

# GERAINT THOMAS



# RADSPORTBERGE UND WIE ICH SIE SAH



# Inhalt

<b>Vorwort</b>	9
<b>GROSSBRITANNIEN</b>	
Rhigos	15
Tumble	24
Cat and Fiddle	32
<b>BELGIEN</b>	
Oude Kwaremont	41
Koppenberg	52
<b>NIEDERLANDE</b>	
Cauberg	61
<b>MALLORCA</b>	
Sa Calobra	69
Puig Major	76
<b>PORTUGAL</b>	
Malhão	83
<b>AUSTRALIEN</b>	
Willunga	91

## **TENERIFFA**

Bumpy	99
Vilaflor	105
Chirche	110

## **ÖSTERREICH**

Sölden	117
--------	-----

## **ITALIEN**

Cipressa und Poggio	131
Stelvio	138
Mortirolo	149

## **MONACO**

Col de la Madone	161
Col d'Èze	171

## **USA**

Saddle Peak: Las Flores	183
-------------------------	-----

## **FRANKREICH**

Planche des Belles Filles	195
Col du Portet	205
Col du Tourmalet	215
Col du Galibier	222
Alpe d'Huez	228

<b>Meine Top Ten der Kletterer</b>	241
------------------------------------	-----

<b>Glossar</b>	245
----------------	-----

<b>Danksagung</b>	253
-------------------	-----

<b>Der Autor</b>	255
------------------	-----

# Vorwort

Berge sind etwas Besonderes. Fährst du Rad, möchtest du Berge hinauffahren. Sei es im Rennen, sei es im Training, aber immer, um oben anzukommen – um dir zu beweisen, dass du es kannst, dass du es mit dem Asphalt und den Elementen aufnehmen und sie alle bezwingen kannst.

Deshalb klettern wir mit dem Rad ewig lange Anstiege hinauf. Wegen der Herausforderung, wegen der Befriedigung. Wegen der großartigen Aussichten, wegen der Geschichten, die wir hinterher zu erzählen haben. Wegen der Chance, die Erfahrungen unserer Helden am eigenen Leib nachzuvollziehen und vielleicht selbst das eine oder andere Epos zu schreiben.

Die Berge sind es, wo die meisten großen Radrennen gewonnen oder verloren werden. Dort ist es, wo die Atmosphäre am besten ist, wo die Fans umsonst zuschauen können und mehr von den Fahrern zu sehen bekommen als irgendwo sonst. Die Berge sind es, wo die Tour de France und der Giro d'Italia entschieden werden, wo Rennfahrer sich einen Namen machen und Männer und Frauen an der Herausforderung zerbrechen können. Denn sie können auch grausam und furchteinflößend sein, diese Anstiege. Es kann sich wie ein Ding der Unmöglichkeit anfühlen, sie jemals hinaufzukommen, und es kann einem wie purer Wahnsinn erscheinen, sie hinabzurasen. Am Berg kannst du eine so intensive Hitze erleben, dass du dir literweise Wasser über den Kopf kippst. Du kannst in so

heftigen Hagel und Schnee geraten, dass dir jegliches Gefühl in Fingern und Füßen abhandenkommt. Du siehst Täler unter dir und Gipfel über dir. Du spürst den Wind und siehst die Abgründe und fühlst dich lebendiger als irgendwo sonst auf dem Rad.

Doch alles, was die Radsportberge schwer macht, macht sie auch so reizvoll. Je schwerer sie sind, desto länger bleiben die Erinnerungen. Und desto größer sind auch die Namen, an die man sich erinnert: Anquetil, Merckx, Induráin. Am Berg kannst du dich nicht verstecken, und die Wahrheiten, die er zutage fördert, sind unausweichlich. Ein großer Anstieg lässt dir keine Möglichkeit, dich irgendwie durchzumogeln: *Du* musst es packen, *du* musst es bringen. Es geht nur um dich und die Straße und was du im Herzen und in den Beinen hast. Berge im Radsport bedeuten Schmerz und Magie. Sie bestrafen dich, aber sie geben dir auch viel zurück.

Du kannst Fußball über alles lieben, und doch wirst du wahrscheinlich niemals die Chance bekommen, in Wembley ein Tor zu schießen. Du kannst Rugby lieben und wirst wohl nie die Möglichkeit erhalten, im Principality Stadium über die Torlinie zu hechten. Du kannst dein Leben lang Tennis schauen, kannst aber nur davon träumen, jemals auf dem Center-Court in Wimbledon einen Volley über das Netz zu schmettern. Im Radsport aber kannst du genau die gleichen Anstiege fahren wie die größten Legenden des Sports. Du kannst durchmachen, was sie durchgemacht haben. Du kannst Alpe d'Huez und den Koppenberg hinauffahren und alle möglichen anderen berühmten und weniger berühmten Radsportberge dazwischen.

Und das hier ist also mein Buch über sie. Wie ich sie hinaufkomme, was sie mit uns im Profi-Peloton anstellen. Wie auch du sie hinaufkommst, wo die Attacken erfolgen, wo die Gefahren lauern. Was wir essen und trinken, welche mentalen und körperlichen Nöte wir durchleben. Die tollen Tage, die ich erleben durfte, die

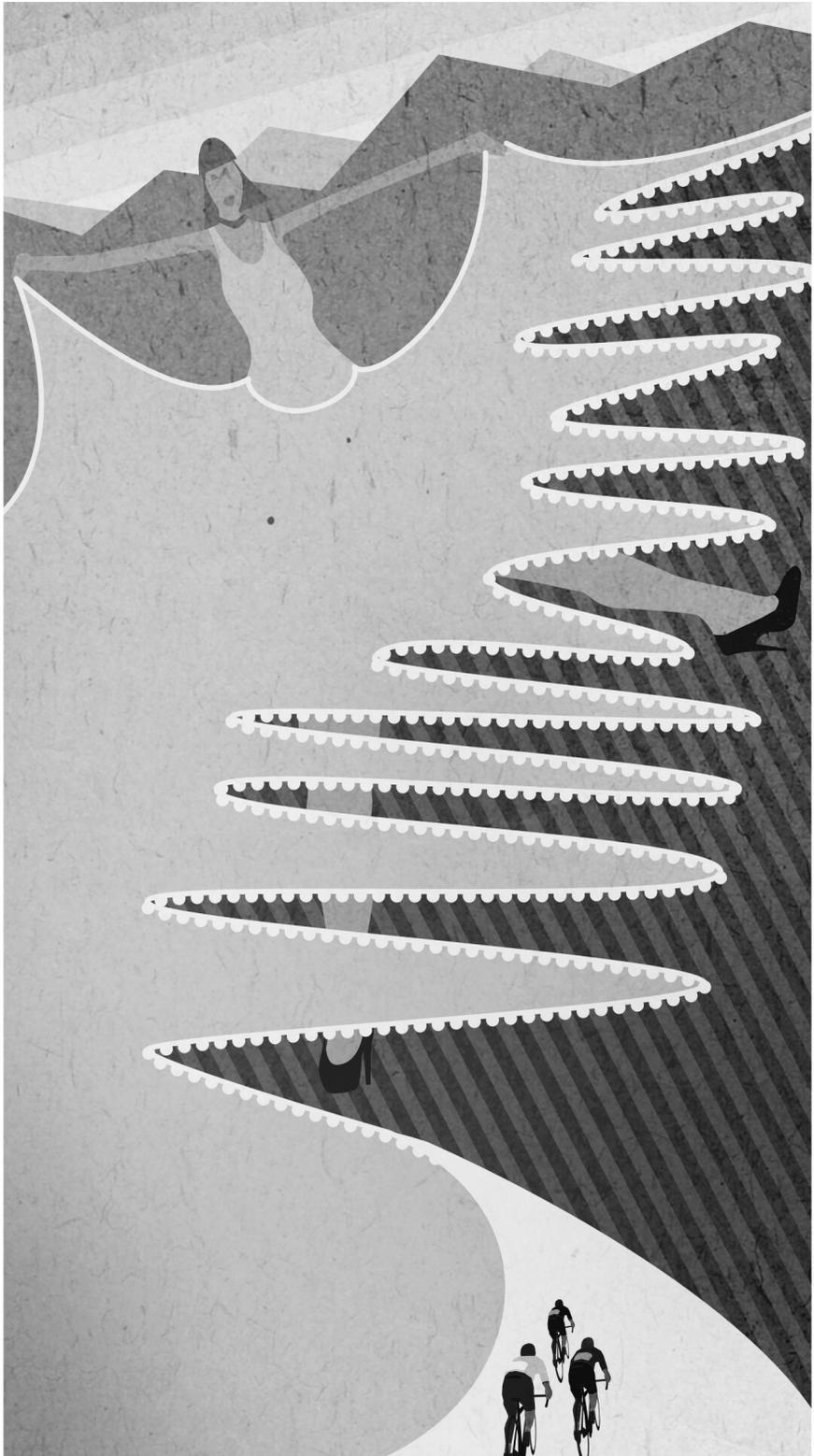
schrecklichen, die mir ebenfalls nicht erspart geblieben sind. Die geheimen Daten, die geheimen Namen, der Grund, warum sie uns noch lange begleiten, wenn wir längst wieder im Flachen unterwegs sind und sich die Aufregung gelegt hat.

Die Berge, um die es in diesem Buch geht, sind eine sehr persönliche Auswahl. Es sind die Anstiege, die mir als Kind, als ehrgeiziger Junior und als erfolgreicher Profi etwas bedeutet haben. Sie sind über die ganze Welt verstreut, und die Bandbreite reicht von kleinen Klumpen Lehm bis hin zu riesigen, brutalen Monstern. Aber sie alle sind besonders und sie alle sind magisch. Und sie alle sind da draußen: Es kostet nichts, sie zu fahren, und sie warten nur darauf, dass auch du dich an ihnen versuchst.

Genieße und leide und genieße noch ein bisschen mehr. Meine Berge sind deine Berge. Lass uns klettern.



# FRANKREICH



## Planche des Belles Filles

*5. Juli 2017, Tour de France*

*Tim Kerrison: »G war in Gelb, verlor auf der Etappe aber 40 Sekunden auf Fabio Aru und musste das Trikot an Chris Froome abgeben.«*

*Dauer: 12 Minuten 2 Sekunden*

*Distanz: 3,95 km*

*Ø-Geschwindigkeit: 18,5 km/h*

*Ø-Leistung: 402 Watt*

*Das finale Steilstück, ab der letzten scharfen Kurve nach dem Parkplatz:*

*Dauer: 59 Sekunden*

*Distanz: 0,28 km*

*Steigung: 13,8 %*

*Ø-Geschwindigkeit: 16,7 km/h*

*Ø-Leistung: 495 Watt*

*10. Juli 2019, 6. Etappe Tour de France*

*Das Steilstück ab der letzten scharfen Kurve nach dem Parkplatz (auf das diesmal noch eine zusätzliche 1,25 km lange Schotterpassage bis zum Gipfel folgte):*

*Dauer: 50 Sekunden*

*Distanz: 0,25 km*

*Steigung: 12,4 %*

*Ø-Geschwindigkeit: 18,4 km/h*

*Ø-Leistung: 548 Watt*

*Die letzten 1,25 km – auf den Schotter, dann eine steile Rampe zum Ziel:*

*Dauer: 3 Minuten 26 Sekunden*

*Distanz: 1,25 km*

*Ø-Geschwindigkeit: 21,3 km/h*

*Ø-Leistung: 486 Watt*

*Ø-Kadenz: 87 U/min*

*VAM (velocità ascensionale media, sprich durchschnittliche Aufstiegs-  
geschwindigkeit in Höhenmetern pro Stunde): vorletzter Abschnitt 2.214;  
letzte Rampe 1.942*

*Tim Kerrison: »Zum Vergleich: Beim Schlussanstieg der Etappe nach  
Mende bei der Tour 2018 hatte G eine VAM von 1.988, was sehr hoch ist,  
wahrscheinlich seine höchste an einem Anstieg mittlerer Länge.«*

Du hast viel gehört über die Alpen und die Pyrenäen. Nicht zuletzt von mir, in diesem Buch: Sie bieten eine Menge spektakuläre Orte, um mit dem Rad hinaufzufahren. Aber wir dürfen bei alledem auch die Vogesen nicht vergessen, auch wenn kaum ein Nicht-Franzose in der Lage wäre, sie auf der Karte zu finden.

Sie sind fremdartig, die Vogesen. Dunkel und grün wie die Pyrenäen. Waldig und feucht, während die Alpen im Sommer sauber und hell sind. Sie sind nicht so hoch, gemessen an den Maßstäben ihrer beiden größeren Verwandten, und es gibt keine atemberaubenden schneebedeckten Gipfel. Es gibt keine einstündigen Anstiege.

Das macht nichts. Die Vogesen sind auf ihre eigene, etwas suspektere Weise besonders: Sie verstecken sich und sie sind ein bisschen eigen und sie sind Fremden gegenüber etwas misstrauisch. Sie wirken fast wie ein Außenposten des Baskenlandes, nur halt ein paar hundert Kilometer Richtung Nordosten an die deutsche Grenze verpflanzt. Und ich mag sie, mit ihren verschnörkelten, engen Straßen, den kleinen pittoresken Städtchen, der Leiden-

schaft ihrer Radsportfans. Bei der Tour de France durchquerst du die Vogesen stets auf dem Weg nach anderswo, aber sie sind mehr als nur eine Zwischenstation. Sie stellen auch für sich genommen eine Attraktion und eine Herausforderung dar.

Die Planche des Belles Filles ergibt keinen Sinn, weder als Anstieg noch als Ort. Manche Leute erzählen, sie habe ihren Namen nach einem Massaker im Dreißigjährigen Krieg erhalten, als eine Schar Frauen – die »belles filles«, die schönen Mädchen – sich in einen See stürzten, um ihren Verfolgern zu entgehen. Andere vertreten die eher nüchterne Theorie, wonach sich der Name von den Birken auf dem Berg herleitet. »Fahys« wurden sie im alten Dialekt des Jura genannt, und aus »belles fahys« sei nach und nach »belles filles« geworden. So oder so ist dieser Anstieg fast so schwer auszusprechen, wie er hinaufzufahren ist. Englische Muttersprachler fangen meist ganz gut an, werden dann aber übermütig: Nachdem sie die Planche noch ganz gut hinbekommen haben, stolpern sie über Belles und müssen vor den Filles endgültig kapitulieren. So ähnlich ist es, wenn du diesen Berg mit dem Rad bezwingen willst. Weiter unten ist es noch okay und lullt dich ein. Im Mittelteil wird es unangenehm. Das Finale ist eine unmenschliche Bosheit, eine Rampe, auf der du dir vorkommst, als würdest du eine Skisprungschanze hinauffahren, und danach noch eine Schotterpiste, für die du eigentlich eine Cyclocross-Maschine bräuchtest. Das erhöht nur den Reiz des Anstiegs. Es gibt nirgendwo etwas Vergleichbares.

Meine eigenen Erfahrungen an der Planche sind gemischt. Als uns diese Bergankunft bei der Tour 2017 aufgetischt wurde, ging ich im Gelben Trikot in den Anstieg und beendete ihn als Chris Froomes wichtigster Domestik. Zwei Monate zuvor war ich beim Giro schwer gestürzt und ich war nicht in bester Kletterform, was sich auf dieser Straße nicht kaschieren lässt. Nicht ganz sechs Kilometer waren es seinerzeit (die Veranstalter hatten ihren teufl-

schen Plan mit der geschotterten Verlängerung damals noch nicht ausgeheckt), eine durchschnittliche Steigung von knapp unter 9 %. Und du stellst fest, dass du an deinem absoluten Limit fährst und trotzdem gerade so über die Runden kommst. Du wuchtest dich eine fies steile Rampe hoch, schnaufst einmal durch und fragst dich, wie lange du das noch durchhältst, denn du hast keinerlei Rhythmus, weil die Steigung ständig wechselt. Dann siehst du 300 Meter vor dir den Zielbogen – und plötzlich dreht die Straße komplett durch und wirft sich mit 24 % gen Himmel. Das ist keine Straße mehr, das ist eine Hauswand. Und wenn du an dieser Stelle nicht ganz auf der Höhe bist, ist der Ofen sofort aus. Im Flachen kannst du in der Zeit, die es braucht, um diesen Satz zu schreiben, 250 Meter fahren. An der Planche des Belles Filles kannst du auf den paar Metern locker eine halbe Minute verlieren. Achtung: Steilheit tötet.

Tatsächlich ist sie weder so lang noch so hoch wie der nahe Ballon d'Alsace. Aber da der Ballon bei der Tour de France meist als Horsd'oeuvre serviert wird und die Planche eher schon als Entrée, ist sie es, die dir eher Kummer bereitet. Sie hat etwas von einem kleinen Monte Zoncolan, aber während der ultrasteile italienische Anstieg in den Karnischen Alpen nicht von ungefähr »das Monster« genannt wird und auf niemanden anziehend wirkt, erscheint die Planche bedeutend machbarer und zugänglicher. Natürlich ist sie steil, aber es ist eine Straße, die dir viel zurückgibt. Es geht nicht schnurgerade einen trostlosen Hang hinauf. Es gibt Kehren, es gibt eine Menge Bäume, sie gönnt dir Verschnaufpausen. Du kannst sie genießen, so wie du ein Craftbier genießen kannst, das 11 % Prozent Alkohol hat und dir mit jedem Schlückchen verheerenden Schaden zufügt. Auf einer Erkundungsfahrt kannst du dich in der abschüssigen Passage vor der tödlichen letzten Rampe sogar kurz erholen.

Es ist dunkel am Fuß des Anstiegs, inmitten all der Bäume, fast ein bisschen unheimlich. Du kannst dir Hexen in den Vogesen vorstellen. Du kannst dir Elfen und vielleicht Drachen vorstellen. Die Fans drängen sich oben am Gipfel, wo sie in dichten Reihen stehen, also ist der Abschnitt hier unten vergleichsweise ruhig, vielleicht tropft Regen von den Bäumen und du kannst den Überblick verlieren, was vor sich geht. 2017 attackierte Fabio Aru frühzeitig und ich dachte: Okay, lass ihn ziehen, wir werden ihn schon wieder zurückholen, wenn er müde wird. Und dann schaltete ich für 30 Sekunden ab und er hatte uns eine Menge Zeit abgenommen. An der Planche ist es schwer, das alles wieder aufzuholen. Es gibt immer eine Chance, aber letztlich ist es nicht so viel Straße, die dir für eine Aufholjagd bleibt, und wenn jemand so gut unterwegs ist wie Aru, gibt es kein Durchschnaufen. Es mag sich von 15 % auf 8 % abflachen, aber 8 % sind immer noch 4 % mehr als am Poggio, und im Verlaufe weniger Kurven kannst du viel Zeit verlieren und dir können etliche Plätze im Klassement durch die Finger gleiten.

Deswegen ist es so wichtig, dass du dich gut positionierst. Wenn du den entscheidenden steilen Abschnitt erreichst und hinter einem Fahrer feststeckst, den die Beine verlassen haben, bist du in dem Moment so langsam, dass es schwierig sein kann, an ihm vorbeizukommen: Fans auf der einen Seite, ein anderer Fahrer auf der anderen, kein Platz um vernünftig anzutreten. Du hebst den Blick vom Vorbau und alles, was du siehst, ist dein Vorderrad, sein Hinterrad und das kalte Metall der Absperrgitter. Und so wirst du zusammen mit dem Fahrer in Schwierigkeiten nach hinten durchgereicht.

So erging es mir 2014, bei meiner ersten Begegnung mit der Planche. Ich hatte die Videos gesehen und die Geschichten gehört. Damals konnte ich mich an den Anstiegen behaupten, musste aber auch stets meine Grenzen kennen und respektieren. Ich fuhr für

Richie Porte, nachdem Chris Froome auf einer Kopfsteinpflaster-Etappe gestürzt war und die Tour hatte beenden müssen. Ich fühlte mich gut und hielt mich in der Spitzengruppe aus rund 20 Fahrern, der leider verstorbene Michele Scarponi fuhr an der Spitze für Astana-Kapitän Vincenzo Nibali. Dann gingen wir in eine Kurve, die sich am Ausgang verengte, unsere Reifen berührten sich und wir kamen beide zu Fall. Wir kämpften uns wieder heran, rechtzeitig zum Beginn des Anstiegs hatten wir wieder Anschluss an die Gruppe gefunden, aber der Adrenalinschub reichte nicht, um die Strapazen der Verfolgungsjagd wettzumachen. Ich hielt noch ein paar Kilometer den Anstieg hinauf mit, erntete ein letztes bisschen Zuspruch von Richie und wurde erneut von der Gruppe ausgespuckt. Vielleicht 15 Sekunden lang fühlte sich das wie eine Erleichterung an. Dann merkte ich, dass ich immer noch völlig am Ende war und in diesem Zustand die letzte brutale Rampe hinaufkommen musste. Halleluja.

Worauf es außerdem ankommt, ist, zu welchem Zeitpunkt der Tour de France die Planche des Belles Filles ansteht. 2019 war das auf der sechsten Etappe, die erste richtige Bergprüfung der Rundfahrt, an einem Tag, der gespickt war mit ähnlichen, aber kürzeren Anstiegen. Und auch wenn eine solche Etappe allein aufgrund der Länge niemals so entscheidend sein würde wie eine ausgewachsene Hochgebirgsetappe, gab es am Ende ähnliche Zeitabstände zwischen den Favoriten wie in Alpe d'Huez im Jahr zuvor. Die Planche ist nicht zu unterschätzen, und das neue Gravel-Stück hoch zum Gipfel, das wir in diesem Jahr zu bewältigen hatten, steigerte nur ihr Prestige. Der Schotter ist zwar vergleichsweise kompakt, aber an manchen Stellen tief und du kannst komplett den Schwung verlieren.

Und es ist auf surreale Weise schön, dieses letzte Stück. Es ist wie Radfahren in Zeitlupe. Jeder von uns ist am absoluten Limit, aber

wir fahren alle nur 10 km/h. So etwas sieht man sonst nicht im Spitzenradsport, nicht bei der Tour de France, dem Rennen, für das alle das ganze Jahr trainiert haben, um in Topform zu sein. Es ist so steil, dass man aufhören möchte zu treten. Es ist so steil, dass man genau das auch tut, sobald man den Zielstrich überquert hat. Binnen einer Pedalumdrehung kommst du zum Stillstand. Bei dieser Steilheit und auf diesem Schotter gibt es kein Ausrollen. Andere Anstiege sind schwer und fordern dich bis zum Schluss, trotzdem schleppst du dich im Ziel noch ein paar Meter weiter. Hier nicht, weil es schlichtweg nicht möglich ist. Du fällst fast vom Rad. Du gehst von 100 % Einsatz schlagartig runter auf null, mit komplett laktatgefluteten Beinen, und würdest dich am liebsten einfach nur eine Stunde mit einer Sauerstoffflasche ins Bett verkriechen.

Es ist ein ganz komisches Gefühl, diese Erfahrung, reglos auf deinem Rad zu kauern, während dein Herz mit maximaler Frequenz schlägt. Hitze überwältigt dich, selbst an einem nasskalten Tag. Deine Atmung klingt wie eine Säge in deinen Ohren. Dich nur mit 5 km/h vorwärtszubewegen, würde ja schon helfen, ein wenig Luft in deine Lunge zu kriegen. Stattdessen versuchst du, etwas zu trinken, und 30 Sekunden später hält dir schon jemand ein Mikrofon unter die Nase, während du dich kaum an deinen eigenen Namen erinnern kannst, geschweige denn in der Lage wärst, eine kompetente Zusammenfassung des Etappenfinals herunterzurasseln.

Ich weiß, das klingt alles extrem verlockend, wenn du also Lust auf die Planche bekommen hast, hier ein paar Tipps. Montiere hinten einen großzügig dimensionierten Rettungsring. Dies ist nicht die Gelegenheit, um den Helden zu spielen. Gehe die steilen Passagen zu Beginn nicht zu schnell an. Mach dir die Spitzkehren zunutze, nimm die flachere Außenkurve, sofern dir keine Autos entgegenkommen. Brich den Anstieg in Teilstücke herunter und nutze die leichteren Abschnitte, um dich zu erholen – höre dabei nicht auf

zu treten, sammle aber deine Kräfte für die steilen Stücke, die noch kommen. Nimm vor der langen Haarnadelkurve direkt vor der klassischen Schlussrampe noch einen tiefen Schluck aus der Pulle, um dich für die letzte Anstrengung zu wappnen. Es hat wenig Sinn, jetzt noch etwas zurückhalten zu wollen. 20 % Steigung sind nie angenehm, vor allem nicht nach 20 Minuten strammer Kletterei.

Überlege dir, wie du klettern willst. Wenn du zu oft aus dem Sattel gehst, werden deine Arme ermüden. Verlagerst du dein Gewicht an den supersteilen Stellen zu weit nach hinten, drohst du einen unfreiwilligen Wheelie hinzulegen und auf dem Hintern zu landen. Du willst auch das anschließende Gravel-Stück hoch zum Gipfel meistern? Wenn du hier aus dem Sattel gehst und dich vorbeugst, lastet nicht genug Gewicht auf dem Hinterrad, es dreht auf dem Schotter durch und du kommst im Nu zum Stillstand. Ich sage ja, alles nicht so einfach.

Die Lösung? Bleib im Sattel, aber sitze direkt auf der Sattelnase (was eh meine natürliche Sitzposition ist). Es wird dich kirre machen, so tief zu atmen, als würdest du sprinten, während du kaum die Pedale herumbekommst und dich nur in Zeitlupe vorwärtsbewegst, aber es ist die einzige Möglichkeit. Die Taktik muss lauten: kleine Kadenz und viel Power. Es mag sich anfühlen, als würdest du dich für nichts und wieder nichts tierisch reinknien. Denk daran, wie es ist, bestimmte Einheiten daheim auf der Rolle zu absolvieren. Aber du wirst die Luft mit aller Macht einsaugen, möchtest deinen Körper am liebsten durch jede Pore irgendwie mit Sauerstoff sättigen, und eine perfekte Position gibt es nicht, nicht wirklich – jedenfalls keine, die man als komfortabel bezeichnen könnte –, denn dies ist die Planche des Belles Filles und genau darum geht es ja.

Das klingt alles ziemlich fürchterlich und das ist es auch, wenn du hier im Rennen bis zum Schluss gefordert bist, aber ehrlich

gesagt sind die ersten fünf Kilometer nicht schlimmer als viele der anderen Anstiege in diesem Buch. Es sind die letzten 300 Meter der Straße und das letzte Stück der Schotterpiste, die es dir so richtig besorgen. Du gehst schon erschöpft in die Etappe. Du fährst drei Stunden Rennen und fühlst dich noch schlechter. Du fährst 20 Minuten an der Schwelle die Planche hinauf und dann erreichst du die Stelle, ab der es drauf ankommt. Und wenn du in dem Moment vollkommen leer bist, reichen schon hundert Meter, um über deinen sofortigen Rücktritt nachzudenken.

Manchmal kommt es einem wie ein schlechter Witz vor, wenn Rennveranstalter einen irrsinnigen Anstieg einstreuen. Und die Planche ist irrsinnig steil. Aber sie ist nicht über einen irrsinnigen Zeitraum irrsinnig steil. Bei der Planche ist die Schwierigkeit kein Selbstzweck. Sie ist nicht schwer, nur um es uns schwer zu machen. Sie schwer, weil sie schwer ist.

Sie ist außerdem ein toller Ort, um sich ein Radrennen anzuschauen. Die Fahrer sind nicht besonders schnell unterwegs, so dass die Fans das Gefühl haben, näher dran zu sein. Sie scheinen hier außerdem lauter zu sein. Es ist alles noch farbenfroher. Es ist definitiv familiärer und persönlicher als in den Alpen, die stellenweise genauso gut in Deutschland sein könnten, so funktional wie sie sind: rauf, weiter rauf, breite, vernünftig ausgebaute Straßen. Die Vogesen sind, ähnlich wie die Pyrenäen, eher unangepasst und widerspenstig, aber in gewissem Sinne sind sie sogar noch etwas eigenbrötlerischer. Die Massen an Rennradtouristen kommen nicht hierher. Die fahren lieber weiter nach Alpe d'Huez oder zum Tourmalet. Die Alpen und die Pyrenäen, die sind international. Die Planche fühlt sich wie der französischste Anstieg der Welt an. Thibaut Pinot wuchs nur 15 Kilometer von hier entfernt auf. Und Julian Alaphilippe? Nun ja, den haben sowieso alle Franzosen in jedem Winkel des Landes ins Herz geschlossen.

So stelle ich mir die Planche des Belles Filles also als einen kleinen, streitlustigen Franzosen mit baskischen Wurzeln vor. Ein munterer Typ, freundlich und zuverlässig, mit viel Freude an dem, was er tut. Aber er ist auch ein kleiner Pitbull – jemand, den du lieber auf deiner Seite haben möchtest, wenn die Stimmung kippt. Du möchtest dich nicht mit ihm anlegen. Du kommst ihm nicht in die Quere und überlässt es anderen, ihn aufzuziehen.

Und du vergisst diesen Anstieg nie. Jedes Mal, wenn die Tour an der Planche Station macht, fahren wir mit frischen Eindrücken wieder davon. 2012 war es ein dürrer Sky-Fahrer namens Chris Froome, der sich hier absetzte, die Ellenbogen ausgestellt, die Arme so dünn, dass die drei Streifen auf den Ärmeln seines Adidas-Trikots breiter waren als die Gliedmaßen selbst. 2014 war es Vincenzo Nibali, der die Kontrolle über das Rennen übernahm und sie nicht wieder hergab; 2017 Aru, ganz Leidenschaft, offener Mund und Freude. 2019 war es Giulio Ciccone, der es in eine Fluchtgruppe schaffte, die durchkam, sich das Gelbe Trikot überstreifte und mit unnachahmlich italienischer Freude feierte.

Das ist es, was die Planche ausmacht. Sie sorgt für Dramen, für Erinnerungen. Und sie hat auch eine Lehre für Rennveranstalter parat: Ein Anstieg muss nicht superlang sein, um unvergesslich zu sein. Es kann viel passieren auf sechs Kilometern in den Vogesen.

## Der Autor

Geraint Thomas, genannt »G«, geboren 1986 in Cardiff, kann auf eine außergewöhnliche Erfolgsbilanz als Radrennfahrer verweisen. Zu Beginn seiner Laufbahn wurde der Waliser zweifacher Olympiasieger und dreifacher Weltmeister im Bahnradspport, seine Karriere als Profi auf der Straße krönte er als Sieger der Tour de France 2018 und als Tour-Zweiter im Jahr darauf. In der Zwischenzeit gab er bei der Straßen-WM den Sprintanfaher für Mark Cavendish, eskortierte Chris Froome als Edelhelfer zu mehreren Tour-Siegen und mischte im Finale der berühmten Kopfsteinpflaster-Klassiker im Kampf um den Sieg mit. 2018 wurde Geraint Thomas zu Großbritanniens Sportler des Jahres gekürt, im Jahr darauf verlieh ihm Prince William den Ritterorden OBE.

Ein Tour-de-France-Sieger und sein Insider-Kletterführer zu  
fünfundzwanzig außergewöhnlichen Radsportbergen in aller Welt.

Von den legendären Dauerbrennern im Parcours der Grand Tours  
über die Schlüsselstellen der Klassiker bis hin zu absoluten Geheimtipps:  
Geraint Thomas nimmt dich mit in den Rennsattel und lässt dich die ent-  
scheidenden Anstiege seiner Karriere hautnah aus Profisicht erleben.

**BELGIEN**

Oude Kwaremont  
Koppenberg

**NIEDERLANDE**

Cauberg

**GROSSBRITANNIEN**

Rhigos  
Tumble  
Cat and Fiddle

**TENERIFFA**

Bumpy  
Vilaflor  
Chirche

**PORTUGAL**

Malhão

**USA**

Saddle Peak: Las Flores

**AUSTRALIEN**

Willunga

**ÖSTERREICH**

Sölden

**ITALIEN**

Cipressa und Poggio  
Stelvio  
Mortirolo

**MALLORCA**

Sa Calobra  
Puig Major

**MONACO**

Col de la Madone  
Col d'Èze

**FRANKREICH**

Planche des Belles Filles  
Col du Portet  
Col du Tourmalet  
Col du Galibier  
Alpe d'Huez



ISBN 978-3-95726-060-4



9 783957 260604

covadonga