



Bergankunft bei der Tour de France 1934: Lieber tot als Zweiter

„Ich hasse diesen Berg“

SPIEGEL-Reporter Hans Halter über die deutschen Fahrer bei der Tour de France

Am Col du Tourmalet liegt das ewige Eis zum Greifen nahe. Der Pyrenäenpaß ist 2103 Meter hoch. Früher machten ihn Bären unsicher. Dort oben gibt es weder Baum noch Strauch, und der kalte Wind weht immer von vorn. Das Geschrei der Zuschauer geht durch Mark und Bein, aber die Rennfahrer hören es nicht.

Ihre Gesichter sind kalkweiß. An Schläfen und Beinen springen die Venen hervor. Der Schweiß fließt in Strömen, manche bluten aus Sturzwunden. Keiner hat einen Blick für die Leute oder die Landschaft. Selbst die „Bergziegen“, wie die kleinsten und leichtesten Fahrer genannt werden, scheinen um Jahre gealtert. Das Feld ist zerrissen, die Ersten liegen zehn Kilometer vor dem Letzten.

Dritter Tag der Tour de France 1977. Dietrich Thureau, ein namenloser Tour-Neuling, hat den Berg vorher noch nie gesehen. Er weiß nicht, was ihm blüht. Didi ist allerbeste Dinge, denn er fährt, nach seinem Sieg im Prolog, stolz im Gelben Trikot des Spitzenreiters. Man hat ihm gesagt, daß der Tourmalet ein Schicksalsberg ist. Hier entscheiden sich die Karrieren.

Wer in Gelb über diesen Paß kommt, der kann am Ende, fast 4000 Kilometer später, auch in Paris triumphieren. Das hat noch kein deutscher Rennfahrer geschafft.

Didi sieht gut aus, er ist in der Form seines Lebens. „Bel ami“ nennen ihn die Franzosen, schöner Freund. Seine Fans

rufen „Türoo! Türoo!“ Thureau geht im Wiegetritt die Serpentina an, 23 Kilometer nur bergauf. Die Luft wird immer dünner, Thaurus Beine werden schwer. Er muß zurückschalten. Sein Atem kommt jetzt stoßweise. Vorn erhöhen die Bergziegen das Tempo. Der Kontakt zum Vordermann reißt ab.

Thureau ist allein. Zehn Fahrer liegen vor ihm. Sie verschwinden rasch hinter den nächsten Kurven. Der große blonde Germane wankt. Sein Trikot ist klitschnaß. Als er endlich oben ist, hat er 50 Sekunden Rückstand und sein Gelbes Trikot – rein rechnerisch – schon verloren. Das weiß er nur noch nicht.

Thureau sieht aus wie vom Galgen geschnitten. Er kann sich später an die Paßhöhe nicht mehr erinnern. Schicksalsberg Tourmalet.

In diesen Minuten tritt eine gütige Fee aus den Kulissen. Die wunderwirkende Fee ist männlich: Hennie Kuiper, Olympiasieger von 1972, greift ein. Der gutmütige Holländer fährt im TI-Raleigh-Rennstall wie Thureau und ist vor ihm über den Berg gekommen. Jetzt legt er sich gesprächsweise für Didi ins Zeug.

„Laßt doch den jungen Deutschen wieder rankommen“, agitiert er bergab die Spitzengruppe, „der fährt doch das erste Mal mit. Gewinnen tut er ja sowieso nicht.“ Kuiper später: „Ich habe mehr geredet als getreten.“

Der holländischen Bitte wird entsprochen, das Tempo gebremst. Thureau

schafft den Anschluß. Am nächsten Berg, dem Col d'Ausbisque, hält er sogar mit. Hier hat Gustav Lapine, ein Mann mit wildem Schnauzbart, 1910, bei der Pyrenäen-Premiere, den Veranstaltern zugeschrien: „Ihr Mörder! Ihr verfluchten Mörder!“

Bergauf, bergab, zuletzt ins Grab. Der historische Ort bleibt zurück. Mit 80 Stundenkilometern stürzen sich die Fahrer auf einer Rollspaltstraße zu Tal. Lieber tot als Zweiter. In Pau, am Fuß der Bergriesen, wird dann um den Sieg gesprintet. Was keiner erwartet hat, gelingt: Thureau gewinnt den Spurt. Ihm bleibt das Gelbe Trikot, für weitere zwölf Tage. Am Ende ist er Fünfter.

Der Mann aus Frankfurt wird dadurch weltberühmt und Millionär. Ihm hat der Tourmalet das Glück gebracht.

„Ich hasse diesen Berg“, erinnert sich dagegen Rudi Altig, der andere große deutsche Radrennfahrer der Nachkriegszeit. „An diesem Ungeheuer fing ich mir regelmäßig 30 Minuten Rückstand ein“ – und damit waren alle Hoffnungen dahin, jemals der Erste zu werden auf den Pariser Champs-Élysées.

Auch Kurt Stöpel, 79, ist auf den Pyrenäen-Gipfel nicht gut zu sprechen. Der alte Berliner ist die Tour de France in den dreißiger Jahren fünfmal mitgefahren. 1932 wurde er Zweiter – die beste Platzierung, die ein Deutscher in der 84-jährigen Geschichte der Radrundfahrt jemals erreichte. „Nach einem Sprintsieg in Caen fuhr ich im Gelben

Trikot“, erzählt Stöpel. „Die Verrücktesten waren damals die Belgier, die haben unterwegs die Kneipen gestürmt und Bier mit Zuckerstückchen getrunken.“

„Furchtbar war das am Tourmalet“, sagt er schauernd 55 Jahre später, „schreckliche Straße, eigentlich ein Weg für die Holzarbeiter.“ Bergab hatte Stöpel eine Reifenpanne. Niemand durfte ihm helfen. Weil in der Kälte seine Hände klamm geworden waren, riß der Berliner den Reifen „so in zwei Minuten mit den Zähnen“ von der Felge. „In diesem Moment kam André Leducq vorbei“, der spätere Sieger. „Den hatte ich am Berg abgehängt. Der sah mich und machte sofort den Buckel krumm. An diesem Tag habe ich ihn nicht mehr gesehen.“

So entschwand auch die Hoffnung auf einen deutschen Gesamtsieg, und niemals kehrte sie wieder.

Denn so nahe dran wie zu Stöpels großen Zeiten waren die deutschen Pedaleure später nicht mehr. In den dreißiger Jahren beteiligte sich eine deutsche Nationalmannschaft regelmäßig an der gefürchtetsten Radrundfahrt. Trotz widriger Bedingungen schlug man sich heldenhaft – mal abgesehen von 1936. Im Jahr der Olympischen Spiele von Berlin gingen zehn deutsche Profis an den Start, doch keiner schaffte die volle Distanz. Stöpel war nicht mehr angetreten.

Die Strapazen übertrafen seinerzeit die heutigen Anforderungen bei weitem. Oft mußten 400 oder mehr Kilometer pro Tag zurückgelegt werden. „Wir waren das allerdings gewöhnt“, so Stöpel. Damals gab es, zur Vorbereitung, Langstreckenrennen wie Berlin – Köln, Wien – Berlin oder Bordeaux – Paris; alles 600-Kilometer-Distanzen, zu fahren oh-



Tour-Etappensieger Stöpel 1932
Reifen mit den Zähnen losgerissen



Thurau-Etappensieg bei der Tour de France 1977
Am Tourmalet Millionär geworden

ne Pause. Noch heute radelt der alte Herr zweimal wöchentlich 30 Kilometer, immer an der Berliner Mauer lang.

Nach dem Zweiten Weltkrieg schien es so, als bekämen die deutschen Tourfahrer die zweite Luft. Vier Profis vom Rhein imponierten den Franzosen: der große, starke Rudi Altig aus Mannheim, genannt „Rüdi national“; das Leichtgewicht Karl-Heinz Kunde aus Köln, dem der Tour-Boss Jacques Goddet den Titel „Karl der Kurze“ gab; Rolf Wolfshohl, „le loup“, der Wolf aus Köln, und schließlich Hans („Hennes“) Junkermann, 1960 Vierter des Gesamtklassments, auch er ein Kölner.

„Altique! Altique!“ schreien die Zuschauer noch heute, wenn sie das markante Gesicht des Rudi Altig am Steuer eines Begleitfahrzeugs entdecken. Der Mann hatte das Format des Siegers, doch er wog 85 Kilo – am Berg eine zu große Last. Außerdem drängelten sich in Altigs Blase schon bis zu zwölf verbotene Dopingsubstanzen. Tour-Arzt Dr. Dumas nannte ihn deshalb gemeinerweise „die rollende Apotheke“.

Als ob die anderen nicht dopen würden! So gut wie jeder Sieger der Tortour de France ist seit Einführung der Kontrollen wenigstens einmal erwischt worden. Daß der Radsport die „Brutstätte des Doping“ ist, wie der österreichische Sportarzt Professor Ludwig Prokop meint, bestreitet im Ernst niemand. Fahnder Manfred Donike, Biochemie-Professor in Köln, weiß es aus eigener Anschauung: 1960 und 1961 war er selbst als junger Radprofi bei der Tour de France dabei, gedopt mit Amphetaminen, dem „Dynamit“. Zum Gelben Trikot hat's trotzdem nicht gereicht.

Das trugen in der langen Geschichte der Rundfahrt nur acht Deutsche, 8 von 93, die seit 1913 ihr Glück auf der Großen Schleife suchten. Eine Sonderanfertigung des goldwerten Oberteils benötigte der „Bergfloh“ Kunde, denn er maß nur 1,59 Meter. Bevor ihm Jacques Anquetil, Heros der Franzosen und fünfmal Gewinner der Leidensfahrt, das Trikot wegnahm, nannte er seinen Gegner „die Mikrobe“.

Verbale Kränkungen müssen sein, um das Interesse des geneigten Publikums während der vier Juliwochen wachzuhalten. Jeder Profi macht mit, denn alle leben vom gleichen Gewerbe.

Auch in diesem Jahr beteiligt sich jeder

zweite Berufsradsportler wieder am großen Spektakel. 23 Rennställe haben 207 Pedaleure gemeldet, darunter die vier Deutschen Dietrich Thurau, Raimund Dietzen, Peter Hilse und Rolf Gölz. Weil es keinen deutschen Rennstall gibt – er rechnet sich nicht, wie die Werbemenschen finden –, verdingen sich die verlorenen Vier als Landsknechte: Gölz, 24, in holländischen Diensten, Dietzen, 27, Peter Hilse, 24, in spanischen sowie Thurau, 32, diesmal in belgischen.

Der Frankfurter brachte sich bei der Tour de Suisse wieder in Erinnerung, als er einen Tag sogar im Goldenen Trikot des Spitzenreiters fuhr.

In Berlin wird am Mittwoch dieser Woche die Tour de France gestartet. Drei Millionen Mark kostet der große Spaß, dafür gibt es drei Rennen und – garantiert – das größte Verkehrschaos in der Geschichte der ummauerten Halbstadt.

Einen ganzen Tag lang wird der Kurfürstendamm den Rennfahrern gehören, danach beanspruchen sie den Platz vor dem Reichstag, das Charlottenburger Schloß und das Rathaus Schöneberg. Damit das Rennen nicht zum irregulären Showbusiness mißbrät, haben die Veranstalter ihre komplette französische Infrastruktur eingeflogen, samt 42 Motorradfahrern der „Garde Républicaine“.

Kurt Stöpel, der noch flott Französisch parliert, wird Ehrengast sein, und gedacht werden soll auch eines gewissen Engel. Er war 1913 der erste Deutsche, der die Tour de France fuhr, 5387 Kilometer in 15 Tagen. Engel kam bis nach Paris, als Zehnter, mit 17 Stunden Rückstand. ◆