 Tagen in Folge. Es ist ziemlich hart, dafür zu trainieren. Aber wir versuchen es, weswegen wir schon im November damit beginnen, Gewichte zu stemmen, um die Laktattoleranz zu fördern – oder

wie es mein alter Kumpel Matt »Whitey« White ausdrückt: »Du musst den Körper auf Trab halten, Dave.« Ansonsten würden wir drei Monate herumeiern, ohne je in den roten Bereich zu kommen, wodurch der Körper länger bräuchte, sich anzupassen, sobald es wieder mit den Rennen losgeht.

Das Krafttraining beginnt im November. Das verschafft uns ganz nebenbei das schöne Gefühl, etwas Produktives zu tun, denn sich aufs Rad zu setzen, macht in dieser Zeit überhaupt keinen Spaß. In der Pause zwischen den letzten Rennen und dem Wiedereinstieg ins Training haben wir uns von Raketen zu Blindgängern zurückentwickelt. Bei Radsportlern geht das ganz schnell. Es ist ein verbreiteter Irrglaube, dass wir immer topfit sind und es uns keine Mühe kostet, in den Sattel zu steigen. Stimmt nicht. Wir büßen schnell unsere Form ein. Binnen weniger Wochen werden aus Vollblutrennfahrern abgehalfterte Ackergäule (relativ gesehen, natürlich). Es ist zermürbend. Als ich Jungprofi war, nahm Tony Rominger mich eine Weile unter seine Fittiche. Tony war einer der besten Fahrer seiner Generation und mehrfacher Sieger bei großen Rundfahrten. Kurz nach dem Ende seiner Karriere besuchte ich ihn in Monaco. Er holte mich in Nizza am Flughafen ab, und auf der Fahrt nach Monaco erkundigte ich mich, wie es ihm im Ruhestand ergehe.

»Ach, David, weißt du, es ist okay. Ha! Ich kann essen, was ich will!« Darüber lachte er ausgiebig. Dann hielt er inne und geriet ins Grübeln. »Es gibt andere Dinge, die sind nicht so gut. Wenn ich meine Freunde hier in Monaco anschau, das sind ehemalige Tennisprofis, Motorsportler, Golfer. Solche Sachen, weißt du, ganz normal hier, ist ja Monaco, nicht wahr?!« Wieder ausgiebiges Gelächter. »Ich sehe bei denen etwas, das ist anders als bei mir. Sie büßen nie ganz ein, was sie mal hatten. Sie bewahren sich etwas von der »Magie«, weißt du?! Für einen Schaukampf oder so was. Aber ich? Ich bin im Arsch! Ich werde nie wieder gut sein auf dem Rad.« Er lachte erneut und schloss: »So ist das Leben, David. Im Profiradsport gibt es nichts geschenkt.«

Diese Worte haben mich seitdem verfolgt, weil sie so wahr sind. Unsere Magie liegt einzig in unserer körperlichen Fitness begründet, in der Fähigkeit, extrem austrainiert zu sein. Sobald wir aufhören zu trainieren, ist es mit dem Zauber bald dahin; schon bald sind wir nicht mehr von jeder

anderen x-beliebigen Person zu unterscheiden – wir tricksen nicht mit einem Fußball herum, der uns zufällig vor die Füße fällt. Wir spielen keine Runde Golf oder Tennis und lassen dabei etwas von unserem alten Können aufblitzen. Noch setzen wir uns ans Steuer eines Autos und zeigen, warum wir mal zu den Besten der Welt gehörten. Bei uns geht die Magie in dem Moment flöten, in dem wir das Rad an den Nagel hängen, und je eher wir das einsehen, desto besser.

Wenn wir professionell arbeiten, erhalten wir gelegentlich einen Vorgeschmack auf unser bevorstehendes Schicksal. Eine Auszeit von nur zwei oder drei Wochen kann uns enorm zurückwerfen. Zugegebenermaßen können wir das recht schnell wieder aufholen. Ich habe dafür eine einfache Faustregel gelernt: Um die Verluste gutzumachen, brauche ich genauso lange, wie die vorangegangene Auszeit dauerte. Zwei Wochen Auszeit erfordern also zwei Wochen Arbeit, um die Pause wieder aufzuholen. Natürlich erfordert das ein konsequentes, erstklassiges Training – harte, oft monotone Arbeit, um wieder in Bestform zu kommen. Ganz gleich, mit welchen genetischen Gaben wir zur Welt gekommen sind: Das A und O bleibt das Training. Schließlich ist professioneller Radsport letztlich ein Ultra-Ausdauersport: Egal, was uns in die Wiege gelegt worden ist, es erfordert Training bis zum Abwinken, um dieses Potenzial auszuschöpfen.

Im November ist der Gedanke daran, eine große Landesrundfahrt zu bestreiten, für uns ebenso unvorstellbar wie für einen Londoner Büroangestellten. Es ist vorgekommen, dass ich mich im November aufs Rad setzte und vergaß, dass ich nicht mehr der Gleiche war wie im September, und dann 40 Kilometer von zu Hause entfernt auf dem Zahnfleisch kroch, mich mit Schoko-Doughnuts und Cola wie ein verirrter und ausgehungelter Gartenzwerg an einer Tankstelle auf den Bordstein setzte und mich fragte, wie ich nach Hause kommen sollte. Das ist mir mehr als ein Mal passiert.

Zwei Monate nach Ende der Saison sind wir von Selbstzweifeln zerfressen und fragen uns, wie um alles in der Welt wir je wieder bei einer dreiwöchigen Rundfahrt an den Start gehen, geschweige denn sie durchstehen sollen. Oder gar vorne mitfahren. Es sind seltsame Wochen, die keinen Spaß machen, es tut also meistens ganz gut, ins Fitnessstudio zu gehen und so zu tun, als sei man Spitzensportler, wobei ich sagen muss, dass wir hage-