

Rolf Götz: **Mythos Klassiker.**

Eine Hommage an die großen Eintagesrennen.

Hardcover-Ausgabe

288 Seiten mit zahlreichen Fotos von H.A. Roth

ISBN 3-936973-01-6

Ladenpreis: 21,40 €; 37,30 sfr

Erscheint im Juni 2003.



Leseprobe:

Meisterschaft von Zürich 1987

11. Der Mann, der aus der Kälte kam

Das Frühjahr ist abgehakt. Als ein durchwachsenes. Dritter beim *Flèche Wallone*, Neunter bei Mailand-San Remo, Siege bei den kleinen Rundfahrten *Ruta del Sol* in Andalusien und *Tour du Haut-Var* im Süden Frankreichs. Sicherlich schöne Resultate, aber gewiss nicht der ganz große Durchbruch, den ich mir erhofft hatte.

Ich wollte meinem sportlichen Leiter Jan Raas doch beweisen, dass er sich da für die Saison 1987 aus Italien einen Siegfahrer geholt hat: einen, der sich in seiner dritten Profisaison als echter Klassikerjäger profilieren würde. Aber bisher musste ich mir den Vorwurf gefallen lassen: „Rolf delegiert zu wenig. Er meint immer, er müsse alles selber machen.“ Ich wollte demonstrieren, dass Lüttich-Bastogne-Lüttich mein Metier ist. Und bin gescheitert. Ich wollte es vor heimischem Publikum wissen und bei Rund um den Henninger Turm im Finale auf dem Hainer Weg brillieren. Auch das habe ich versemmt, meine Kraft und Euphorie erneut zu früh in sinnlosen Attacken verplempert.

Jetzt stehe ich also am Nachmittag des 1. Mai im Zielraum unter dem Henninger Turm und muss mich ungemütlicher Journalistenfragen über einen frustrierenden 66. Platz erwehren. Vor allem aber muss ich mir selbst eingestehen, dass es nur eine allerletzte Chance gibt, die Saison der Frühjahrsklassiker noch zu einem guten Ende zu bringen. Leider eine Chance, die wohl keine ist. Denn gerade mit der Meisterschaft von Zürich geht in zwei Tagen die Frühjahrssaison zu Ende, wie jedes Jahr am ersten Maisonntag. Und diese Züri-Metzgete, wie sie der Schwyzerdütsche Volksmund nennt, ist nun einmal ein Rennen, das mir alles andere als zu liegen scheint. Bisher bin ich auf dem ewigen Auf und Ab dieses Rundkurses jedes Mal frühzeitig ausgestiegen.

Schleunigst und frustriert packe ich meine Sachen, steige ins Auto. Rudi Pevenage begleitet mich, mein erfahrener Mannschaftskollege. Schon morgen am frühen Nachmittag müssen wir in Zürich sein. Da lohnt sich für den späteren sportlichen Leiter des Teams Telekom der Abstecher in die belgische Heimat nicht. Also übernachteten wir auf dem Hof meiner Eltern in Bad Schussenried, auf halber Strecke zwischen Ulm und Bodensee. Dort angekommen, fordert der harte Tag der Arbeit im

Sattel seinen Tribut. Wir müssen unbedingt einen Happen essen. Freunde von mir sitzen zufälligerweise in der gleichen Gaststätte. In gemütlicher Runde gönnen wir uns auch ein Bier. Ein Rudi Pevenage ist natürlich aus gutem Grund lang genug im Geschäft. Er beherrscht die Spielregeln des Gewerbes aus dem Effeff. Er weiß, zu leiden, weiß sich zu kasteien, weiß sich in asketischem Verzicht zu üben – auch, wenn es mitunter noch so schwer fällt. Niemals gehen lassen, niemals in der Saison, lautet das eiserne Gesetz der Branche. Rudi gehorcht ihm, begibt sich zur Nachtruhe.

Für mich hingegen wird es ein längerer Abend. Fünf Halbe stehen schließlich auf der Rechnung. Für einen Radprofi eindeutig zu viel. Es ist zwar nicht allzu lange her, dass sich große Champions bei der elendigen Stramperei über rumplige Landstraßen gern auch einmal Bidons mit Brandy, Bier, Schampus reichen ließen, um der Konkurrenz in unnachahmlicher Manier davonzufahren. Längst aber hat die Ernährungslehre Einzug gehalten in die Trainingswissenschaften des Radsports, gebietet selektives Mampfen von Kohlehydraten und strikte Abstinenz. An diesem Abend wische ich sie vom rustikalen Tisch. Mitunter will der Frust einmal weggespült sein. Am Sonntag noch ein Rennen, denke ich. Lassen wir es ruhig angehen, um uns mit neuem Elan der Vorbereitung auf das Abenteuer *Tour de France* zu widmen.

Und es sieht tatsächlich alles nach einem gemütlichen Ausflug in die ebensolche Schweiz aus. Die Sonne strahlt aus einem azurblauen Postkartenhimmel, als wir mit der Bodenseefähre nach Meersburg übersetzen. Urlaubsgefühle vor herrlicher Alpenkulisse. Nichts ist zu spüren vom nervösen Kribbeln, von der mitunter autistischen Gereiztheit, die den ambitionierten Radprofi sonst vor jedem halbwegs großen Rennen heimsucht. Etwas später schlägt die Laune um. Mein *Soigneur* knetet mir die Urlaubstimmung aus den Waden. Heraus kommt wieder der pure Frust: „Scheiße, jetzt sind die Klassiker schon vorbei. Nichts ist gelaufen, wie es mir vorgestellt hatte. Und morgen komme ich eh wieder nicht ins Ziel.“ Der schon sommerlich laue Abendhimmel über dem Zürichsee weiß meine Einstellung auch nicht renntauglicher zu gestalten.

Selbst ein Lance Armstrong gestand später einmal in Zürich: „Gut, dass sie hier einen Rundkurs haben. So ist es von der Zielpassage nicht mehr weit zu den Duschen.“ Ich denke ähnlich. Er will mich einfach nicht erfassen, der Geist dieses traditionsreichen Rennens, das seit dem Zweiten Weltkrieg stets die internationale Klasse anzog und Größen wie Gino Bartali, Hugo Koblet, Walter Godefroot und Roger de Vlaeminck zu seinen Siegern zählt.

Und dann liegt der Schweiz größte Stadt am nächsten Morgen plötzlich in trister, grauer Nebelsuppe am See, dem sie ihren Namen gab. Über Nacht ist es empfindlich kühl geworden. Acht Grad zeigt das Thermometer nur noch. Ich gehe trotzdem im kurzärmeligen Trikot auf die Strecke: Start und Ziel sind in Zürich-Oerlikon, direkt an der berühmten Radrennbahn. 1983 bin ich hier Weltmeister in der Mannschaftsverfolgung geworden. Vielleicht ist Zürich ja doch ein gutes Pflaster? Aber heute sind die Runden länger als 400 Meter. Heute genügt es nicht, wenige Kilometer lang den Turbo zu zünden. Auf vier Runden sind 273,5 Kilometer abzuspulen. Aber wie gesagt: Vorher passieren wir ja bereits mehrfach die so verlockend warmen Duschen.

Richtung Süden werden wir Zürich verlassen, um einmal gegen den Uhrzeigersinn den Greifensee zu umkreisen. Etwa am Südzipfel der Strecke lauert dort die erste große Hürde: der Pfannenstiel. Später in der Ära eines Jan Ullrich wird dieser giftige, bis zu zehn Prozent steile Anstieg mit seinen 200 Höhenmetern zum stündlich zu erklimmenden Scharfrichter avancieren, und die Meisterschaft von Zürich Jahr für Jahr in ein Ausscheidungsrennen verwandeln, das mit 3.500 Höhenmetern nur von sehr guten Bergfahrern zu gewinnen ist. Spätestens in den Schlussrunden – Ziel und Start sind an den Utoquai verlegt, die nahe des Stadtzentrums gelegene Prachtpromenade am Zürichsee – fahren die Francesco Casagrandes oder Lance Armstrongs dieser Welt alle Normalsterblichen aus den Rennschuhen.

Jetzt aber ist der Pfannenstiel nur ein erster Aufgalopp. Wir werden ihn schon früh im Rennen und vergleichsweise gemächlich passieren, um wieder gen Norden zu fahren: von Oetliwil über Kloten und Bülach nach Kaiserstuhl. Dort direkt am Rhein, der hier als natürliche Grenze zwischen der Schweiz und Deutschland fließt, schlagen wir einen Südwest-Kurs ein, der uns in die entscheidende Rennphase bringt. Denn nach der ersten Zielpassage in Zürich-Oerlikon gilt es, noch drei kürzere Zusatzschleifen zu absolvieren. Jeweils über 42 Kilometer. Jeweils mit dem Regensberger als Kulminationspunkt, einem knapp 5,7 Kilometern langen und im Durchschnitt 3,1 Prozent steilen Anstieg vom Dielsdorf hinauf nach Regensberg, wo ein Burgturm aus dem 13. Jahrhundert über einer gut erhaltenen mittelalterlichen Stadt thront.

Gerade im Finale hilft Ortskenntnis. Schon 1910 gewann Paul Suter die erste Zürich-Metzgete, weil er sich als Einheimischer die Strecke so genau einprägen konnte. An allen heiklen Stellen hatte er sich Ersatzräder bereitgestellt. Er wusste: Wenige Kilometer vor dem Ziel in Schwamendingen war die Landstraße aufgerissen und unbefahrbar. Kurz vor dem für die Konkurrenz unerwarteten Hindernis sprintete er also dem Feld davon, schmiss sein Straßenrad weg, lief zu Fuß durch den knöcheltiefen

Schotter und übernahm von einem Gehilfen ein Fahrrad, mit dem er nun im großen Gang ins Ziel schoss. Seit Bruder Heiri ließ zwischen 1919 und 1929 sechs Siege folgen.

Heute zur 74. Meisterschaft von Zürich gehen morgens um kurz nach acht Uhr 213 Fahrer auf die Strecke. Schon nach fünf Kilometern erleben sie, wie die Züri-Metzgete ihrem Namen alle Ehre macht. Die Historiker sind sich uneins über dessen Herkunft. Einige plädieren für die Lesart, dass sich der Name aus einer Tradition ableite, nach der das Schlachten einmal jährlich auf die Straße verlegt wurde. Andere halten es mit der Interpretation des Schweizer Radsport-Journalisten Walter Grimm: „Die Bezeichnung Züri-Metzgete ist fast so alt wie dieser Radsport-Anlass, der 1910 erstmals auf Zürcher Straßen ausgetragen wurde. Es waren staubige und steinige, im Regen dreckige und schlammige Wege, die mit den heutigen Asphaltstraßen nicht zu vergleichen sind. Schon in den zwanziger Jahren gab es Teilnehmerfelder von mehreren hundert Fahrern. Massenstürze waren an der Tagesordnung. Die Pechvögel hatten zerschundene, blutende Glieder – wie bei einer Metzgete.“ Auch heute müssen wir vor derlei Schlachtplattenmotiven erschauern: In Ebmatingen schießt ein gedankenloser Anwohner vor dem herannahenden Feld plötzlich rückwärts aus einer Ausfahrt heraus mit seinem Auto auf die Straße. Vier Fahrer können nicht mehr ausweichen, krachen ungebremst ins Heck des Idioten. Der Italiener Walter Delle Casse erleidet einen Rippenbruch, sein Landsmann Pagaressi eine tiefe Fleischwunde.

Eine Stunde sitzen wir im Sattel, dann öffnen sich die Himmelsschleusen. Der Regen prasselt unaufhaltsam auf das Fahrerfeld nieder, zermürbt manchem allmählich die Moral. Denn der Regen kommt nicht allein, sondern mit einem scharfen Westwind als ebenso unverfrorenem Kompagnon. Man hat alsbald das Gefühl, als werde es Minute für Minute kühler. Einige ältere Fahrer erinnern sich schon mit Grausen an die Regenfahrt von 1983, als nur 21 von 116 Fahrern das Ziel in Oerlikon erreichten. Sie wissen, dass auch heute ganz besondere Regeln gelten: Die 74. Züri-Metzgete entscheidet sich nicht durch taktische Finessen. In den nächsten Stunden zählen nur Willen und Beine. Gerade das forsche Anfangstempo lässt zunehmend die Gewissheit wachsen, dass uns eine ganz brutale, ungleiche Schlacht gegen die Naturelemente bevorsteht.

Schon ab dem nächsten Jahr müssen sich die Starter gewiss nicht mehr mit solchen Wetterbedingungen herumplagen. Denn um der noch zeitgleich im Frühjahr stattfindenden *Vuelta de España* aus dem Weg zu gehen und so zum Teil des neu eingeführten Weltcups zu avancieren, wechseln die Organisatoren in den Spätsommer. Nicht genug der Revolution: Mitte der 90er Jahre führt der Wettstreit sechs Jahre lang

unter dem neuen Namen *Grand Prix Suisse* von Basel nach Zürich. Ein Eigentor: Das Zuschauerinteresse sinkt merklich – von Volksfeststimmung im Zielort ist nichts mehr zu spüren. 1999 kehrt das Rennen endlich wieder auf einen Rundkurs in Zürcher Oberland zurück, im Jahr darauf auch wieder zum traditionellen Namen. Wechselnde Veranstalter haben weiterhin das Desinteresse potenzieller Sponsoren und Zuschauer zu erdulden und mit entsprechenden Finanzproblemen zu kämpfen, sehen aber trotzdem stets ein Weltklassefeld am Start des achten Weltcups der Saison. Insbesondere, wer mit Form aus der *Tour de France* kommt, darf sich am Utoquai etwas ausrechnen. 2002 scheint die Züri-Metzgete ein jähes Ende zu finden: Die Mannschaften drohen wegen ausstehender Prämien aus dem Vorjahr mit einem Boykott. Erst der mit 140.000 Franken garnierte Einstieg der bereits für den Hamburger Weltcup verantwortlichen Vermarktungsagentur kann die Radsportstars dazu bewegen, Mitte August über Zürich zu erstrahlen.

Heute aber, am 3. Mai 1987, ist das Rennen schon bei der zweiten Zielpassage für Zweidrittel des Feldes wieder vorbei. Auch die Hochgewetteten Phil Anderson, Stephen Roche, Giuseppe Saronni ziehen wie zahlreiche Kleinkaliber ob klammer Hände und längst schauerlich verfrorener Gesichtszüge die Gastfreundschaft Schweizer Hotels der elenden Schinderei in der grauen, trüben Suppe auf Schweizer Landstraßen vor. Währenddessen attackiert der einheimische Othmar Häflinger und läutet so 84 Kilometer vor dem Ziel das lange Finale ein. Nur drei Mutige steigen ihm zunächst nach: der Italiener Marco Vitali, die Holländer Jan Siemons und Nico Verhoeven. Als es das nächste Mal über den Regensberger geht, hören wir, dass Siemons vorne richtig drauf drückt. Erst Vitali, dann auch Verhoevens müssen abreißen lassen. Dafür schließt mein Teamkamerad Edwig van Hooydonck gemeinsam mit dem Mexikaner Raoul Alcalá auf. Ich sitze weiter im Feld, das sich ebenso unaufhaltsam ausdünnert, wie sich die Temperaturen dem Gefrierpunkt nähern. Selbst unterhalb des Schlosses Regensberg, wo sonst stets Partystimmung vor der Kulisse prächtiger Kirschblüte herrscht, machen nur ein paar Unentwegte dem ausgedünnten Peloton ihre Aufwartung. Festgekrallt an Regenschirmen sind sie nur zu spärlicher Anfeuerung in der Lage. Die Festzeltwirte zürnen Petrus, die Bänke im Freien sind vollends verweist.

Tief gebeugt gegen Wind und Wetter ist es auch für uns Fahrer längst schwer, dem Renngeschehen überhaupt zu folgen. Plötzlich sehe ich, wie sich auch Adrie Van der Poel auf die Verfolgung der Spitzenreiter macht. Der Kapitän der holländischen P.D.M.-Mannschaft hat nicht nur im Vorjahr die Flandernrundfahrt gewonnen, sondern 1982 auch die Züri-Metzgete. Wenn der nach vorne will, dann ernsthaft. Für einen Augenblick vergesse ich den Schmerz. Für einen Moment bemächtigt sich mir ein

kühner Gedanke: Warum um Himmels willen soll ich bei diesem Wetter zu Ende fahren, nur um in der Hauptgruppe ins Ziel zu kommen? Wenn ich bis hierhin durchgehalten habe, dann will ich gefälligst auch ein gehöriges Wörtchen im Finale mitreden. Ich steige Adrie hinterher. Weitere Fahrer springen mit: die Belgier Johan Lammerts, Jean-Philippe Vandenbrande und Luc Roosen, die Neuprofis Camillo Passera aus Italien und Jiri Skoda aus der Tschechoslowakei. Die Gruppe läuft, relativ schnell schmilzt der Rückstand auf die Spitze. Beim vorletzten Anstieg zum Regensberger kommt es zum Zusammenschluss. Ich tausche mich mit meinem *SuperConfex*-Kollegen aus: „Edwig, was machen wir?“ Van Hooydonck überlässt mir die Entscheidung: „Mir geht’s nicht sonderlich gut. Probier du was.“ Ich nicke zuversichtlich. Denn bei der Aufholjagd habe ich gemerkt, dass meine Beine heute richtig gut sind.

Als es auf die Schlussrunde geht, kennt der eidgenössische Himmel endgültig kein Erbarmen mehr. Der Dauerregen gipfelt in einem aufrichtigen, gnadenlosen Wolkenbruch. Nichts als Wasser allüberall. Eisige Fluten prasseln auf schmerzende Wangen, auf brennende Schenkel, die in allen Farben des Regenbogens glühen. Am ersten Maisonntag ist der Winter zurückgekehrt. Jeder ist nur noch mit sich selbst beschäftigt. Und plötzlich, als wir uns zum letzten Mal dem Kulminationspunkt nähern, der vom Regens- zum Schneeregensberger geworden ist, stelle ich fest: Ich habe so eben die Elfergruppe gesprengt. Eigentlich wollte ich nur ein Stück führen, das Tempo ein bisschen verschärfen, vielleicht den ein oder anderen zwingen, abreißen zu lassen. Doch als ich mich umdrehe, ist nur noch einer an meinem Hinterrad. Jean-Philippe Vandenbrande. Mein Glück: Dahinter klafft schon ein großes Loch. Mein Pech: Dieser Vandenbrande genießt das Renommee eines richtig zähen Kerls. Der *Superknecht* von Adrie Van der Poel ist gerade Dritter bei Paris-Roubaix geworden. Wortlos sind wir uns einig: Dieses Rennen machen wir jetzt unter uns aus. Doch das heißt erst einmal, eine strategische Allianz auf Zeit einzugehen. Wir wechseln uns in der Führung ab, während sich die neun Verfolger uneins zu sein scheinen. Kollege Edwig wird das Seinige dazu tun. Rasch wächst der Abstand.

Jan Raas bremst meine verfrühte Euphorie. Aus dem Mannschaftswagen heraus warnt er mich eindringlich: „Dieser Vandenbrande ist richtig schnell. Ich glaube nicht, dass du gegen den im Sprint eine Chance hast.“ Ich wehre ab: „Das schaff ich schon, kein Problem.“ Jan Raas lässt nicht locker: „Pass auf. Der ist zu gefährlich im Sprint. Versuch, ihn jetzt am Regensberger stehen zu lassen.“ Die Siegesgewissheit weicht plötzlich der Nervosität. Die Beine mögen gut sein, aber ebenso taub. Wo soll ich die Kraft für eine Attacke hernehmen? Ich bin doch nicht der viel zu früh verstorbene Hugo Koblet, jener auch im Rennsattel stets mit Kamm und Eau de Cologne bewaffnete

Pedaleur des Charme, der bei der Züri-Metgete von 1954 an eben jenem Regensberger den besten Schlechtwetterkletterer jener Tage stehen ließ: den Luxemburger Charly Gaul, den die Konkurrenz als Engel der Berge fürchtete.

Im Dickicht der weißen Flocken und der grauen Schwaden fahren wir in den letzten Anstieg zum Regensberger hinein. Etwas Rotes leuchtet in der trüben Schattenwelt. Im Windschatten Vandenbrandes sehe ich, wie der Belgier wegen eines Sturzes in der Runde zuvor aus einer Wunde am Ohr blutet. In just jenem Moment, in dem er aus der Führung herausgehen will, wage ich es, halte ich mich an die Order des sportlichen Leiters, sprinte ich im Wiegetritt den Anstieg hinauf. Es scheint zu funktionieren. Stück für Stück entferne ich mich von dem eben noch verbündeten Mitstreiter, der sich nun abrupt in den lästigen Widerpart der finalen 20 Kilometer verwandelt hat. 100 Meter liegen zwischen uns, 200 Meter, 300 Meter. Elf Sekunden Vorsprung habe ich auf dem Gipfel. Erst weitere zwei Minuten später folgen Alcalá, Passera, van Hooydonck.

Ohne eine Verschnaufpause stoße ich in die Abfahrt hinein – frontal gegen den eisigen Wind. Der Journalist Detlef Hacke schreibt später, ich sei mit dem schmalen Vorderreifen wie ein Eisbrecher durch die Wassermassen gepflügt. Unten im Flachen drehe ich mich das erste Mal um. Dieser zähe belgische Teufel ist immer noch da. Immer noch 300 Meter hinter mir. Ich fahre, fahre, fahre, hole das Letzte raus. Vandenbrande lässt sich nicht abschütteln. Alles ist im Krampf betäubt, auch das letzte Gefühl in den Beinen längst erloschen. Es hilft nichts: Ich muss weiter attackieren. Und dann plötzlich: Der Verfolger ist weg. Nichts mehr zu sehen. Hinter mir nur pitschnasse Landstraße, in der sich die Lichter spiegeln. Kurzzeitig wärmt mich ein Hochgefühl. Los Rolf, jetzt fahr es nach Hause, feuere ich mich an. Hol dir deinen ersten Klassikersieg!

Doch auf einmal, zehn Kilometer vor dem Ziel, gehen die Lichter aus. Mir wird schwarz vor Augen, ich nehme alles nur noch schemenhaft wahr. Habe ich mich übernommen? Rächen sich jetzt die fünf Halben des Vorabends? Oder habe ich heute bei all der Nervosität vergessen, mich richtig zu verpflegen? Ich winke Jan Raas heran, flehe ihn an: „Ich kann nicht mehr. Ich kann einfach nicht mehr!“ Gott sei Dank erweist sich mein sportlicher Leiter – dem Ruf als harter Hund zum Trotz – jetzt als hervorragender Psychologe: „Wenn du kaputt bist, dann sind die anderen erst recht kaputt“. Ich glaube ihm. Leider hält die zweifelbetäubende Wirkung immer nur ein Stück weit an. Reporter haben mitgezählt: Sieben Mal auf den letzten zehn Kilometern fährt Jan Raas neben mich und redet auf mich ein. Mal bemüht er Engelszungen, mal verflucht er mich geradezu zum Sieg. Ich koste Jan Raas, der ausgebufften Radsportlegende, richtig

Nerven. Zusammen mit seinem Assistenten Hilaire Vanderschuere verpafft er in der letzten Stunde des Rennens eine ganze Schachtel Zigaretten.

Es geht durch eine Unterführung. Ich lege den größten Gang auf, lasse das Zwölferblatt auch stehen, als die Straße auf der anderen Seite wieder hinaufführt. Jetzt spüre ich gar nichts mehr. Es ist die reine Leere. Kein Tropfen Sprit mehr. Kein klarer Gedanke im Sinn. Nur noch Trance. Ich trete und trete, schalte und schalte. Fahre in unmöglich kleinen Gängen. Keine Übersetzung mag mehr passen. In hilfloser Panik fahre ich einem Sieg entgegen, an dem ich von Sekunde zu Sekunde mehr zweifle. Soll mir der Vorsprung auf den letzten Kilometern noch aus den klammen Händen gleiten? [...]

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