

Nando Boers

DER PLAN

*Wie Jumbo-Visma das beste
Radsportteam der Welt wurde*



Drei Jahre
hinter den
Kulissen des
Teams

Nando Boers

DER PLAN

*Wie Jumbo-Visma das beste
Radsportteam der Welt wurde*

*Aus dem Niederländischen
von Olaf Bentkämper*



Die Originalausgabe dieses Buches erschien unter dem Titel
»Het Plan. Hoe Team Jumbo-Visma de beste wielerploeg ter wereld werd«
bei Ambo|Anthos, Amsterdam.
© Nando Boers 2023/2024

Nando Boers:
Der Plan – Wie Jumbo-Visma das beste Radsportteam der Welt wurde

Aus dem Niederländischen von Olaf Bentkämper

© der deutschsprachigen Ausgabe: Covadonga Verlag, 2024
Covadonga Verlag, Spindelstr. 58, D-33604 Bielefeld
ISBN (Print): 978-3-95726-087-1
ISBN (E-Book): 978-3-95726-091-8

Umschlagfotos: © Gruber Images (Titel) /
© Roth & Roth (Rückseite)

Druck und Bindung: Westermann Druck Zwickau GmbH – 1. Auflage, 2024



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

Inhalt

Prolog	7
Einleitung	15
1 Blanco und die All Blacks	19
2 Der Blanco-Kurs und die Armee	29
3 Die Ankunft von Primož Roglič.....	33
4 Das neue Essen	39
5 Woran erkennt man Talent?	43
6 Die letzten Puzzleteile	47
7 Im Trainingslager	51
8 Ernährung als Waffe.....	60
9 In der Höhe	68
10 Die Bedeutung von Feedback	80
11 Die Kunst des Zuhörens.....	87
12 Stress	96
13 Folgenreiche Stürze	101
14 Die Tour de France 2020	109
15 Zeitfahren Nr. 1	120
16 Dumoulin im Windkanal.....	133
17 Nichts geht mehr	143
18 Ist die Grenze wirklich die Grenze?	153
19 Akzeptieren, wenn ein anderer besser ist.....	164
20 Die Bedeutung von Spirit	176
21 Die Zukunft des Radsports	186
22 Medaillen in Tokio	190
23 Eigenverantwortung	195
24 Eine neue Taktik.....	207

25	Das Kopfsteinpflaster von Denain	216
26	Wie fährt man ein Finale?	223
27	Taktik in Aktion	231
28	Am Rande des Todes	237
29	Der letzte Giro	258
30	Ein Kreis um die Fahrer	266
31	Alles auf eine Karte.....	277
32	Bomben werfen	283
33	Zeitfahren Nr. 2.....	287
34	Der Bidonplan	291
35	Kopfsteinpflaster-Chaos.....	295
36	Der Glaube an den Sieg.....	304
37	Dieser Schmerz geht vorbei	306
38	Die Rolle von Roglič	310
39	Der Plan	313
40	Ein Kreuzfeuer aus Attacken	319
41	Die Falle	325
42	Die Einsamkeit	328
43	Das Krankenhaus	333
44	Führungsqualitäten	342
45	Der entscheidende Moment	346
46	Guter Tonus	351
47	Zu Tränen gerührt	355
48	Krokette	359
49	Paris	363
50	Eine wunderbare Reise	365
	Nachwort	371
	Der Autor.....	375

Prolog

»Männer!«

Merijn Zeeman wandte sich mit lauter, auf verraucht gemachter Stimme an die versammelte Mannschaft. Er tat sein Bestes, um das Klischee des in die Jahre gekommenen, Zigarre qualmenden Teamchefs zu bedienen, der seinen jungen Fahrern am Vorabend des Rennens erklärte, wie die Sache am nächsten Tag ablaufen würde. Im hell erleuchteten Speisesaal eines Hotels an der katalanischen Küste klopfte der 43-jährige Sportdirektor von Jumbo-Visma mit dem Finger auf das weiße Tischtuch, als wolle er auf einem Streckenplan der Etappe zeigen, wo »die Schlacht« sich abspielen würde.

»Männer! Das ist die Stelle, an der sich morgen alles entscheiden wird!« Zeeman blickte zu seinen Zuhörern auf, legte seine Rolle ab und sagte mit seiner normalen, helleren Stimme: »Und alle anderen Sportlichen Leiter erzählen ihren Fahrern genau das Gleiche! Jeder einzelne! Sie weisen auf den ihrer Meinung nach kritischen Punkt auf der Strecke hin, und genau da passiert es dann am nächsten Tag. Dort fällt die Entscheidung. Und hinterher sagen sie alle: ›Hab ich's nicht gesagt?‹ Wenn nämlich alle sagen, dass sich das Rennen an eben dieser einen Stelle entscheiden wird, dann wird es auch so kommen.«

Wir saßen nach dem Essen in erlesener Runde zusammen, unter anderem mit Geschäftsführer Richard Plugge und dem Sportlichen Leiter Grischa Niermann. So wie sie arbeitete Zeeman seit Jahren im Herzen des Radsports. Ein paar Monate zuvor hatte er erkannt, dass sie auf taktischer Ebene noch zulegen konnten. Um ihre stärksten Gegner zu überraschen, wollte Zeeman, dass Jumbo-Visma die eigene Rennstrategie noch kritischer unter die Lupe nahm.

Als Zeeman wenig später vom Tisch aufstand und sich auf sein Zimmer zurückzog, wurde mir klar, dass dies der springende Punkt war und dass es im Jahr 2022 genau darum gehen würde: um die Taktik. Es fühlte sich wie der vor-

läufig letzte Schritt des Plans an, an dem sie seit der Gründung des Teams im Jahr 2013 gearbeitet hatten. Ich nahm mir vor, in einem ruhigen Moment noch einmal auf das Thema zurückzukommen.

Die Episode trug sich im Dezember 2021 zu, als die Fahrer und das Support-Team von Jumbo-Visma im Hotel Barcarola im Küstenort Sant Feliu de Guíxols untergebracht waren. Es war der Vorabend der dritten und letzten Saison, in der ich das WorldTour-Team begleiten würde, mit dem Ziel ein Buch über dessen Hintergründe und Entwicklung zu schreiben. Als ich mich vom Tisch erhob, fragte ich mich, wie die Fahrer auf die – bislang noch nicht näher definierte – neue taktische Herangehensweise reagieren würden.

Die meisten Fahrer saßen in der kleinen Lobby zusammen und spielten am einzigen Tisch im Raum Poker. Einige Coachs und Betreuer standen an der Bar, tranken ein Glas Bier und sahen den Fahrern dabei zu, wie sie versuchten, sich gegenseitig über den Tisch zu ziehen.

Was würde Steven Kruijswijk von den neuen taktischen Erkenntnissen halten? Ich vermutete, dass er sie begrüßen würde. Kruijswijk, der noch nie für ein anderes Team gefahren war, war vor ein paar Jahren der erste Fahrer gewesen, der den neuen Weg, den das Team unter der Leitung von Richard Plugge und Merijn Zeeman eingeschlagen hatte, mitgegangen war. Kruijswijk, der bei der Tour de France 2019 den dritten Platz belegt hatte, war mittlerweile nicht mehr das Aushängeschild der Mannschaft. Nach zwei enttäuschenden Jahren sei er durchgereicht worden, stellte er fest. Neben einem Etappensieg bei der Tour hegte er einen großen Wunsch: mit seinem Team die Tour zu gewinnen. Bei der Tour 2022 würde er eine wichtige Rolle für die Leader Primož Roglič und Jonas Vingegaard spielen können.

Der junge Däne Vingegaard hielt sich nach dem Winter in seiner Heimat Glyngøre für etwas träge, aber er hatte nun mal eine Schwäche für Hamburger. Dennoch war Vingegaard in Sant Feliu de Guíxols bester Laune. Zwar hatte der Slowene Tadej Pogačar in den beiden Vorjahren die Tour gewonnen, aber im Sommer 2021 hatte Vingegaard ihn einmal im langen Anstieg hinauf zum Mont Ventoux abgehängt. Seine Testergebnisse hier im Trainingslager in Spanien waren für ihn die Bestätigung dessen, was er ohnehin vermutet hatte: Wenn er mit seinem jetzigen Gewicht zu solchen Leistungen in der Lage war, dann könnte er im Juli, wenn er leichter war und gezielter trainierte, auch Pogačar schlagen und die Tour gewinnen.

Und die neue taktische Ausrichtung, die noch nicht feststand? Ich konnte mir nicht vorstellen, dass Vingegaard etwas dagegen haben würde. Der Däne war jung, wissbegierig und formbar, und er hatte bereits im letzten Jahr bei einem Etappenrennen im Baskenland gesehen, dass man mit der richtigen Taktik weit kommen konnte. Vingegaard würde sicher bald von dem neuen Kurs überzeugt sein. Das Gleiche galt für den ehrgeizigen Wout van Aert, auch er einer der Leader des Teams, der nicht dafür bekannt war, neuen Herausforderungen aus dem Weg zu gehen.

Wie offen Tom Dumoulin für die anstehenden Veränderungen war, blieb allerdings abzuwarten. Der Mann aus Maastricht haderte seit einer Weile mit sich selbst und war nur noch ein Schatten des Fahrers, der 2018 mit Sunweb Zweiter der Tour geworden war. Seit seinem Wechsel zu Jumbo-Visma bereitete er seinen Coachs Kopfzerbrechen. Damals hatte man gedacht, mit dem Giro-Sieger von 2017 in den kommenden Jahren große Erfolge erzielen zu können. Doch Dumoulin tat sich schwer, sich an die Methoden von Jumbo-Visma anzupassen. Überhaupt schien er sich mit dem Radsport insgesamt schwerzutun.

Ebenfalls im Trainingslager dabei: Helfer wie Jos van Emden und Nathan Van Hooydonck, Talente wie Tobias Foss und die Neuzugänge Christophe Laporte, Tiesj Benoot und der Mountainbiker Milan Vader, für den sich vor allem die Frage stellte, wie er mit der Umstellung und der Kultur im Team zurechtkommen würde. Er teilte sich das Zimmer mit Roglič, was er sehr spannend fand. Roglič, der nach einem schweren Unfall als Skispringer ebenfalls erst spät mit dem Radsport begonnen hatte, hatte ihn beruhigt. »Wie alt bist du?«, hatte er ihn gefragt. »25? Na, lass es ruhig angehen, du hast noch viel Zeit. Entspann dich.« Vader war für diese Worte sehr dankbar gewesen.

Bei den neuen Fahrern ging ich davon aus, dass sie sich gut an die neuen Vorgaben anpassen könnten. Jeder im Radsport wusste, dass Jumbo-Visma in vielerlei Hinsicht fortschrittlich war, und wenn man den Luxus hatte, für dieses Team fahren zu dürfen, wusste man, dass Innovation ein Teil der Strategie war.

Und Primož Roglič? Wie würde er das sehen? Roglič war ein Fahrer, der einen eigenen Kopf hatte und es liebte, zu attackieren. Er war der Fahrer, der das Team in den letzten Jahren groß gemacht hatte, der es seit seiner Ankunft im Dezember 2015 dazu gebracht hatte, immer besser zu werden. Roglič besaß eine ausgeprägte Siegermentalität und verlangte sich und dem Team viel ab. Er hatte in der Zwischenzeit bereits wieder intensiv allein für sich in Monaco trainiert, so hart, dass die Coachs, die die hochgeladenen Trainingsdateien

sahen, ein wenig die Stirn runzelten. Ich konnte mir nicht vorstellen, dass Roglič vor fortschrittlichen Ideen im Radsport zurückschrecken würde.

Robert Gesink fehlte im Trainingslager. Der Mann aus Achterhoek hatte sich mit Corona infiziert und war zu Hause in Andorra geblieben. Für die Stimmung war das vielleicht ganz gut so, denn Gesink, der seit 2007 bei der Mannschaft, die damals noch Rabobank hieß, unter Vertrag stand und sie auch in den schwierigen Zeiten zusammen mit Kruijswijk jahrelang getragen hatte, war ziemlich sauer gewesen, als er von Zeeman erfahren hatte, dass er es nicht in die Vorauswahl für die Tour geschafft hatte. Gesink war von Natur aus nicht unbedingt ein progressiver Fahrer, hatte sich aber als einer der ersten ganz und gar dem Höhentherapie verschrieben und sich unter Zeemans Anleitung auf Mentaltraining eingelassen. Die Chance, dass Gesink die Tour 2022 fahren würde, war trotzdem gering.

Dies war ein wichtiges Trainingslager, das erste, bei dem die Fahrer seit den italienischen Herbstrennen zusammenkamen. Damals war Zeeman zu dem Schluss gekommen, dass die taktische Marschrichtung von Jumbo-Visma einer Überarbeitung bedurfte. In diesem Trainingslager würden sie in den nächsten Wochen so arbeiten, wie sie es in den vergangenen Jahren sukzessive perfektioniert hatten. Die Trainer und Sportlichen Leiter würden mit den Fahrern etliche Gespräche zum Thema Persönlichkeitsentwicklung führen. Es waren Zeitfahr-Testeinheiten geplant, bei denen ausgeklügelte Geräte eingesetzt wurden, um eine bessere Abstimmung zwischen Mensch und Maschine zu erreichen. Und am Anstieg nach Sant Grau sollte den Fahrern nach intensiven Anstrengungen Blut abgenommen werden, um den Laktat Spiegel zu messen, als erster physischer Indikator für die Form der Athleten. Auf der Grundlage dieser Daten erstellten die Coaches und Trainer dann sorgfältig individuell abgestimmte Trainings- und Ernährungspläne, damit die Fahrer in den für sie entscheidenden Rennen so gut vorbereitet wie möglich an den Start gehen könnten.

Wie in den letzten beiden Jahren war auch 2022 der Gewinn der Tour de France das große Ziel von Jumbo-Visma. Seit dem Sieg von Joop Zoetemelk mit TI-Raleigh im Jahr 1980 war es keiner niederländischen Mannschaft mehr gelungen, den Sieger zu stellen. In den Jahren 2020 und 2021, als Roglič und Vingegaard nacheinander den zweiten Platz belegten, war Jumbo-Visma näher dran gewesen als je zuvor. Dennoch war nach der Rückkehr aus Paris ein bitterer Nachgeschmack geblieben. 2020 hatte Roglič das Gelbe Trikot am vorletz-

ten Tag beim Zeitfahren hinauf zur Planche des Belles Filles auf spektakuläre Weise verloren, und 2021 war er in der hektischen ersten Tour-Woche so schwer gestürzt, dass er einige Tage später aufgeben musste. Die Verletzungen hatten ihn körperlich zermürbt. Positive Aspekte der Tour 2021 waren Vingegaards Aufstieg und die Art und Weise, wie sich Wout van Aert als Leader etabliert hatte und dem Team mit seinem offensiven Rennstil neue Impulse gab. Das waren Dinge, auf denen das Team aufbauen konnte.

Nach der abgelaufenen Saison hatten sich die Trainer und Sportlichen Leiter auf sich selbst besonnen und sich gefragt, wo sie ansetzen mussten und was sie verbessern konnten, um dem Team 2022 den entscheidenden Vorteil zu verschaffen. Nachdem sie im Oktober 2021 in drei Evaluierungs-Meetings im neuen Mannschaftsquartier in Brabant unter der Leitung eines externen »Performance-Coachs« alles auf den Prüfstand gestellt hatten, hatten sie sich in die wissenschaftliche Literatur vertieft, sich an ihre Kontakte bei den Spezialeinheiten der niederländischen Armee gewandt und die Fußballclubs AZ Alkmaar und Ajax Amsterdam besucht. Sie würden neue Pläne schmieden. Zeeman hatte inzwischen eine Idee, wo er ansetzen müsste.

Zwei Tage nach seiner markigen Ansprache im Hotel ging ich mit Zeeman an den Strand. Er räumte ein, dass man bei Jumbo-Visma bis dahin im Großen und Ganzen so gearbeitet hatte, wie es alle anderen Teams auch taten.

Diese Zeiten seien demnach offenbar vorbei, merkte ich an.

»Ich hoffe es«, sagte er. »Das ist es, was ich durchbrechen will, denn sonst habe ich kein Vertrauen, dass wir gewinnen werden.«

Wir setzten uns auf eine Steinmauer an der hölzernen Strandpromenade. Das blaue Wasser des Mittelmeers plätscherte uns entgegen. Zeeman erklärte, dass man im Spitzensport auf höchstem Niveau manchmal Risiken eingehen, Dinge durcheinanderwirbeln und die anderen Coachs ins Grübeln bringen müsse. »Wir müssen uns eine List einfallen lassen«, sagte er. Er sah die Rennen vor sich, und wenn sie wie üblich mit ihren größten Konkurrenten ins Finale gehen würden, mit Tadej Pogačar bei der Tour und mit Mathieu van der Poel bei den Klassikern, würden sie nicht gewinnen. »Wir müssen eine Bombe werfen«, sagte Zeeman.

Es war diese Grundeinstellung, die mich schon immer an Sportmannschaften fasziniert hatte, die Suche nach neuen Möglichkeiten. Dieses Team hatte seit 2013 seine Methoden verfeinert, seinen Plan Jahr für Jahr verbessert und

nach jeder Saison überlegt: Was ist nun das Wichtigste, das wir verbessern können? Was sollten wir als Erstes anpassen? Jetzt war die Zeit gekommen, sich angreifbar zu machen. Es war an der Zeit, ihre Denk- und Arbeitsweise in Sachen Taktik auf den Prüfstand zu stellen.

Zeeman verwies auf die siebte Etappe der zurückliegenden Tour. Damals hatte Van Aert so eine Bombe platzen lassen. Er und Mathieu van der Poel hatten die Kontrolle übernommen und sich wie junge Hunde in Szene gesetzt, indem sie früh attackierten, wie Junioren fuhren und so die anderen Teams in Unruhe versetzten. Aber Jumbo-Visma fehlte ein Folgeplan. »Wir haben einfach wieder das Gleiche wie immer gemacht«, sagte Zeeman. »Aber was wäre passiert, wenn wir es geschafft hätten, am nächsten Tag wieder Chaos zu stiften? Bei Pogačars Team hatte schon am Vortag Panik geherrscht.« Es war eine verpasste Chance gewesen, und solche Chancen bekommt man nicht oft, wie Zeeman nach all den Jahren wusste. Sie mussten sich noch besser auf mögliche Szenarien vorbereiten. Sie mussten eine Strategie entwickeln, aus der sich jede ihrer Aktionen im Rennen herleiten ließe. Aber wie diese Strategie aussehen sollte, das wusste er noch nicht.

Der Radsport hatte sich in den letzten Jahren rasant verändert. Bei der Tour wurde nicht mehr bis zum letzten Anstieg des Tages abgewartet. Die großen Fahrer griffen früher an. Diese Jungs waren jünger, wilder und schienen jede Gelegenheit zum Angriff zu nutzen, die sich ihnen bot. Es gab keine schwachen Schafe mehr, es gab für ein starkes Kollektiv, wie es das Team Sky in der Vergangenheit gewesen war, keine einfachen Opfer mehr, die man zur Schlachtbank führen konnte. »Die Rennen sind offener geworden«, sagte Zeeman. »Und deshalb gibt es Raum für taktische Schachzüge.«

Ein Mehr an solchen Aktionen bedeutete, dass auch mehr Wissen über die Konsequenzen einer mutigen Fahrweise nötig wäre. Zeeman: »Noch sagt jeder: ›Was bildet der Kerl sich ein?‹ Die Kultur im Radsport war lange Zeit so, dass man als töricht galt, wenn man Risiken einging. Aber ich glaube, dass die heutigen Fahrer viel schlauer sind als die Coachs, die hinter ihnen im Auto sitzen. Die sind oft Angsthasen, die ihre Angst auf die Fahrer projizieren. Aber drehen wir es mal um. Reden wir nicht immer nur über Angst und Kontrolle, überlegen wir uns andere Szenarien. Sagen wir zum Beispiel, Primož greift hundert Kilometer vor dem Ziel an. Was passiert dann? Können wir fünf Schritte weiter denken? Können wir herausfinden, warum das eine kluge Idee wäre? Das ist die Richtung, in die ich gehen möchte.«

Der springende Punkt sei, dass man alles im Auge behalten und sich immer fragen müsse, was das Risiko sei. Das war die nackte Wahrheit: Der Kern der Innovation begann auch damit, dass man es zuließ, sich angreifbar zu machen. Sich etwas zu trauen, zuzugeben, dass man etwas nicht weiß. Also: Was genau wird im Rennen passieren, wenn man eine bestimmte Sache tut? Wo ist dann Pogačar? Wo sind die anderen? Wie reagiert UAE? Wie reagiert die Teamleitung von Ineos, wie das Team Sky inzwischen hieß?

»Es fängt damit an«, so Zeeman, »dass wir die Kernfrage definieren: Wie gewinnt man ein Radrennen? Wie werden Radrennen entschieden? Und wie können wir das beeinflussen? Im Wesentlichen möchte ich, dass wir besser verstehen, was Radsport ist.«

Es blieb nur ein Problem, wie er einräumte: »Darin sind wir noch nicht gut.«

Nando Boers
Amsterdam, Mai 2023

Einleitung

Am Samstag, dem 6. Juli 2019, gewann der Jumbo-Visma-Fahrer Mike Teunissen die Auftaktetappe der 106. Tour de France in Brüssel. Anschließend wurde er auf dem Podium in der belgischen Hauptstadt auch als erster Führender der Gesamtwertung geehrt. Die Radsportlegende Eddy Merckx überreichte Teunissen das Gelbe Trikot.

Mit diesem Sieg beendeten Mike Teunissen und Jumbo-Visma eine 30-jährige Leidenszeit, in der kein niederländischer Fahrer bei der Tour auch nur einen Tag lang das Gelbe Trikot getragen hatte. Die Übernahme des *Maillot jaune* krönte die Arbeit der Teamleitung um Richard Plugge, Merijn Zeeman und Mathieu Heijboer. 24 Stunden später gewann Jumbo-Visma in den Straßen von Brüssel auch das Mannschaftszeitfahren, den Inbegriff von Teamwork. Dass Mike Teunissen auf der dritten Etappe seine Führung in der Gesamtwertung verlor, war zwar bedauerlich, aber nicht weiter schlimm.

Drei Wochen später bestieg Kapitän Steven Kruijswijk in Paris als Dritter der Gesamtwertung das Podium. Sein Rückstand auf den Gesamtsieger betrug nach mehr als 3.000 Rennkilometern nur 1:31 Minute. Kruijswijk war der erste Fahrer im Team, der den neuen Trainings- und Ernährungsansatz von Jumbo-Visma kompromisslos mittrug. Auf den Champs-Élysées stand er neben dem Gewinner des Gelben Trikots, Egan Bernal von Ineos.

Rund einen Monat später gewann Primož Roglič die Spanien-Rundfahrt, der erste Grand-Tour-Sieg für Jumbo-Visma, eine Leistung, die der Slowene 2020 und 2021 wiederholen konnte. Der frühere Skispringer war Ende 2015 in letzter Minute verpflichtet worden, um den Kader aufzufüllen. Er erwies sich als erstaunlich leistungsstark, und nach intensivem Coaching schaffte es Roglič in den folgenden Jahren in die Weltspitze. 2020 und 2021 war er die Nummer eins auf der Rangliste des internationalen Radsportverbands UCI.

Nach der Tour 2019 fragte mich Richard Plugge, der Direktor von Jumbo-Visma, ob ich Interesse hätte, ein Buch über das Team zu schreiben. Plugge war für mich kein Unbekannter. Von 2007 bis 2012 war er Chefredakteur des Sportmagazins *Sportweek/NUsport*, wo ich als Reporter gearbeitet hatte. 2013 wurde Plugge Direktor des Radsportteams Blanco Pro Cycling, dem Nachfolger der aufgelösten Rabobank-Mannschaft und Vorläufer des heutigen Teams Jumbo-Visma.

Wir vereinbarten, dass ich das Team drei Jahre lang begleiten würde, um Informationen für ein Buch über das Team und die zehn Jahre zu sammeln, die es bis Ende 2022 im Peloton verbracht haben würde. Ich würde eine Reportage machen, unabhängig vom Team, selbstfinanziert und von meiner eigenen Neugier geleitet. Über welche Themen ich schrieb, blieb mir überlassen.

Jumbo-Visma hatte in letzter Zeit viel gewonnen – 2019 immerhin 49 Rennen –, aber sie wollten noch höher hinaus: Sie wollten die wichtigsten Etappenrennen gewinnen, allen voran die Tour de France.

Ein Spitzenteam so hautnah zu begleiten, war an sich schon etwas Besonderes, aber auch die Jagd auf ein großes Ziel aus dieser Perspektive erleben zu können, war einzigartig. Ende 2019 verpflichtete das Team dann auch noch den besten niederländischen Rundfahrer der letzten 40 Jahre: Tom Dumoulin.

Ich stimmte Plugges Vorschlag zu, weil ich mich für ihre Vergangenheit interessierte. Ich hatte bereits mehrere lange Geschichten über das Team geschrieben – über ihren damaligen Kapitän Robert Gesink und ihre erste Tour im Jahr 2013 –, aber da war noch mehr. Wie hatte sich die Mannschaft vom hässlichen Entlein im Jahr 2015, in dem es als Team LottoNL-Jumbo gerade einmal sechs Siege einfuhr, zu einem der besten Teams der Welt entwickelt? Wie verlief der Weg vom Abgehängten zum Innovator? Welche Ideen steckten dahinter? Aber auch: Wie traten sie auf im Radsportmilieu, wo es gewiss noch Raum für Professionalisierung gab? Teamchef Richard Plugge hatte dazu die nötigen Gedanken und Ideen.

Welche Schritte mussten sie gehen, um zu überleben, und welche, um sich sportlich und wirtschaftlich zu verbessern? Welche Rolle spielte die Armee bei dieser Entwicklung? Welche Regeln legten sie gemeinsam mit allen Mitarbeitern fest, um zu gewährleisten, dass die Organisation weiter wachsen konnte, und warum war dieser Kompass, den sie »Der Blanco-Kurs« nannten, so wichtig?

Darüber hinaus wollte ich erfahren und erleben, wie das Team im Hier und Jetzt funktionierte. Wie versuchten die Teamleitung, die Coachs, Trainer und

Fahrer, sich zu verbessern? Welche Eigenschaften hielten sie für ausschlaggebend, damit sich ein talentierter Fahrer zu einem Weltklassemann entwickeln konnte? In welchen Bereichen schlummerte für Spitzenfahrer das Potenzial, noch ein paar Prozent herauszuholen? Wie war es ihnen gelungen, sich selbst immer weiter zu verbessern? Welche (wissenschaftlichen) Wege haben sie beschritten, um Informationen zu sammeln? Was haben sie getan, um mentale und körperliche Probleme anzugehen und Lösungen zu finden? Für die Fahrer, aber auch für sich selbst? Und was haben sie sich dabei gedacht, als sie versuchten, anderen Teams im Rennen taktisch ihren Willen aufzuzwingen?

In diesem Buch erfahren Sie, welche Pläne Teamchef Richard Plugge und Sportdirektor Merijn Zeeman Ende 2015 schmiedeten, um an die Spitze zu gelangen. Es gab keinen statischen Plan, der ausgearbeitet und dann umgesetzt wurde. Es war vielmehr ein organischer Plan, der allmählich gedieh, immer robuster wurde und in jeder Saison um neue Elemente ergänzt wurde, um auf aktuelle Ereignisse und neue Erkenntnisse zu reagieren. Schritt für Schritt lernten sie hinzu, Schritt für Schritt wurde das Team immer besser.

In den vergangenen drei Jahren war ich bei Rennen und Trainingslagern dabei, ich sah mir Windkanaltests und die Saisonevaluierungen im Hauptquartier an und ich lauschte häufig den Online-Meetings, in denen die Coaches ihre taktischen Pläne schmiedeten, miteinander über ihren Sport philosophierten und versuchten, sich gegenseitig zu verbessern. Es ging um die Bedeutung von Gruppendynamik, das Streben nach einer Optimierung der Ausrüstung und die neu gestaltete Ernährungsstrategie. Es ging um die Art und Weise, wie die Coaches ihre Fahrer ermutigten, anspornten und korrigierten und wie sie die Athleten auf ihr großes Ziel einschworen, das beste Team der Welt zu werden – und es zu bleiben. Sie erzählten mir auch von ihren neuen taktischen Plänen für 2022 und gewährten mir Einblick in ihre Strategiepapiere für ihre bis dahin erfolgreichste Saison.

Ich sah, wie Neuzugang Tom Dumoulin zur Mannschaft stieß, und erlebte aus nächster Nähe, wie er sich nach einer schwierigen Partnerschaft schließlich vorzeitig verabschiedete und seine Karriere im Frühjahr 2022 desillusioniert und des Radsports überdrüssig beendete. Unterdessen machte ein dänisches Talent eine rasante Entwicklung durch. Als Dumoulin für die Tour 2021 ausfiel, war klar, wer seinen Platz einnehmen würde: Jonas Vingegaard.

Ich habe außerdem gesehen, wie sich Jumbo-Visma wieder berappelte, nachdem ihnen am letzten Wochenende der Tour de France im Herbst 2020, im Zeit-

fahren zur Planche des Belles Filles, das Gelbe Trikot von einem wie entfesselt fahrenden Tadej Pogačar entrissen wurde. Ich beobachtete, wie sich das Team neu ausrichtete, die Philosophie anpasste, den Schlachtplan schärfte und begann, sich eher auf den »Prozess« als auf das »Ergebnis« zu konzentrieren. Dahinter stand die Überzeugung, dass man in der Lage sein musste, Rückschläge in Aktionen umzusetzen, sie in etwas Produktives zu verwandeln, um noch mehr zu erreichen.

Im Juli 2022 fuhr ich mit Jumbo-Visma zum *Grand Départ* der Tour de France nach Kopenhagen und reiste dann mit dem Team fast vier Wochen lang durch Frankreich. Ich konnte hautnah miterleben, wie all das, was sie sich in den vergangenen Jahren erarbeitet hatten, in die Tat umgesetzt wurde.

Es wurde ein unvergesslicher Monat, in dem das Team aufblühte. Mit Jonas Vingegaard an der Spitze gewann Jumbo-Visma nicht nur das wichtigste Radrennen der Welt, sondern auch sechs Etappen sowie mit Wout van Aert und Vingegaard die Punkte- und die Bergwertung. Und was vielleicht noch wichtiger ist: Das Team fuhr so offensiv, dass man mit Ehrfurcht darüber sprach. Die Art und Weise, wie Jumbo-Visma 2022 fuhr, das war Radsport, wie er einmal gedacht war, das war Radsport auf höchstem Niveau.

Jumbo-Visma hatte in zehn Jahren einen weiten Weg zurückgelegt. Und nun waren sie das beste Radsportteam der Welt.

Kapitel 28

Am Rande des Todes

Es dauerte noch anderthalb Stunden, bis diese eine Kurve auf der Strecke kam. Die letzte Kurve, bevor wir Ea, ein Dorf im Norden der spanischen Region Baskenland, erreichen würden. Seit Jahren lag es friedlich in diesem Tal, von den umliegenden Hügeln vor den Winden geschützt, die vom Golf von Biskaya kamen und oft von heftigen Regenschauern begleitet wurden. Die Hügel auf dieser Seite von Ea waren bewaldet oder mit grünen Weiden bedeckt, auf denen Pferde, Schafe und Esel weideten. Unter dem Grün verbargen sich zahllose Felsbrocken. Es war das, was man eine unbarmherzige Landschaft nannte.

An diesem Freitagnachmittag im April würden etwa 150 der weltbesten Radfahrer durch Ea kommen, auf ihrem Weg vom Startort Zamudio über eine kurvenreiche, 164 Kilometer lange Strecke zum Ziel in Mallabia bei der fünften Etappe der Baskenland-Rundfahrt, einem Etappenrennen, das in der Vergangenheit auch von berühmten Tour-de-France-Siegern gewonnen worden war.

Der Sportliche Leiter Marc Reef hatte Ea bereits erkundet. Zu Hause in Twente hatte er die Strecke und die sieben Etappen gescannt, analysiert und dann die wichtigsten Fakten in den Veloviewer eingegeben, eine Art iPad, das am Armaturenbrett des Autos befestigt war. Auf dem Bildschirm wurde während der Etappe die Streckenkarte für den Tag angezeigt und zusätzlich alle größeren Hindernisse und Orte, die für das Team an diesem Tag von Bedeutung waren: ob es bergauf oder bergab ging, wo sich enge Passagen über Bäche in kleinen Dörfern befanden, wo offene Abschnitte waren, auf denen der Wind freie Bahn hatte und man vorsichtig sein musste, weil Seitenwind das Peloton auseinanderreißen könnte. Reef hatte auch eingetragen, wo die Betreuer am Straßenrand standen. Diese hatten ebenfalls Zugang zum Veloviewer und konnten am Tag des Rennens ihren Standort noch präziser angeben. Auf diese Weise konnte

Reef den Fahrern über den Teamfunk genau mitteilen, wo die Betreuer warteten und ob der erste Mann Wasser oder ein »High Carb«-Getränk anreichte, so dass jeder Fahrer wusste, welchen Bidon er nehmen musste, um seinen Vorrat wunschgemäß aufzufüllen.

Kapitän Primož Roglič war auf der vierten Etappe am Nachmittag zuvor in Zamudio der Beste des Teams gewesen: Vierter. Er hatte den Prolog am Sonntag gewonnen und führte weiterhin die Gesamtwertung an. Jonas Vingegaard war am Vortag als 22. ins Ziel gekommen und belegte den siebten Platz der Gesamtwertung, 19 Sekunden hinter Roglič. Als bestplatzierte Helfer waren Sepp Kuss und Milan Vader drei Minuten hinter dem siegreichen Kolumbianer Daniel Martínez von Ineos über den Zielstrich gerollt. Auch das waren Fahrer, die andere Teams nicht einfach ziehen lassen würden.

Da Roglič seine Führung in der Gesamtwertung hatte verteidigen können, saß Marc Reef im ersten Wagen ganz an der Spitze der langen Kolonne der Teamfahrzeuge, die sich hinter dem roten Auto der Rennleitung und dem weißen Auto des Rennarztes einreiheten. Ich war an diesem Tag mit Reef im Auto unterwegs.

* * *

Am Vortag hatte ich auf der vierten Etappe neben dem Sportlichen Leiter Frans Maassen gegessen. Maassen steuerte im Baskenland das zweite Teamfahrzeug, und wir waren im Wesentlichen die Unterstützung von Reef, der vorne fuhr und dort die taktische Linie vorgab. Reef hatte einen besseren Blick auf das Feld als wir. Er konnte die Fahrer sehen. Wir waren so weit hinten in der Kolonne – die ersten 20 Autos waren die der federführenden Sportlichen Leiter –, dass wir die Fahrer nur auf offener Strecke in der Ferne sehen konnten, wenn sie um eine Kurve bogen oder unter uns Richtung Tal rasten, während wir noch hoch auf dem Berg waren und mit halsbrecherischem Tempo hinunterfuhren. Informationen erhielten wir via Bordradio von Reef und von den Fahrern, die in ihre Mikrofone sprachen, und über den Rennfunk der Wettkampfleitung. Später am Tag hatten wir auch Zugang zu Fernsehbildern, da es sich um ein WorldTour-Rennen handelte und der Sportsender Eurosport jede Etappe live übertrug.

Am Straßenrand sahen wir viele ältere Menschen, die am Zaun vor ihren Höfen standen und zuschauten, wie der bunte Tross vorbeizog. Erst die Motor-

räder, dann die Rennfahrer und schließlich eine Kolonne von Sportlichen Leitern, die Ersatzräder auf dem Dach hatten und kräftig hupten, wenn sie einander überholen wollten, weil einer ihrer Fahrer einen platten Reifen hatte oder am Ende des Pelotons andere Probleme mit dem Rad auftraten.

Vor dem Start der Etappe war ich zusammen mit Maassen und einer Reihe anderer Teamleiter vorausgefahren. Wir hatten alle das gleiche Ziel. Sah man sich die Strecke an, könnte es – je nachdem, wie die Wetterbedingungen waren – eine ziemlich nervöse Anfangsphase werden. Wir hielten oben auf einem Hügel an und stiegen aus. Frans Maassen blickte über das Tal, dann rief er Reef an, um ihn zu informieren, dass der Wind noch nicht stark genug wehte, um Einfluss auf das Rennen zu haben.

Er schaute auf eine Stelle in der Ferne im Tal, wo sich bereits die Motorräder der Rennjury, der Presse und der Polizei abzeichneten. Der Schwarm der Motorräder war das Zeichen, dass es so weit war: »Sie kommen!« Maassen sah mich an und grinste. »Ich finde das immer noch toll«, sagte er. »Ja, echt! Die Motorräder, die Autos. Sie kommen! Und dann die Hubschrauber am Himmel im Finale, *wappwappwappwappwapp*. Ist doch herrlich, oder?«

Jumbo-Vismas Plan für den Tag war, auf dieser Etappe nicht zu viel Energie zu verbrauchen. Rogličs Führung musste in dieser Phase der Rundfahrt nicht um jeden Preis verteidigt werden. Das würde zu viele Kräfte kosten. Die letzten beiden Etappen waren noch schwer genug und daher entscheidender für den Ausgang des Rennens als dieser vierte Tagesabschnitt.

Marc Reef leitete auch vor der vierten Etappe die Vorbereitungen und hatte gegen Mittag im Teambus im Gang gestanden, während die Fahrer ihre Startnummern ans Trikot hefteten oder noch eine Kleinigkeit aßen. Hin und wieder schauten die Fahrer von ihren bequemen Sitzen aus auf den Monitor, der oben im Bus hing. Ich saß unter dem Bildschirm, die Vorhänge vor den Fenstern waren geschlossen, um keine neugierigen Blicke zuzulassen.

Der Teambus war die Domäne der Fahrer und Coachs. Hinter den abgedunkelten Fenstern gab es niemanden, der sie störte, und nur wenn man unbedingt bei den Fahrern sein musste, weil man Sportlicher Leiter, Trainer, Teamchef oder Arzt war, ging man hier hinein. Kaffee trinken, bevor das Rennen losging, plaudern oder dergleichen tat man draußen.

Wenn Merijn Zeeman einen Ort benennen müsste, wo »der Spirit des Teams« wohnte, dann war es der Bus. Phil Jackson hatte bei den Chicago Bulls dafür gesorgt, dass die Kabine ein sicherer Ort war, wo die Mannschaft geschützt war

und wo sie beispielsweise vor dem Spiel Yoga-Übungen machen konnte. So weit war Zeeman noch nicht, aber der Innenraum des Busses war gut bewacht. »Da kommst du nur rein«, sagte Zeeman, »wenn du zum inneren Zirkel gehörst.«

»Wir lassen heute die erste Fluchtgruppe fahren«, sagte Reef. »Kontrolliert das Peloton. Wir brauchen unsere Energie dringend in den letzten beiden Tagen. Nach dem Start geht es direkt nach Norden, behaltet also den Wind im Auge. Macht euch auf ein hohes Tempo am Anfang gefasst.«

Roglič nippte in aller Ruhe an seinem Kaffee, während die Sonne durch das Seitenfenster schien. Er schaute hinaus, während Reef sprach, und richtete dann das Zifferblatt seiner Uhr auf die einfallenden Strahlen. Das Licht reflektierte in mein Gesicht. Ich sah auf. Roglič grinste.

Reef fuhr fort und zeigte auf dem Monitor die Bilder, die sie sich von Streetview und Google Maps zusammengesucht hatten. »Die wichtigsten Punkte: Kilometer 145, 159 und 184.« An diesen Kilometermarken begannen verschiedene Anstiege, und es war wichtig, zu diesem Zeitpunkt an der Spitze des Feldes zu sein.

Anschließend zeigte Reef, in welche Abschnitte er die Etappe eingeteilt hatte. Unter Verwendung der neu eingeführten strategischen Terminologie, von der das Team nicht wollte, dass ich sie öffentlich machen würde, erklärte er, wie er sich den weiteren Verlauf des Rennens vorstellte. »In den Abfahrten fährt Sepp vor Primož und Jonas, dahinter Milan. Wir fahren nur mit und arbeiten nicht. Unser Ziel ist es, dass Primož und Jonas heute in der gleichen Gruppe wie die anderen Klassementfahrer ins Ziel kommen.«

Nachdem das Peloton uns oben auf dem Hügel passiert hatte, stiegen Maassen und ich wieder ein. Ich fragte Maassen, wie ihm die neue taktische Vorgehensweise gefiel. Er sei zufrieden damit, sagte er und erklärte, dass die »Racecoachs« (den Begriff »Sportlicher Leiter« hatte Jumbo-Visma inzwischen abgeschafft) durch die Einteilung in verschiedene Phasen die Taktik auch für die Fahrer verständlicher machen könnten.

»Auf diese Weise liegt es auch mehr in der Verantwortung der Fahrer. So sind sie außerdem schneller in der Lage, ihre eigenen Entscheidungen im Rennen zu treffen.« Und das, erklärte er, sei der beste Weg. Dann konnte man am schnellsten reagieren, und je schneller man weiß, was zu tun ist, desto günstiger wird der

Ausgang des Rennens sein. Er wies darauf hin, dass sich der neue Weg für sie bereits Anfang März, noch vor E3 Harelbeke, auf der ersten Etappe von Paris-Nizza bewährt habe, als Roglič, Van Aert und Laporte die Plätze eins, zwei und drei belegten und Roglič daraufhin den Gesamtsieg in Nizza holte.

Maassen verwies auf den Veloviewer. »Und wenn man sich so intensiv mit der Taktik beschäftigt, beschert einem das auch in der Vorbereitung eine gewisse Ruhe. Man braucht ein paar Stunden, um alles auszufüllen, und dann macht man noch einen Rennplan. So ist alles klar geregelt. Grischa gibt jetzt schon die Daten für die Tour-de-France-Etappen ein.«

Frans Maassen war der dienstälteste Mann im Team. Er war von 1987 bis 1995 Profi gewesen, hatte 1991 das Amstel Gold Race und Silber bei der WM gewonnen und war 1993 Zweiter bei der Flandern-Rundfahrt geworden. Dann erhielt seine Karriere durch den Einzug von EPO in das Peloton einen Knick. Maassen stieg 1995 mitten in der größten Doping-Epidemie im Radsport aus. In den folgenden Jahren arbeitete er zunächst als Teammanager bei Rabobank und anschließend bei dessen Nachfolgern Blanco, Belkin, LottoNL-Jumbo und nun Jumbo-Visma. Er hatte so ziemlich jeden Sturm überstanden und sich mit einer Mischung aus Gleichmut, Lebensfreude, Sarkasmus und vor allem Liebe zum Sport und zu den Fahrern behauptet. Maassen galt bei Jumbo-Visma als sehr wichtig für den Teamprozess.

Ich fragte ihn, was genau er den anderen Coachs in diesen Tagen im Baskenland über den Zustand der Fahrer, die Stärke der Gegner und die taktische Herangehensweise erzählte, damit sie in etwas mehr als zwei Monaten bei der Tour die besten Chancen hätten, das wichtigste Rennen der Welt zu gewinnen. Maassen nannte die Baskenland-Rundfahrt einen guten Test, »um sie zusammen stärker zu machen«. Er bezog sich damit auf die Zusammenwirken zwischen Roglič und Vingegaard, die normalerweise die stärksten Klassementfahrer des Teams waren. Er sagte, dass sie eine Chance hätten, Pogačar zu schlagen, wenn sie bei UAE nicht wüssten, auf welchen der beiden Jumbo-Visma-Fahrer sie im Rennen achten sollten. Wenn Roglič an einem Anstieg attackierte, müsste Pogačars Team reagieren und Kraftreserven investieren, während Vingegaard in aller Ruhe im Windschatten Energie sparen könnte. Wenn sich UAE dafür entschied, nicht zu reagieren, hätte Roglič die Chance, einen Vorsprung herauszufahren. Und die Namen »Roglič« und »Vingegaard« ließen sich in diesem Szenario beliebig durcheinander ersetzen. Der wichtigste Aspekt dieser Taktik: Roglič und Vingegaard mussten sich gegenseitig den

Sieg gönnen und das Interesse des Teams über ihr eigenes stellen – eine Grundvoraussetzung, die Merijn Zeeman schon seit Jahren bei jeder Teampräsentation betonte. Dennoch durften und sollten die Fahrer auch ihre persönlichen Ambitionen im Beisein der anderen äußern, denn dadurch wurde jedem bewusst, welche Opfer jemand brachte, wenn er sich in den Dienst eines anderen stellte. Diese Synergie stärkte den Zusammenhalt im Team.

»Das Rennen hier gibt uns auch weitere Hinweise darauf, wer für das Tour-Aufgebot in Frage kommt«, sagte Maassen. Drei Männer seien über jeden Zweifel erhaben und gesetzt: Roglič und Vingegaard und dazu Van Aert, einer der Top-Favoriten für die in Kürze anstehende Flandern-Rundfahrt. Für den Tour-Start in Dänemark am 1. Juli waren noch fünf Plätze zu vergeben. Maassen verwies auf Sepp Kuss und Steven Kruijswijk und sagte, dass sie beide noch Luft nach oben hätten, zumal Laporte in sehr guter Form sei. »Das Niveau der Mannschaft wird immer höher«, sagte er.

Die vierte Etappe ging weiter, und Maassen war genervt, weil sich eine Fluchtgruppe gebildet hatte, die so zusammengesetzt war, dass keines der anderen Teams ein Interesse daran hatte, an der Spitze des Feldes zu arbeiten, um die Ausreißer in Schlagdistanz zu halten. Da Roglič die Gesamtwertung anführte, war es also die Aufgabe von Jumbo-Visma, den Abstand nicht zu groß werden zu lassen, und sie mussten vorne Tempo bolzen, während die Konkurrenz gemütlich am Hinterrad mitfahren und Energie sparen konnte.

Maassen seufzte, dass dies halt die Gesetze des Radsports seien und dass man, wenn einem niemand helfen wolle, den Verfolgern halt allein nachfahren müsse. Heute Nachmittag würden sie sehen, was sie das alles gekostet hatte.

»Was meinst du?«, fragte Reef über das Bordradio.

Maassen: »Was glaubst du, wer sich freuen würde?«

Reef antwortete, dass er Milan Vader und Sepp Kuss lieber noch nicht einsetzen wollte. »Wir müssen akzeptieren, dass wir das Trikot vielleicht verlieren. Idealerweise sollten wir am letzten Anstieg zu viert sein und dann die Kontrolle haben.«

Sie trennten die Verbindung, und wir hörten, wie Reef zu den Fahrern sagte, sie sollten nicht mit vollem Tempo fahren. »Wir werden uns nicht umbringen. Wir fahren, aber nicht zu viel.«

Maassen grinste. »So ein Kackrennen aber auch! Die anderen werden uns nicht schonen. Zum Glück sind es nur noch 140 Kilometer.«

Er griff nach seinem Handy. »Ich werde Neil Stephens anrufen. Vielleicht schicken sie ja doch noch einen Mann nach vorne. Das würde schon einen Unterschied machen.« Der Australier war Teammanager von Bahrain und in derselben Generation als Profi gefahren wie Maassen.

»Neil, hörst du mich? Neil, ich bin's, Frans, von Jumbo-Visma. Willst du vielleicht auch einen Mann vorne mitfahren lassen?«

»Hi, Frans, sorry. Wir sehen dafür keinen Grund. Für uns ist niemand in der ersten Gruppe eine große Bedrohung.«

Maassen griff nach dem Bordfunkgerät. »Marc? Bahrain wird heute nicht fahren.«

Am Nachmittag kam es zum Sprint einer größeren Gruppe mit den besten Klassementfahrern, den Daniel Martínez von Ineos gewann, und bei Jumbo-Visma waren alle zufrieden. Sie hatten das wichtigste Ziel des Tages erreicht: Roglič und Vingegaard kamen in der Spitzengruppe ins Ziel und verteidigten ihre Positionen in der Gesamtwertung. Roglič würde auch am nächsten Tag als Führender an den Start gehen.

Als er an den Bus heranrollte, deutete Vingegaard mit einer nachdrücklichen Daumen-an-der-Gurgel-Geste an, dass er am Limit gefahren war und nicht schneller hätte fahren können. Maassen lobte ihn dafür, am letzten Anstieg auf die Attacke eines Konkurrenten reagiert und dafür gesorgt zu haben, dass die Spitzengruppe zusammenblieb. »Darüber denkt man nicht groß nach, weißt du«, meinte Vingegaard und blickte aus seiner gekrümmten Haltung auf. »Das ist Intuition. In so einem Moment reagiert man einfach.«

Inzwischen hatte sich Milan Vader eingefunden und auch er begann mit seinem Ritual nach dem Rennen. Er hörte Vingegaard zu. »Die Gruppe war heute sowieso ein bisschen zu groß«, sagte der Däne und schaute wieder von seinem Lenker auf. »Morgen ist ein neuer Tag. Dann heißt es wieder Hölle oder Paradies.«

Vader sah Vingegaard nach, wie er von seinem Rad abstieg und im Bus verschwand. Vader fand, dass er einen guten Tag gehabt hatte, zwar schwer, aber er hatte ihn genossen. »Für mich ist das hier das Paradies.«

Am nächsten Tag in Zamudio stieg Milan Vader nach der Teambesprechung aus dem Bus. Er würde noch einmal sein Rad checken, ob alles in Ordnung war, ob die Maße stimmten, ob der Sattel richtig saß, der Lenker gerade war und ob die Bremsen richtig eingestellt waren. Es war die Macht der Gewohnheit. Rad-

sportler machen so etwas ständig, bevor sie losfahren, vor dem Training oder dem Start einer Etappe.

Die Räder standen neben dem Teambus in einem mobilen Radständer. Auf der einen Seite schirmte der eigene Bus, auf der anderen der von BikeExchange den Wind ab. Es war wieder bewölkt, sogar etwas kühl. Es könnte durchaus regnen.

Vader konnte sich ungestört seinem Rad widmen. Keiner der baskischen Radfans nahm Notiz von ihm. Sein schwarz-gelbes Trikot wies ihn zwar als einen der Rennfahrer aus, ebenso seine schlanke Statur und die braunen Unterschenkel, aber keiner der Basken hatte eine Ahnung, wer er war. Sie richteten ihre Aufmerksamkeit vor allem auf Roglič, der in Spanien nach seinen drei Vuelta-Siegen in Folge sehr populär war. Er ließ sich mit den Fans fotografieren und gab ein paar Autogramme, aber man konnte an seinem stoischen Blick erkennen, dass er bereits mit der heutigen Etappe beschäftigt war. Es würde ein wichtiger Tag werden.

Milan Vader hatte vor der fünften Etappe ganz andere Sorgen. Er stand in seinem Rennoutfit auf dem mit Teambussen und -autos gefüllten Parkplatz, nahm sein Rad vom Dachträger und klemmte es zwischen seine glattrasierten Beine. Er drückte das Vorderrad gegen den Bus und beugte sich nach vorn über den Lenker, sein Becken hinter dem Sattel. Für manche Fahrer war es akribische Millimeterarbeit, so einen Lenker richtig auszurichten. War er wirklich 100 Prozent gerade? Er schaute mich mit seinem unbefangenen Gesicht an und sagte: »Mein ›gerade‹ ist nicht dasselbe wie das ›gerade‹ von anderen Fahrern.«

Vader war erst seit kurzem Profi im Straßenradsport – die Etappe nach Mallabia war sein neunter Renntag im Peloton – und er hatte mir Anfang der Woche erzählt, dass er schon viel von Primož Roglič gelernt habe, der im ersten Trainingslager der Saison sein Zimmergenosse gewesen war. Im Baskenland genoss er es, Roglič als Helfer beistehen zu können und das Chaos im Peloton und rund um das Rennen herum hautnah zu erleben. »Wie eine Militäroperation. Das gibt mir einen Kick.«

Vader war ein starker Mountainbiker aus der niederländischen Region Zeeland, der sechs Monate zuvor bei den Olympischen Spielen in Tokio in dieser Disziplin den zehnten Platz belegt hatte. Seine Straßensaison hatte mit der Valencia-Rundfahrt begonnen, wo das Team wegen einer Corona-Infektion vor der vierten Etappe nicht mehr an den Start gegangen war. Kurz darauf

wurde er selbst positiv getestet, aber die Symptome waren nur mild. Nach seiner Genesung wurde er vier Wochen später 50. bei Strade Bianchi, seinem ersten großen Klassiker. Einen Monat nach dem toskanischen Schotterrennen startete er nun im Baskenland bei seinem ersten mehrtägigen WorldTour-Rennen.

Als Roglič aus dem Bus kam, ging er zu seinem Rad mit der »1« am Rahmen. Letztes Jahr hatte er hier die Gesamtwertung gewonnen, nachdem er Tadej Pogačar mit einem klugen taktischen Schachzug düpiert hatte. Es war der wichtigste Tag für das Team seit dem Trauma der verlorenen Tour de France 2020. Es war der Tag, an dem das Selbstvertrauen zurückgekehrt war, der Tag, der die Richtung für das Jahr vorgegeben hatte.

Roglič war hochkonzentriert. Er schaute auf seine Reifen, die normalerweise einen Druck von 6,5 Bar hatten. Er hatte darum gebeten, den Druck heute um 0,4 Bar zu senken, da Regen drohte, und mit weniger harten Reifen hatte man mehr Grip. Vader und Vingegaard fuhren mit 0,2 Bar weniger.

»Joep?«, wandte sich Roglič an seinen Mechaniker. »Wie viel Druck hatte ich gestern auf den Reifen? 6,5? Ja, so sollte es dann okay sein jetzt, oder?« Er schaute sich noch einmal seinen Sattel an. Als er an mir vorbeiging, fragte ich ihn, ob er den Sattel höher oder niedriger haben wolle. »Tiefer«, sagte er im Vorübergehen und verschwand wieder im Bus.

Ich sah zu, wie Vader weiter an seinem mehr als 10.000 Euro teuren Hightech-Rad herumfummelte. Er und der zuständige Mechaniker sahen sich noch ein paar Mal gegenseitig an, wechselten ein paar Worte und dann klopfte Vader auf den Sattel. Er trug nun ein fröhliches Grinsen im Gesicht, und als er in den Bus stieg, sagte er: »Jetzt habe ich nichts mehr zu meckern. So ist es gut.«

Joep Verhees, der Mechaniker, der bei den Etappen bei Marc Reef im Auto saß und mit dem ich diesen Tag verbringen würde, schaute ihm hinterher. Zusammen mit zwei Kollegen kümmerte sich Verhees um die Räder der Fahrer. Er nickte und sagte, Vader habe seinen Lenker selbst ausgerichtet. Auch er musste grinsen. Vader hatte nicht bemerkt, dass seine Schalthebel ungleich montiert waren. »Wenn er es nicht merkt, werde ich nichts dazu sagen«, sagte Verhees.

Vader wusste, dass die fünfte Etappe zwischen Zamudio und Mallabia schwer sein würde, seine Coachs hatten es ihm gesagt. Unter all den kleinen, einwöchigen Etappenrennen war die Baskenland-Rundfahrt vielleicht das schwerste des ganzen Jahres. Keine Straße verlief gerade, es ging den ganzen Tag rauf und runter, und es waren nur starke Teams am Start.

Nachdem Marc Reef gecheckt hatte, ob die Kommunikationstechnik im Auto ordnungsgemäß funktionierte, und wir eingestiegen waren, erzählte er uns von seinem Plan. Er hoffte, dass sich eine passende Ausreißergruppe finden würde und dass sie als Team das Feld kontrollieren könnten und mit vier Mann über den vorletzten Anstieg kommen würden, Roglič und Vingegaard und dazu noch zwei Helfer, wahrscheinlich Vader, der 32. in der Gesamtwertung war, und Kuss, der 37. war, beide mehr als sechs Minuten hinter Roglič. »Dann können wir vorne um den Sieg mitfahren«, sagte Reef.

Er ahnte, dass es auf den ersten 26 Kilometern spannend werden würde. Wenn sich einige Fahrer frühzeitig vom Peloton lösen könnten und sich eine Ausreißergruppe formieren würde, könnte Jumbo-Visma zwischen Kilometer 17 und 22 »das Feld breit machen«, also mit vielen Fahrern an der Spitze fahren und ein gedrosseltes Tempo vorgeben, so dass sie quasi die Straße blockierten.

Reef griff nach dem Mikrofon, über das seine Stimme per Teamfunk in den Ohrhörern der Fahrer zu hören war. »Wer fährt?« Ein Fahrer antwortete sofort: »Ineos.« Reef gab die Order aus, sich an der Spitze des Pelotons zu gruppieren. »Jungs, wer hinten sitzt, jetzt aufrücken. Bremst es vorne aus.«

Wir hörten die Ansagen aus dem roten Wagen der Rennleitung vor uns, der wiederum in Kontakt mit den vor dem Feld fahrenden Motorrädern stand, die sehen konnten, welche Fahrer zu attackieren versuchten. Die Rennjury gab die betreffenden Trikotnummern weiter, die dann vom roten Auto über den Rennfunk an alle 40 Autos der Teamleiter weitergeleitet wurden. Wir hörten, dass Adam Yates von Ineos sich an die Spitze gesetzt hatte. »Aufrücken, Jungs«, rief Reef über das Mikrofon seinen über das Peloton verstreuten Fahrern zu. »Yates ist an der Spitze. Ineos legt ein hohes Tempo vor. In einer Minute kommt eine kurvige Abfahrt. Danach geht es wieder bergauf.«

Unterdessen fielen bereits die ersten Fahrer dem hohen Tempo zum Opfer und fielen aus dem Peloton zurück. Einer der ersten war Chris Harper, der Australier in Diensten von Jumbo-Visma. Als er immer weiter an Boden verlor, erkannte er, dass es aussichtslos war. Er stieg ab. In der ersten Rennstunde lag die Durchschnittsgeschwindigkeit bei 39 km/h.

Reef schaute auf den Veloviewer und gab weiter Anweisungen. Währenddessen lenkte er den Wagen mit großer Geschicklichkeit über die Strecke. Gerade bergab waren seine Steuerkünste beeindruckend. Radrennfahrer, die auf ihren dünnen Reifen in irrem Tempo an uns vorbeischnitten, Motorräder mit Mitgliedern der Jury und Fotografen hinten drauf, die sich vorbeischlängelten,

während wir zeitweise mit 90 km/h auf Abschnitten fuhren, auf denen der normale Verkehr nie schneller als 50 km/h war.

Dann ging es wieder bergauf, und wir sahen in der Ferne das Meer gegen die Klippen schlagen. Vor uns fuhren die Fahrer in einer langen Kolonne, bevor sie im nächsten Moment aus dem Blickfeld abtauchten, als die Straße eine weitere Kurve machte und das Peloton hinter einer Felswand verschwand. Den ganzen Tag ging es wie in einer Achterbahn rauf und runter. Reef erzählte mir später am Abend, dass ihn um diese Zeit »ein ungutes Gefühl« beschlichen habe, das Gefühl, er müsse wachsam sein.

Anhand der Meldungen, die über den Bordfunk kamen, konnten wir erkennen, dass das Rennen voll entbrannt war. Vingegaard forderte seine Teamkollegen auf, sich an die Spitze zu setzen. Kuss rief, dass er unterwegs sei, und Reef ermahnte sie, ruhig zu bleiben. Doch kurz darauf ergriff er das Mikrofon und rief ihnen zu, den Rückstand aufzuholen. »Kommt schon, Jungs! Ihr müsst die Lücke schließen.« Er klickte das Mikrofon wieder an den Magneten am Armaturenbrett und seufzte. »Kacke, macht schon Jungs, macht.« Er sah mich an. »Die anderen riechen jetzt Blut. Unser Blut.«

»Da liegt eins von unseren Rädern!«

Es war die Stimme von Pascal Eenkhoorn, der wegen des hohen Tempos ans Ende des Feldes zurückgefallen war und gerade in das Dorf Ea hineinraste. Reef trat auf die Bremse. Wir hielten an, die Karawane der anderen Teamfahrzeuge schoss links an uns vorbei. Sie fuhren weiter. Wir blieben stehen.

Vor uns lag ein Rad auf dem Asphalt, ein schwarzes mit gelber Gabel. Nicht weit entfernt saß ein Fahrer von Wanty auf dem Boden. Sein Gesicht war schmerzverzerrt.

Was dann geschah, schien sich in einer Dimension abzuspielen, in der die Zeit langsamer abzulaufen schien. Weiter unten auf der Wiese, 20 Meter von der Leitplanke entfernt, lag ein Fahrer. Inzwischen war ich ausgestiegen und stand an der Leitplanke. Er lag auf dem Bauch, in einer seltsamen Position. Ein Mann lief zu ihm hinab – er war aus dem weißen Auto vor uns gesprungen. Ein Polizist hob das kaputte Rad auf, wollte es mir reichen. Joep schnappte es sich, dann sah er den Fahrer auf der Wiese liegen und kletterte über die Leitplanke. Das Rad landete auf dem Wagen der Wanty-Teamleitung, wo noch Platz war. Dafür wäre später noch Zeit.

Der Mann aus dem weißen Auto vor uns war bereits beim Fahrer. Er zog sich blaue Latex-Handschuhe über. Der Fahrer atmete. Sein Rücken hob und senkte

sich. Das war das Einzige, was sich bewegte. Ich blickte zurück. Reef lief zum Rettungswagen und rief die Sanitäter herbei. Sie stiegen aus und machten sich auf den Weg nach unten, Reef hindendrein. Er war erschrocken, musste ein paar Mal tief durchatmen, um zu sich zu kommen.

Der Mann neben dem gestürzten Fahrer versuchte nun, ihm ins Gesicht zu sehen. Joep lief hin und begann mit den Armen zu fuchteln und auf seine eigene Schläfe zu zeigen. Ich glaube, er wollte deutlich machen, dass der Fahrer im Gesicht verletzt war. Die Sanitäter eilten, so schnell sie konnten, über die holprige Wiese, unter der zahlreiche Felsen verborgen waren. Sie knieten sich neben den Fahrer und drehten ihn um. Er musste Luft bekommen, und sie mussten sehen, ob er selbstständig atmen konnte. Das war das Wichtigste.

Der Fahrer schrie vor Schmerzen. Sein ganzes Gesicht war blutverschmiert. Es war Milan Vader. Er schrie. Er war in Not. Ich spürte Panik. Mein Herz schlug wie wild.

Der Sanitäter, der neben Vader kniete, zog eine Spritze auf. Vader kreischte wie ein Tier. Ich sah auf sein blutverschmiertes Gesicht. Ich hörte Reefs Stimme, der jetzt auch bei Vader war. »Bleib ruhig, bleib ruhig.« Hinter mir stand der gelbe Rettungswagen. Die Sanitäter versuchten, Vader zu stabilisieren. Joep warf mir Vaders Helm zu. Ich hob ihn aus dem Gras auf und legte ihn vorsichtig in den Kofferraum zwischen die Kühlboxen mit Durstlöschern und gekühlten Kohlenhydrat-Drinks. Der Helm war blutverschmiert. Auf der Wiese wurden die Beine des Fahrers an der Trage festgeschnallt. Sie setzten ihm eine Sauerstoffmaske auf. Reef telefonierte mit dem Teamarzt.

»Krankenhaus Cruces. Bilbao«, hörte ich ihn sagen.

»Er ist in schlechter Verfassung«, fuhr Reef fort. »Rücken und Arm. Bekommt kaum Luft. Schreit vor Schmerzen. Gutes Zeichen, denke ich.«

Reef lief hinunter zu den Sanitätern, die Vader anhoben und zum Rettungswagen trugen. Seine Schreie waren markerschütternd. Reef am Telefon: »Doc, was sollen wir tun?« Unterdessen kam der Bus 3513 des regionalen Nahverkehrs, der in Richtung Leikeito unterwegs war, an der Unfallstelle vorbei.

Der Fahrer des Rettungswagens drehte, denn zum Krankenhaus ging es in die andere Richtung. Als der Wagen wieder anhielt, blieb mein Herz einen Moment stehen. Das konnte doch nicht sein, oder? Was ging da drin vor sich? Ich fluchte. Wenn das nur gut ginge.

Als sich der Rettungswagen nach ein paar Minuten endlich wieder in Bewegung setzte und um die Ecke verschwand, wurde uns bewusst, dass wir »aus

dem Rennen« waren, dass wir Teil des normalen Lebens geworden waren. Ein Mann hinter dem Steuer eines alten Autos, das aus Richtung Ea kam, reagierte verärgert auf den Stau. Er schien dem Motorradpolizisten an den Kragen zu wollen, aber als der ihm einen strengen Blick zuwarf, setzte sich der Basker rasch wieder hinter das Steuer. Wir stiegen wieder ein und setzten unseren Weg fort. Milan Vader fuhr in die eine Richtung, auf die Intensivstation, wir in die andere Richtung, zurück zum Rennen. Der Teamarzt war auf dem Weg zum Krankenhaus in Bilbao.

Wir fuhren weiter, wie benommen. Im Auto war es lange Zeit still. An Vaders Rad war nicht viel zu sehen gewesen. Einer der Schalthebel hatte sich gelöst, und der Carbonrahmen wies Kratzer auf. Reef schaute auf den Veloviewer und beschloss, in den Tross des Rennens zurückzukehren. Er schnappte sich das Mikrofon und suchte Kontakt mit Frans Maassen. Sie berechneten schnell, dass wir zehn Kilometer hinter der letzten Gruppe lagen. Vor uns hatte der normale Verkehr wieder Besitz von der Straße ergriffen. Die Strecke führte nach Süden, machte eine Kurve und führte dann wieder nach Norden. Wir konnten »quer durchfahren« und hörten irgendwann wieder den Rennfunk, was ein seltsames Gefühl war, so als ob wir in eine Traumwelt zurückkehrten, in der wir uns vor dem Sturz auch aufgehalten hatten.

Wir kamen vor dem Rennen wieder auf der Strecke heraus, und Reef parkte den Wagen mit allen Ersatzrädern auf dem Dach auf dem Seitenstreifen. Er meldete Maassen, wo wir waren, und sagte, er würde mit Trinkflaschen bereitstehen, um die Fahrer zu versorgen. Die Motorräder der Presse und der Rennleitung kündigten die Ankunft der Spitzengruppe an. Auch der Hubschrauber tauchte wieder über uns auf. Da waren die Führenden. Sie wussten nichts von dem Unfall. Kuss hatte gerade abreißen lassen müssen. Die breite Straße verlief bergauf. Er schnappte sich eine Trinkflasche und fuhr stoisch weiter. Reef wurde wütend, als er einen Movistar-Fahrer sah, der sich an den Wagen seines Teamchefs klammerte, um wieder Anschluss an die Spitzengruppe zu finden. Wütend beschwerte er sich später bei der Rennleitung. Dann tauchte das Teamfahrzeug mit Maassen aus. Er warf uns mit großen Augen einen fragenden Blick zu.

»Ja, schlecht«, rief Reef ihm zu.

»Fokus?«, fragte Frans.

»Ja«, sagte Reef, »das ist jetzt wohl das Beste.«

»Dann werde ich mal nach Sepp sehen. Bleibst du mit Primož hinter der Gruppe?«

»Okay.«

»Komm, wir versuchen, die Sache wieder anzupacken.« Bevor er das Fenster wieder schloss, rief Maassen noch, dass Vingegaard sehr gut aussehe. »Und Primož ist auch ruhig.« Dann raste er nach vorn. Der Veloviewer zeigte an, dass es noch 58 Kilometer bis zum Ziel waren. Reef schnappte sich das Mikrofon und gab erneut Anweisungen zur Verpflegung und zum Zustand der Strecke, die vor uns lag.

Mir wurde zum ersten Mal in all den Jahren richtig bewusst, wie nervös das alles war. Ich hatte schon dutzende Male bei Rennen mit Teamleitern im Wagen gegessen. Bei mehreren Etappen der Tour de France, bei großen Klassikern wie Paris-Roubaix und bei Etappen der Katalonien-Rundfahrt und der Tour de Romandie. Reef beobachtete die Straße vor ihm. Konzentration. Das Rennradio informierte rasselnd über die Situation im Rennen, man hörte die Fans schreien und applaudieren, der Hubschrauber gab sein nervöses Knattern von sich, da war das Quietschen der Reifen, das Kreischen der Bremsen, die Hupen der anderen Autos und Motorräder, die Sirenen von Rettungswagen und anderen Einsatzfahrzeugen, das Trillern der Polizisten, die darauf hinwiesen, dass etwas nicht in Ordnung war, Streckenposten, die mit lautem Pfeifen vor Hindernissen warnten, und die kaum zu verstehenden Fragen der Fahrer im Rennen. Währenddessen musste Reef die Taktik im Auge behalten und gegebenenfalls ändern, Anweisungen geben und das Auto auf der Straße halten, während auf der Abfahrt die Fahrer in halsbrecherischem Tempo an uns vorbeischossen und verzweifelt versuchten, den Anschluss an die vor ihnen fahrenden Kollegen wiederherzustellen.

Maassen berichtete, dass er mit Davide Bramati, dem italienischen Teamchef von Quick-Step, telefoniert habe und dass sie sich geeinigt hätten, gemeinsam die Verfolgung von Ineos zu organisieren. »Morgen sehen wir dann weiter«, sagte Maassen. »Dann kreuzen wir wieder die Klingen. Heute sind wir Freunde.« Reef schnappte sich das andere Mikrofon und teilte den Fahrern die neue Situation mit. »Quick-Step wird uns bei der Verfolgung unterstützen.« Auf dem kleinen Fernsehschirm, der neben dem Veloviewer befestigt war, sahen wir fast sofort, dass Rémi Cavagna im Trikot des Französischen Meisters begann, mit kräftigen Tritten die Pedale herumzuwirbeln. Die Rivalen Roglič und Remco Evenepoel hatten ihre Kräfte vereint. Wir fuhren die Abfahrt nach Durango hinunter.

Dann klingelte Reefs Handy. Es war Viertel vor fünf. Es lagen noch 20 Kilometer vor den Fahrern. Eine unbekannte Nummer. »Ja? Oh, so ein Glück.« Er legte auf und stieß einen Seufzer aus. Die Rennleitung. Sie hatten Nachricht aus dem Krankenhaus erhalten. »Milan ist stabil«, sagte Reef. »Einige Rippen gebrochen.« Er griff nach dem Mikrofon und nahm Kontakt zu Maassen auf.

»Er ist stabil.«

Maassen: »Gut.«

Inzwischen ging vor uns das Rennen weiter. Wir rasten durch Eibar, eine relativ große Stadt mit vielen Menschen am Straßenrand. Morgen würde hier die letzte Etappe enden.

Es ging auf den Schlussanstieg zu, die Fahrer von Jumbo-Visma sollten nur reagieren, wenn die direkten Konkurrenten etwas probierten. Enric Mas von Movistar und dann Evenepoel – der Nichtangriffspakt war schneller hinfällig als gedacht – attackierten, aber Vingegaard reagierte sofort. Reef forderte seine Fahrer an der Spitze auf, die Kontrolle zu behalten. »Ihr müsst nicht fahren, aber ihr dürft auch niemanden ziehen lassen. Primož, du weißt, was du zu tun hast.«

Wie sich herausstellte, hatte Vingegaard am Ende die besten Chancen auf den Etappensieg. Reef hob seine Stimme, schaltete einen Gang rauf und rief, dass Vingegaard sie heute alle aus den Schuhen fahren könne. »Mach sie am letzten Anstieg fertig, Jonas. Du auch, Primož, packt sie euch. Für morgen brauchen wir jede Sekunde, die wir kriegen können. Zieht durch bis zum Zielstrich, noch ist alles drin.« Es hatte zu regnen angefangen.

Nach dem chaotischen Zieleinlauf in Mallabia, wo Vingegaard kurz vor der Linie bei einer Kollision mit Aleksandr Vlasov zu Fall kam, lautete das Fazit, dass sich der Schaden in Grenzen hielt. Vingegaard hatte 20 Sekunden und Roglič über eine Minute verloren. Er war auf den achten Platz zurückgefallen und hatte sein Leadertrikot an Evenepoel verloren, der acht Sekunden Vorsprung auf Daniel Martínez von Ineos hatte. Vingegaard war Sechster.

Am Bus fuhr sich Vingegaard bereits locker auf der Rolle aus. Er hatte ein hellblaues Handtuch um den Hals und die Regenjacke geschlossen. Die Straßen von Mallabia glitzerten vom Regen. Er seufzte, ärgerte sich über Vlasov, mit dem er kollidiert war, und fluchte derb auf Dänisch, wollte aber die Hoffnung auf den Gesamtsieg nicht aufgeben. »Ich denke, ich werde morgen frühzeitig angreifen«, sagte er zu Maassen.

Vingegaard trat weiter in die Pedale, um so schnell wie möglich das Laktat in seinem Blut abzubauen und seine Muskeln zu erholen, um für die morgige

Etappe fit zu sein. Ich fragte ihn, ob er mitbekommen habe, was mit seinem Teamkollegen geschehen war. Er nickte und erklärte, Vater sei schnell abgefahren, habe sich nach vorn arbeiten wollen und die Kontrolle verloren. Er sei ein zu großes Risiko eingegangen, fand Vingegaard. »Milan hätte mich bei seinem Sturz fast mitgerissen«, sagte er.

Maassen sah uns an. »Milan hat Glück, dass er noch lebt.«

Im Hotel herrschte niedergeschlagene Stimmung. Marc Reef stand neben dem Bus, aus dem die Fahrer ausgestiegen waren, um sich vor dem Essen massieren zu lassen. Er erzählte, wie er ihn erlebt hatte, diesen Tag, den wir Seite an Seite, aber mit den Gedanken jeder für sich allein verbracht hatten. »Als ich bei Milan war, habe ich mit ihm geredet«, sagte Reef. »Ich sagte: ›Milan, ich bin hier bei dir, man wird dir helfen‹, und ich übersetzte, was er sagte, für die Ärzte, die ihn versorgten.«

Reef hatte sich wegen der seltsamen Position, in der Vater gelegen hatte, Sorgen über innere Verletzungen gemacht, aber er war etwas zuversichtlicher geworden, als der blutüberströmte Fahrer in den Rettungswagen gehoben wurde. Immerhin gab es dort mehr Geräte.

Auch er hatte sich erschrocken, als der Rettungswagen wieder anhielt. Warum fuhren sie nicht? Fahrt doch bitte, bringt ihn ins Krankenhaus. Als sich der Wagen wieder in Bewegung setzte, hatte Reef das Gefühl, mitten im Nirgendwo zu stehen. Er war hin- und hergerissen. Sollte er ins Rennen zurückkehren? Dem Krankenwagen hinterherfahren? Der Teamarzt brauchte in etwa so lange wie wir, um das Krankenhaus zu erreichen, damit war die Entscheidung gefallen: zurück ins Rennen, mit all seinen Zweifeln, denn was hätte er für seinen Fahrer jetzt wirklich noch tun können? Er fühlte sich verantwortlich und dachte: Fuck, jetzt bringen sie ihn weg, und wie und wann werden wir ihn wiedersehen? Werden wir ihn wiedersehen?

Reef spielte alles noch mal durch, schüttelte ein paar Mal den Kopf und sagte, in seinem Oberstübchen habe es ordentlich herumgespuckt. Er fragte sich, ob er die richtigen Dinge getan hatte. Die bohrenden Gedanken hatten ein wenig nachgelassen, als er zum Rennen zurückkehrte und am Straßenrand stand, Trinkflaschen verteilte und auf Movistar fluchte, die einen Fahrer am Wagen mitzogen. »Das war eine andere Emotion, und das hat geholfen.« Er lachte höhnisch.

Die Strecke habe auch ihren Anteil gehabt, sagte ich. Es habe nicht nur an der Strecke gelegen, meinte Reef. Die Fahrer von heute seien besser trainiert, hätten mehr Ausdauer, führen leichtere Räder, wirklich alles sei heutzutage am Limit, was bedeute, dass jeder schneller fahren kann und länger durchhält. All diese Fahrer bereiten sich monatelang auf die Tour vor, und bei diesen Rennen wollen sie nicht durch den Fehler eines anderen oder einen Sturz in Mitleidenschaft gezogen werden, so dass jeder auf den wichtigen Streckenabschnitten an der Spitze des Feldes fahren will. »Wo Milan gestürzt ist«, sagte Reef, »war es nicht so extrem gefährlich, fand ich. Größeren Einfluss hatte, dass es heute sehr lange gedauert hat, bis sich eine Ausreißergruppe absetzen konnte, so dass alle immer erschöpfter und erschöpfter wurden.«

Reef überlegte. Klar, man könnte einen Anstieg zu Beginn der Etappe einbauen, um so gleich Bewegung reinzubringen, aber dann liefen alle Rennen gleich ab und letztendlich verhindere man damit auch nicht, dass die Abgehängten am Gipfel Kopf und Kragen riskierten, um wieder zur Spitzengruppe aufzuschließen. »Es bleibt ein gefährlicher Sport«, sagte Reef abschließend. »Auf 25 Millimeter breiten Reifen, nur mit Helm, Trikot und Shorts bekleidet ... Aber so ist die Situation im Radsport nun mal.«

Kurz später kamen die Sportlichen Leiter im Bus zusammen. Die Fahrer lagen auf ihren Zimmern, während Maassen die Situation um Vader erläuterte. Die Gesichter waren angespannt, einige hatten ihren Blick auf den Boden gerichtet. Andere rührten in ihrem Kaffee. Jeder versuchte, seine Gedanken zu sortieren.

Das *Algemeen Dagblad* hatte nach einem Gespräch mit dem Vater von Milan Vader eine Meldung herausgegeben. Nach Informationen aus dem Krankenhaus stand es nicht gut um Milan. Er hatte sich nicht nur die Rippen gebrochen, sondern auch mehrere Wirbel, außerdem war die Halsschlagader in Mitleidenschaft gezogen. Er lag im Koma.

Im Bus sprach Maassen von einem »harten Tag« und sagte, Vader habe »einen wirklich schlimmen Unfall« gehabt, aber die Operation sei erfolgreich verlaufen. Ihm sei ein Stent in die Halsschlagader eingesetzt worden. »Wir hoffen das Beste«, sagte er. Reef berichtete, dass Vader bei Bewusstsein war, als man ihn in den Rettungswagen brachte. »Peter, unser Arzt, steht in Kontakt mit den Ärzten im Krankenhaus. Er ist einigermaßen optimistisch.«

Bei aller Sorge um Vader war zu spüren, dass auch das Rennen das Team beschäftigte. Am nächsten Tag stand die letzte Etappe an, dann würde die Ent-

scheidung um den Gesamtsieg fallen. Sie waren sich darüber im Klaren, dass sie für ihren verletzten Fahrer nichts tun konnten und er sich in guten Händen befand, wie sie sich gegenseitig versicherten. So hart es klang, aber das Rennen ging weiter. Milan Vader bekam von all dem nichts mit.

Früher am Abend hatte ich im Zimmer der Betreuer und des Osteopathen gesessen, als Sepp Kuss mit der Massage dran war. Er sagte: »Morgen wird der Beste gewinnen. Alle werden Vollgas geben.« Dann stand er auf, wickelte sich ein Handtuch um die Hüfte und legte sich auf die Liege des Chiropraktikers. Noch mehr Arbeit für den schwächtigen, hageren Körper.

Später am Abend sagte Maassen, dass er glaube, dass Vingegaard morgen am stärksten sein werde und dass Roglič heute gezockt und verloren habe. »Wir werden alles daran setzen, doch noch zu gewinnen.« Reef hatte zu den Fahrern gesagt: »Ich glaube, wir können es morgen packen.« Und Roglič hatte unmittelbar nach der Zielankunft verkündet, dass er morgen angreifen werde.

Die Attacke kam mehr als 41 Kilometer vor dem Ziel in Eibar, aber die Konkurrenten reagierten und ließen Roglič auch später nicht mehr aus den Augen. Danach mischte sich Vingegaard in den Kampf an der Spitze ein und kämpfte mit Remco Evenepoel und Daniel Martínez um den Etappensieg. Vingegaard erreichte das Ziel in Eibar schließlich als Fünfter. Den Sieg in der Gesamtwertung holte sich Dani Martínez von Ineos.

Ich hatte neben dem Teamarzt im Bus gesessen. Robert Kempers wollte nicht viel über Milans Situation sagen. Das konnte er auch nicht, denn die medizinischen Informationen waren vertraulich. Er sagte aber, dass er seit den Olympischen Spielen in Rio bei jedem Rennen die Telefonnummern der Kontaktpersonen aller Fahrer in seinem Handy hatte. Das hatte er sich nach dem schweren Sturz von Annemiek van Vleuten angewöhnt, die damals Glück im Unglück gehabt hatte. »Viele Eltern schauen ihren Kindern im Fernsehen zu«, sagte Kempers. So konnte er ihnen notfalls direkt aus dem Krankenwagen ein Update geben. Dass der Fahrer noch atmet, zum Beispiel.

Nach der Zieleinfahrt kehrten die Fahrer einer nach dem anderen zum Teambus zurück, der unten im Tal an einer Hauptstraße in Eibar stand. Es dauerte eine Weile, bis Marc Reef Zeit fand, denn er musste nicht nur eine Nachbesprechung des Rennens abhalten, sondern auch eine Vorschau auf die kommende Trainingswoche geben, enttäuschten Athleten ein paar aufmunternde Worte

sagen und sich mit anderen Coachs über die Leistungen der Fahrer beraten. Es gab viel zu erledigen, bevor alle abreisten.

»Wir sind auf dem richtigen Weg, was die Tour betrifft«, sagte Reef schließlich, an den Bus gelehnt. »Aber wir müssen vor allem darauf achten, dass wir im Rennen immer vorausschauen, auch wenn wir in einer idealen Position sind.« Er sagte, dass sie sich von nun an nicht mehr mit einer Situation zufriedengeben dürften, auch wenn diese Situation wunschgemäß aussah. Die Analyse des Rennens müsse ständig in Echtzeit weiter fortgesetzt werden. Man müsse weiter kalkulieren, abschätzen und die entsprechenden Schlüsse ziehen.

Neben dem Bus standen bereits die großen Rollkoffer. Einige Fahrer wie Gijs Leemreize und Pascal Eenkhoorn würden noch die Nacht in Bilbao verbringen, andere wie Sepp Kuss würden sofort nach Andorra aufbrechen, wo sie wohnten. Roglič fuhr mit einem Betreuer direkt nach Biarritz. Nach einer kurzen Übernachtung würden sie am Morgen mit der Erkundung der vorletzten Etappe der Tour de France beginnen, dem 40 Kilometer langen welligen Zeitfahren zwischen Lacapelle-Marival und Rocamadour. Danach reiste er weiter nach Monaco.

Beim Ausfahren saß Vingegaard kopfschüttelnd auf der Rolle und ärgerte sich über seinen heutigen fünften Platz und den sechsten in der Gesamtwertung. »Fuck«, sagte er. »Das ist nicht schön.«

Maassen legte ihm einen Arm um die Schulter. »Mach dir nichts draus«, sagte er, »wir haben alles getan, was wir konnten.«

Lucas, einer der Betreuer, sah, wie ich die Szenerie beobachtete, und fing an zu grinsen. »Wie der Auszug aus Ägypten«, sagte er. »Nach dem Rennen wollen immer alle so schnell wie möglich weg.« Ich lachte. Ja, so schnell wie möglich ins Ziel kommen und im Ziel so schnell wie möglich von dort verschwinden. Die frisch geduschten Roglič und Jernej kamen vorbei, grüßten kurz und stiegen ins Auto, machten sich auf den Weg zur Durchgangsstraße und verschwanden hupend in Richtung französischer Grenze. Wenige Augenblicke später fuhr der Teambus mit dem Ziel Flughafen ab. Dort würden wir essen, schlafen und am nächsten Morgen in aller Frühe die Heimreise antreten.

Nur einer war im Krankenhaus zurückgeblieben. Milan Vader hatte immer noch keine Ahnung, was ihm am Vortag passiert war.

* * *

Es dauerte lange, bis Milan Vader nach seinem Sturz im Baskenland wieder zu sich kam. Man hatte versucht, ihn nach vier Tagen aus dem Koma zu wecken, aber die Unruhe in seinem Körper nahm zu, je wacher er wurde. Er stellte dem Pflegepersonal sogar ein paar Fragen, aber davon wusste er später nichts mehr. Er kann sich an diesen Tag im April nicht erinnern. Sie versetzten ihn wieder in ein künstliches Koma, denn so würde die Genesung am erfolgreichsten sein.

Die ersten Tage im Krankenhaus in Bilbao waren kritisch. Ein Scan zeigte, dass sein Gehirn unter Sauerstoffmangel gelitten hatte und die rechte Seite seines Körpers nicht auf Reize reagierte. Es wurde eine halbseitige Lähmung befürchtet. »Das zu hören, war ziemlich hart«, sagte er später.

Am 19. April, elf Tage nach dem Unfall, erhielt ich von Merijn Zeeman die Nachricht, dass Vader wieder selbstständig atme und der Chefarzt sich am Freitag von der Familie des Fahrers verabschieden werde, da er davon ausgehe, dass Vader schon am Montag in die Niederlande zurückfliegen werde. Drei Tage später erhielt ich ein Foto, auf dem ein junger Mann mit entblößtem Oberkörper zu sehen war, an dem eine Menge Schläuche befestigt waren. Er reckte beide Daumen in die Höhe.

Dann klingelte das Telefon.

»Hallo, hier ist Milan. Milan Vader.« Er fragte, wie es mir ginge.

Ich war überwältigt davon, seine Stimme zu hören. Ich war zu perplex, um überhaupt etwas Sinnvolles aufschreiben zu können. Als ich nach ein paar Minuten auflegte, fielen mir nur die drei Fragen ein, die er seinem Vater gestellt hatte, als sie ihn das erste Mal aus dem Koma holen wollten: Wie hoch ist mein Puls? Hat Roglič gewonnen? Kann ich eine Cola haben?

Einen Monat später sah ich ihn von weitem auf der Gortstraat in Richtung Terrasse des Restaurants De Herberg in Middelburg gehen. Ich war baff von der Kraft dieses Körpers, der so zerstört gewesen war. Als er in Bilbao wieder zu sich gekommen war, hatte er nur noch 55 Kilo gewogen und sieben Kilo Muskelmasse verloren. Er hatte kaum Fett an seinem abgemagerten Körper. Als er im Krankenhaus einmal auf die Toilette schlurfte, kam er an einem Spiegel vorbei und dachte: eine wandelnde Leiche.

Auf der Terrasse bestellte Milan Vader einen Eistee und danach ein alkoholfreies Bier. Er war froh, eine Weile rauszukommen, und sprach darüber, was ihm passiert war und was vor ihm lag. Ende des Monats würde er wissen, ob er die schweren Blutverdünner absetzen könnte. Er rechnete damit, noch in diesem Jahr sein Comeback geben zu können.

Im Rotterdamer Erasmus-Krankenhaus wurde ihm Anfang Juni mitgeteilt, dass der Stent in seinem Hals gut eingepasst war, die Venen um ihn herum jedoch noch etwas schwach waren. Er müsse noch eine Weile warten, bis er auf leichte gerinnungshemmende Medikamente umsteigen könne.

Mit dem Radfahren durfte er bereits wieder beginnen, allerdings war es mit einem kleinen Risiko verbunden, das möglicherweise große Folgen haben könnte. Ein Sturz auf den Kopf oder innere Blutungen könnten dazu führen, dass sich sein Kopf irgendwann mit Blut füllte, weil die Medikamente das Blut nicht gerinnen ließen. Dieses Risiko würde immer bestehen, da er ohnehin weiter blutgerinnungshemmende Mittel einnehmen müsste.

»Gut«, hatte er dem Arzt gesagt, »wenn ich wieder Rennen fahren kann, werde ich es tun.« Der Arzt hatte ein wenig auf die Bremse getreten. Zuerst müsse er sich mit seinen Eltern und seiner Freundin beraten.

Seine Eltern sagten: »Wir werden dir das Fahrrad nicht wegnehmen«, und seine Freundin fragte: »Versprichst du mir, ein MRT von deinem Kopf machen zu lassen, wenn du stürzt?«

Er antwortete, dass im Falle eines Sturzes ein zusätzlicher Scan keine schlechte Idee wäre.

Aber ob er nach einem Sturz denn wisse, ob er mit dem Kopf auf dem Asphalt aufgeschlagen sei, fragte ich ihn. Würde er nach jedem Sturz mit dem Teamwagen ins Krankenhaus fahren? »Oje«, sagte er, »gute Frage.«

»Hattest du jemals Angst?«, fragte ich.

Er dachte einen Moment nach und sagte dann: »Nein, eigentlich nicht. Ich habe keine Erinnerung an den Unfall. Ich habe aber von meinen Eltern erfahren, dass ich bei der Einlieferung ins Krankenhaus einen Arzt gefragt habe: ›Werde ich das überleben?‹«



Eine einmalige Chance, ein besonderes Buch: Drei Jahre hinter den Kulissen eines der besten Sportteams der Welt.

Im Juli 2022 krönte das Team Jumbo-Visma seine bemerkenswerte Erfolgsgeschichte, als Jonas Vingegaard erstmals als Sieger der Tour de France in Paris einfuhr. Es war der erträumte Lohn eines langen Weges, der direkt bei der Gründung des Rennstalls eingeschlagen worden war.

In den drei Jahren bis zum Tour-Sieg bekam der Schriftsteller Nando Boers die einmalige Gelegenheit, dem Team Jumbo-Visma hautnah zu folgen. Mäuschen spielend durfte er überall dabei sein und erlebte so aus nächster Nähe, wie moderner Radsport in Training und Wettkampf funktioniert und wie die taktischen Rennpläne der Mannschaft ausgeheckt und umgesetzt wurden.

Das Resultat ist ein packendes, überaus lehrreiches Buch über Planung, Beharrlichkeit und Erfolg im Sport - und auch weit darüber hinaus.

»Ein außergewöhnlich gelungenes Buch [...]. Wer es gelesen hat, wird die Tour de France zweifellos künftig mit anderen, sachkundigeren Augen sehen.«

NRC HANDELSBLAD

