



Der Löwe von Flandern

Mit dem erstmaligen Gewinn der Tour de France im Juli 1969 brach die große Zeit des Eddy Merckx an. Der „Löwe von Flandern“, der wegen seiner stets attackierenden Fahrweise auch „der Kannibale“ genannt wurde, dominierte fortan die Radsport-Weltelite wie kein anderer Fahrer vor ihm.

In seinem Essay „Die Tour de France als Epos“ hatte der Kulturphilosoph Roland Barthes schon in den frühen 1960er Jahren das größte Radrennen der Welt analysiert. Es kenne in Wirklichkeit „nur vier Bewegungen: Führen, Verfolgen, Ausreißen, Eingehen. Führen ist der härteste Akt; Führen heißt immer: sich opfern; es ist reines Heldentum, das viel eher dazu bestimmt ist, einen Charakter zur Schau zu stellen, als ein Resultat zu erringen; bei der Tour macht sich das Vorpreschen nicht direkt bezahlt, es wird gewöhnlich durch kollektive Taktiken eingeschränkt. Verfolgen ist hingegen immer ein wenig feige, es gehört zu einer Erfolgssucht, die sich um Ehre nicht

kümmert: mit Exzeß, mit Provokation verfolgen ist ganz offen Teil des Bösen (Schande über ‚Reifenlecker‘). Ausreißen ist eine poetische Episode mit der Absicht, eine freiwillige Einsamkeit darzustellen, allerdings wenig wirksam, da man fast immer eingeholt wird, aber auch ruhmvoll im Verhältnis zu der Art der sinnlosen Ehre, die sie stützt. Das Eingehen kündigt das Aufgeben an, es ist immer schrecklich, es macht traurig, wie ein Zusammenbruch: auf dem Mont Ventoux hat das Eingehen einiger Fahrer einen ‚hiroshima-artigen‘ Charakter.“

Roland Barthes schrieb solche Gedanken zu Zeiten des großen Jacques Anquetil nieder, des ersten Fahrers, der die Tour fünfmal gewonnen hat (zwischen 1957 und 1964). Einen Eddy Merckx kannte Barthes noch nicht. Von einem zwangsläufigen „Sich-opfern“ in der Führungsposition konnte bei diesem Belgier keine Rede sein. Denn mit Merckx betrat ein Fahrertyp die Bühne, der jedes Radrennen, die über 4500 Kilometer der Tour de France eingeschlossen, nach Belieben beherrschte, von vorne her, in Führung liegend. Für ihn schien auch nicht zu gelten, wenn der „Spiegel“ schrieb: „Pathos ist Pflicht bei der Tour de France: Einsamer Kampf harter Männer gegen Schneestürme, wunde Hintern, bleierne

Beine und gegen Sturzwunden, in denen Schweiß und Straßendreck brennen. Existenzkampf auf die Straße verlegt.“

Eddy Merckx wurde 1945 in einem Brüsseler Vorort geboren. Mit 17 Jahren gaben ihm seine Eltern, Inhaber eines Kolonialwarenladens, die Chance seines Lebens: Falls er das Nachwuchswettbewerb am 1. Mai gewönne, dürfe er Radrennfahrer werden. Es sollte der Beginn einer Kette von Erfolgen werden, wie sie der Radsport noch nicht gesehen hatte: nahezu 450 Siege als Profi (allein fünfmal den Giro d'Italia und fünfmal die Tour de France), 80 als Amateur, fast 100 auf der Bahn, bis heute ein – auch in der Vielseitigkeit – unerreichter Rekord. Erstmals Straßenweltmeister wurde Merckx 1967 – und kassierte pro Rennen schon 3000 bis 3500 Mark. Er gehöre, so urteilte sein Radler-Kollege Franco Bitossi, „zur Jet-Generation. Als ich mit ihm an der Spitze kurbelte, fühlte ich mich wie ein Schlachtopfer“.

Wo immer Eddy Merckx fortan mitfuhr, zeichnete ihn der unbedingte Wille zu siegen aus. Er schonte sich nie, er fraß nicht nur seine Konkurrenten, er fraß die Strecke, die Berge und natürlich die Siegpämien. Das sollte manchen Veranstalter schon bald zur Verzweiflung treiben, denn ohne Merckx kamen keine Zuschauer, mit Merckx gab es keine Spannung, weil der Sieger von vornherein feststand. Der Sportjournalist Hans Blickensdörfer hat den Fahrstil des Belgiers so beschrieben: „Die außergewöhnliche Kraft seiner Hüften ermöglicht ihm das Treten großer Übersetzungen auf lange Distanzen. Bergkönige wie Bahamontes und Gaul treten viel niedriger, weshalb ihr Stil auch leichter und flüssiger wirkte als der von Merckx. Trotzdem glaube ich nicht, daß sie den Belgier, wenn dieser Vergleich möglich wäre, im Hochgebirge abgehängt hätten. Denn Eddy Merckx ist der kompletteste von allen, sein Stampfen ist das Wuchtigste, was je den Lenker eines Rennrads erschütterte.“

Als Merckx 1969 zur Tour de France anreiste, hatte er zuvor bereits den Giro d'Italia mit Leichtigkeit für sich entschieden. Doch nach einem positiven Dopingbefund bei der 17. Etappe – dessen Umstände nie geklärt werden konnten – stand

seine Tour-Teilnahme auf dem Spiel. Wegen mysteriöser Umstände wurde die Sperre aber von vier Wochen auf zehn Tage verkürzt. Und Eddy Merckx griff sofort an: Neben dem Gesamtsieg entschied er sieben Etappen für sich und gewann als bislang einziger Fahrer der Tour-Geschichte gleichzeitig das Bergtrikot und das Grüne Trikot des besten Sprinters.

Mit 24 Jahren hatte Eddy Merckx schon alles gewonnen, was es im Radsport zu gewinnen gibt. Und doch hatte seine Ära gerade erst begonnen, die er hauptsächlich bei den Profiteams Faema (einem italienischen Hersteller von Kaffeemaschinen, 1968–1970) und Molteni (einer italienischen Wurstfabrik, 1971–1975) verbrachte. Legendar freilich war die Art und Weise, wie er seine Gegner in Grund und Boden fuhr, etwa bei der berühmten Attacke gegen Rudi Altig am 4. Juli 1969 hinauf zum Ballon d'Alsace: „Aus der nächsten Kurve schießt Merckx heraus wie ein Sprinter aus der Kurve einer Radrennbahn in die Gerade, aber diese Gerade steigt so an, daß der bis an die Grenze seiner Leistungsfähigkeit gegangene Altig den Kampf aufgeben muß. Plötz-

Eddy Merckx im Gelben Trikot des Führenden zeigt die Aufnahme auf der linken Seite. Sie entstand (wie auch jene links) am 15. Juli 1969 auf der entscheidenden 17. Etappe von Luchon nach Mou-



renx in den Pyrenäen. Oben: Eddy Merckx nach seinem vierten Sieg bei der Tour de France in Folge am 23. Juli 1972.

lich scheint er auf der Stelle zu treten, während der Belgier mit wütender, nie nachlassender Wucht dem Gipfel entgegen strebt. Rudi Altig hat mehr gegeben, als er hatte. Er wäre vom Rad gefallen, wenn er versucht hätte, den diabolischen Rhythmus zu halten. Vom letzten Kilometer verliert er einen halben auf Merckx und muß auch noch Galera an sich vorbeiziehen lassen. Merckx gewinnt die Etappe vor Galera und übernimmt das Gelbe Trikot – um es nicht mehr abzugeben.“

Ein Jahr später, 1970, gab es nur eine Frage: Wer wird Zweiter hinter Merckx? Eigentlich könne nur er selbst sich schlagen, meinte Jacques Anquetil, der kühle Taktiker, und fügte hinzu: „Er denkt nur an den Sieg und läßt alle Phasen verstreichen, in denen er sich schonen könnte.“ Tatsächlich zeigte der anscheinend Unbesiegbare erstmals Anzeichen von Schwäche – am 22 Kilometer langen Anstieg zum 1900 Meter hohen Mont Ventoux. Weit in Führung liegend, „fraß“ Eddy wie gewohnt den Berg, doch auf dem letzten Kilometer, fast an der Stelle, an welcher der Engländer Tom Simpson drei Jahre zuvor gestorben war, brach er ein und schleppte sich, obgleich wegen seines Riesenvorsprungs als Sieger, mit letzter Kraft über die Ziellinie. Erst 1972 erwuchs Merckx in dem Spanier Luis Ocaña (Tour-Sieger 1973) ein ernsthafter Konkurrent.



Heute unvorstellbar: Ein Teilnehmer der Tour de France von 1923 rastet am Wegesrand und wird von einer Anwohnerin versorgt.

Mitte der 1970er Jahre forderte das Alter seinen Tribut, neigte sich die Karriere des einst unbesiegbaren „Kannibalen“ dem Ende zu. 1977, auf dem Weg nach Alpe d’Huez, schlug sich Merckx mit kolikartigen Magenschmerzen herum und taumelte, 14 Minuten hinter Hennie Kuiper, die Serpentina hoch. Doch jetzt, in der Niederlage, zeigte Merckx Stolz und Größe. Nie wäre es ihm in den Sinn gekommen, bei der Tour aufzugeben. Dafür wurde der jahrelang mit fast übermenschlicher Konstanz fahrende Belgier in der Niederlage jetzt um so mehr respektiert und bewundert: „Bei meinem Stundenweltrekord in der Höhenluft von Mexiko City, da bin ich bis an die Grenzen des menschlichen Leistungsver-

mögens vorgestoßen. Mehr kann einer freiwillig nicht leisten, dachte ich – bis heute. Ich habe heute so gelitten, wie ich es nicht für möglich gehalten habe.“

Die Tour der Leiden, sie hatte letztlich auch einem Eddy Merckx seine Grenzen gezeigt. Auch er, ihr Held, war am Ende fast ihr Opfer geworden. Gerade diese Qualität war es, welche dieses Radrennen von Anfang an zur Projektionsfläche größter Emotionen, aber zugleich auch zum lukrativen Wirtschaftsunternehmen und Medienspektakel gemacht hatte. Als sportliches Großereignis war die Tour hervorgegangen aus dem erbitterten Konkurrenzkampf zweier Zeitungsmacher. Pierre Giffard, Herausgeber der Zeitung „Le Vélo“, hatte, um sein Blatt interessanter zu machen, schon vor der vorletzten Jahrhundertwende die auflagensteigernde Idee gehabt, ein großes Radrennen zu organisieren: Paris–Bordeaux. Sein Erzrivale Henri Desgrange, Herausgeber der Sportzeitung „L’Auto“, suchte ihn mit allen Mitteln zu übertrumpfen – und kam 1902 auf den verwegenen Gedanken, eine Frankreich-Rundfahrt mit den Etappenzielen Lyon, Marseille, Toulouse, Bordeaux und Nantes auszurichten. Von 20000 Francs Gesamtsumme sollte der Sieger 3000 erhalten.

Schnell sollte sich für Desgrange die Investition in das Projekt auszahlen. Schon während des Rennens stieg die Auflage seines Blattes von 30000 auf über 65000 Stück an. Freilich war der organisatorische Aufwand zu jener Zeit, angesichts beschränkter technischer und kommunikativer Mittel, im Grunde nicht zu leisten. Abwicklung, Streckenkontrolle, Zeitmessung, medizinische Betreuung, Unterbringung und Verpflegung der Fahrer, alles steckte noch in den Anfängen. Und so ereigneten sich in dieser sogenannten „heroischen Epoche“ vor dem Ersten Weltkrieg die abenteuerlichsten Geschichten, wenn etwa ein Fahrer nach Gabelbruch (Material-Begleitfahrzeuge gab es noch nicht) 14 Kilometer zu Fuß von einem Pyrenäenpaß herunterlief und in einer Schmiede sein Rad reparieren ließ. Typisch auch die Notiz des 1903 zum Streckenposten abkommandierten Mitarbeiters von „L’Auto“: „Heute nacht habe ich mich, um die entscheidenden Kampfhandlungen dieser Etappe zu erleben, am Rand der prächtigen Landstraße postiert, die von Nevers nach Moulins führt. Endlose Zeit verstreicht, aber dann, gegen ein Uhr morgens, nähern sich zwei schemenhafte Gestalten auf Rennrädern. Ich springe auf und brülle: ‚Wer sind Sie?‘ ‚Garin‘, ruft der eine mit fast fröhlicher Stimme. ‚Pagie‘, röhrt der andere,

und ehe sie um die Kurve biegen, höre ich noch schallendes Gelächter und so was Ähnliches wie: „Wird Zeit, daß du ins Bett kommst, Kleiner!“ Solche Exklusivreportagen waren es, welche die Auflage von Desgranges Sportzeitung klettern und schon 1910 auf über 300000 verkaufte Exemplare anschwellen ließen.

In ein Professionalisierungs- und Kommerzialisierungsniveau nach heutigem Verständnis sollte die Tour erst mit Beginn der 1960er Jahre hineinwachsen. Bis dahin hatte es noch Nationalmannschaften gegeben, und die Organisatoren verboten Werbung am Mann. Auch konnten sich viele ihrer Helden in den 50er Jahren noch lebenswürdige Eskapaden erlauben, etwa wenn der schöne Hugo Koblet (Tour-Sieger 1951), der immer Schwämmchen und Kamm bei sich trug, generös Zeit verschenkte, um vor jeder Zieleinfahrt

jedoch erst, als mit Beginn der 1960er Jahre das Fernsehgerät Einzug in Millionen Haushalte in Europa hielt und die Tour „live“ in die Wohnzimmer trug. Schon Mitte der 1960er Jahre gab es keinen Fahrer mehr, der nicht in Diensten einer Firma stand und deren Produkt auf seinem Trikot bewarb. Unter den Vorgaben solch ökonomischen Zweckdenkens erscheint ein Eddy Merckx fast wie der letzte Amateur, der ohne viel Strategie und Kalkül einfach nur fuhr, wie ihm Lunge und Beine gewachsen waren.

Dementsprechend stellte die „Neue Zürcher Zeitung“ 1978 angesichts des Karriereendes des großen Belgiers dieses Unzeitgemäße auch deutlich heraus: „Eddy Merckx war mit dem Kopf ein Professional im besten Sinne des Wortes, mit dem Herz jedoch ein Amateur. Er hatte seinen Preis und war bei Gagenforderungen alles andere



Sportimage / Presse Sports (3)

gründlich Toilette zu machen. Oder wenn den spanischen Bergkönig Federico Bahamontes (Tour-Sieger 1959) auf dem Col de Romeyère 1954 solche Lust auf Vanilleeis überkam, daß er sich, in Führung liegend, ein Viertelstündchen dazu gemütlich hinsetzte und zehn Konkurrenten an sich vorbeiziehen ließ.

Auch zwischen den Kriegen gab es Tour-de-France-Spektakel – von 1919 (als das Gelbe Trikot erfunden wurde, weil man wegen Materialknappheit kein anderes hatte) bis 1939. Schon in dieser Zeit haben viele Belgier die Tour gewonnen, 1932 wurde erstmals ein Deutscher, Kurt Stöpel, Zweiter. Das große Geschäft begann

als zimmerlich, kannte aber auch seine Verpflichtungen gegenüber Vertragspartnern und Publikum und hat – zumindest bis ins Jahr 1975 – auch bei sogenannten kleinen Rennen stets sein Bestes gegeben. Der Professional Eddy Merckx vertiefte sich beinahe grüblerisch in kleinste technische Details, der Amateur in ihm war ehrgeizig bis zur Unersättlichkeit, ging jahrelang so verschwenderisch mit seinen Kräften um, daß früher oder später der Körper sich gegen diese Beanspruchung auflehnen mußte.“ Merckx selbst hatte für diese Charakterisierung nur Schulterzucken übrig: „Raubbau, was heißt schon Raubbau? Ich hatte eine Gabe des Himmels und konnte selbst nicht viel dafür. Die schönsten Jahre meines Lebens verbrachte ich auf dem Fahrrad. Ich hatte das Gefühl, daß es nach dem Radsport kein anderes Leben gäbe für mich. Zum Glück hatte ich Frau und Kinder, sonst hätte ich vielleicht Dummheiten begangen.“

Bei der 15. Etappe der Tour de France 1919 wurde das Gelbe Trikot des Spitzenreiters eingeführt. Oben dessen erster Träger, Eugène Christophe. Links der Gesamtsieger der ersten Tour de France 1903, Maurice Garin, mit seinem Sohn.

Dr. Dirk Schindelbeck