

SECHSTAGEKÖNIG: SUPERSTAR DER WINTERBAHNEN 113

LEBENSKRISE: VOM SCHAUSPIELER ZUM DROGENKURIER 124

AMNESTIE: ZURÜCK AUS DER HÖLLE 129

ADIEU: SEIN LETZTES FINISH 132

EPILOG: ZUFRIEDEN MIT SICH UND DER WELT 136

PALMARES 138

DER AUTOR 139

QUELLENNACHWEIS 140

NAMENSREGISTER 142

HOMMAGE

ERINNERUNGEN AN EINEN CHAMPION UND WUNDERBAREN MENSCHEN

Der Endspurt war einst die schärfste Waffe des Rik Van Steenbergen. Taktisch konnte dem schnellen Belgier kaum einer das Wasser reichen. Weder auf der Straße noch auf der Bahn. Seiner Cleverness in der Endphase der Rennen hatte die Konkurrenz oft genug nichts entgegenzusetzen.

Rik Van Steenbergen galt in der internationalen Radsportszene der vierziger, fünfziger und sechziger Jahre als einer der komplettesten Rennfahrer. »Rik I.«, wie er wegen seiner imponierenden Vielseitigkeit und Erfolgsliste auch gerne

genannt wurde, war ein Crack der Superlative. Ein Star, der mit Charisma die Massen in seinen Bann zog. Ein Volksheld, der sich seinen Platz in der Hall of Fame der UCI ebenso redlich verdient hatte wie jenen im Herzen von Radsportfans in aller Welt. Trat er majestätisch wie ein Grandseigneur aus dem Fahrerlager auf die Rennbahn, richteten sich die Blicke aller Zuschauer wie auf Kommando in seine Richtung: »Da ist er.«

Rik Van Steenbergen – allein der Name klingt wie Granit, kündigt von einer Anziehungskraft, die seine

Nachfolger Rik Van Looy oder Eddy Merckx nie erreichen sollten. Die Peripherie des Geschehens war ihm fremd, »Rik I.« war das Zentrum. Wo immer er auf- und in die Pedale trat, da glühte das Feuer. Selbst die gewisse Distanz, auf die er bewusst zu seinem Publikum ging, vermochte ihm nur zusätzlichen Glorienschein zu verleihen.

So überlebten die Erinnerungen an Riks Großtaten auf dem Rennrad mühelos mehrere Generationen. Für die Jüngeren, die ihn nie in Aktion gesehen haben, wurde er allein vom Hörensagen zum unver-

Markenzeichen des Rik Van Steenbergen: Fulminante Endschnelligkeit und großes taktisches Geschick im Finale.



gleichlichen Mythos. Die Älteren hingegen, seine Zeitgenossen, nennen seinen Namen spontan in einem Atemzug mit Jesse Owens, Emil Zatopek, Juan Manuel Fangio oder Alfredo Di Stefano. Der frühere belgische Innenminister und spätere Oberbürgermeister der Universitätsstadt Leuven, Louis Tobback, sinnierte einmal: »Hätte ich als Jugendlicher gewusst, dass ich eines Tages mit Rik Van Steenbergen an einem Tisch sitzen würde, ich hätte vor lauter Aufregung zwei Nächte nicht schlafen können.«

Rik Van Steenbergen war ein Rennfahrer für alle Jahreszeiten. Er brachte die Klasse und die Willenskraft mit, um es sowohl mit Bahnsprintern, Verfolgern, Sechstage- und Steherfahrern, Klassikerjägern, Zeitfahr- und Rundfahrt-Spezialisten erfolgreich aufzunehmen. Lediglich während extremer Hochgebirgspassagen hatte er gegen ausgewiesene Kletterer wie Fausto Coppi oder Gino Bartali und später Federico Bahamontes oder Charly Gaul kaum Chancen. Bei mehrtägigen Rundfahrten gelang es ihm trotzdem dann und wann, dieses Defizit mit seiner Cleverness auszugleichen.

Extreme Formschwankungen, wie wir sie zum Beispiel von Jan Ullrich kennen, waren dem Seriensieger in seiner 23 Jahre dauernden Profirennkarriere so gut wie fremd. Nicht, weil er unbedingt ein Trainingsweltmeister gewesen wäre. Im Gegenteil: Zum Trainieren im eigentlichen Sinne fand »Van Steen«, wie ihn die Franzosen kurz riefen,

nur selten Zeit. Die spannungsgeladene Rennatmosphäre, den Rummel des Radsportzirkus, liebte er umso mehr. Er stand lieber Tag für Tag irgendwo am Start. Woche für Woche. Praktisch von Januar bis Dezember. Wehe, wenn er wegen Krankheit oder Verletzungspech diesem oder jenem Rennen fern bleiben musste...

Rik war ein Globetrotter auf zwei Rädern. Praktisch ohne Unterbrechung sauste er von einem Rennen zum nächsten, von Kontinent zu Kontinent. Ob in Westeuropa, Afrika, Nord- und Südamerika – überall sah man ihn am Start. Und wenn es biologisch möglich gewesen wäre, Van Steenbergen hätte sich als 73-Jähriger wohl immer noch in den Rennsattel geschwungen.

In 23 Profijahren fährt Rik in Rennen und Training unglaubliche 65 Mal um die Welt.

Insider haben einmal ausgerechnet, dass die Zahl der Kilometer, die der Belgier bei Rennen, im Training sowie während seiner zahlreichen Reisen zurücklegt hat, gereicht hätte, um die Erde unglaubliche 65 Mal zu umrunden. Wer nur Riks Sechstageeinsätze addiert, kommt bereits auf zwei volle Jahre, die er allein auf den rauchigen Winterbahnen verbracht hat.

Seine Familie, allen voran seine erste Ehefrau Maria und die fünf Kinder Anne-Marie, Fanny, Jan, Doris und Jean-Pierre, bekam ihn notgedrungen nur selten zu Ge-

sicht. Um zu erfahren, wo sich das berühmte Familienoberhaupt gerade aufhielt, musste seine Gattin des Öfteren die Sportseiten der Zeitungen zu Rate ziehen.

Gegenüber dem bekannten belgischen Radsportjournalisten Achiel Van Den Broeck lamentierte Maria Van Steenbergen einmal: »Eines Nachmittags verschwindet Rik, um in Gent ein Bahnrennen zu bestreiten. Aber er kommt einfach nicht zurück, sondern meldet sich am nächsten Tag telefonisch aus dem fernen Kopenhagen, nur um mir mitzuteilen: »Marieke, ich hatte es dir vergessen zu sagen, dass ich hier noch einen Vertrag habe.«

Am nächsten Tag erscheint er plötzlich wieder zu Hause, schneidet sich ein paar Brote, nimmt ein Bad und verschwindet erneut ohne viele Worte mit dem Flieger nach Zürich. 24 Stunden später ruft er dann an mit der Bitte, ihn mit dem Wagen am Flughafen in Luxemburg abzuholen. Von dort aus rast er mit mehr als hundert Sachen über die Landstraßen zu seinem Rennmanager Jean Van Buggenhout nach Brüssel. Eine Stunde später sitzt er erneut im Flieger, diesmal nach Mailand.

Während der nächsten vier Tage höre ich dann nichts mehr von Rik, bis ich schließlich in der Zeitung lese, dass er soeben ein Kriteriumsrennen in Algier gewonnen hat. Am Tag darauf wird er in Berlin gesichtet. Und einen weiteren Tag später platzt er wieder zu Hause rein, um frische Unterwäsche abzuholen und dann gleich weiter nach Bordeaux zu fahren. Wie er diesen höl-



Ein gefragter Globetrotter: Rik Van Steenbergen beim Giro d'Italia 1951.

lischen Rhythmus aushält, ist mir ein Rätsel.«

Unter uns gesagt: Ab und zu benutzte Rik seine guten Kontakte zu ausgewählten Radsportjournalisten, um den ein oder anderen Sieg in Deutschland oder Dänemark in der belgischen Presse zu lancieren. Diese Rennen fanden natürlich nie statt, denn dem schnellen Rik ging es vielmehr um ein glühendes Rendezvous mit einer seiner zahlreichen Verehrerinnen.

Rik Van Steenbergen war beim Publikum wie auch bei den Rennveranstaltern aber zeitweise tatsächlich dermaßen beliebt, dass er gleich zwei Kriteriumsrennen an einem Nachmittag bestreiten musste. Beim ersten zog er rechtzeitig vor dem Finale die Bremsen, kas-

sierte noch geschwind die vereinbarte Geldsumme, um dann pünktlich zum Start des zweiten zu erscheinen.

Damit nicht genug: 1958 fand parallel zum Brüsseler Sechstagerennen bei der Konkurrenz in Antwerpen ein heiß erwartetes Derny-meeting statt. Die Rundenhatz in der belgischen Hauptstadt wurde kurzerhand für vier Stunden neutralisiert, um so einigen Akteuren die Gelegenheit zu geben, auch hinter den knatternden Mopeds um Preise und Prämien zu kämpfen. Allen voran Rik Van Steenbergen.

Leider kam es in der Hafennetropole zu einem fürchterlichen Massensturz, so dass einige Teilnehmer mit Blut, Blessuren und Bandagen wieder nach Brüssel zurückkehr-

ten. Aber die Show ging trotzdem weiter. Irgendwann fand der nationale Radsportverband solche Episoden dann aber doch zu bizarr und verbot künftig alle Doppelstarts.

Rik Van Steenbergen kannte stets nur ein Ziel: den Sieg, den ersten Platz. Während eines Interviews, das ich 1989 mit André Darrigade, dem französischen Tour-de-France-Sprinter und Weltmeister von 1959, in seiner Heimatstadt Biarritz führte, meinte dieser in fester Überzeugung: »Rik besaß die mit Abstand ausgeprägteste Siegermentalität, die ich je bei einem Rennsportler erlebt habe. Rik wollte sogar bei Quiz-Sendungen im französischen Fernsehen partout gewinnen. Es ging um gar nichts. Nur um die