endlich gegenüber dem bekannteren Cognac Hektoliter gutzumachen hofften.

„Wir hätten -zig Millionen ausgeben müssen", freute sich Bürgermeister Maurice Messequé, „wenn wir alles bezahlen sollten, was Fernsehen, Rundfunk, Tagespresse und Wochenblätter über uns berichtet haben." Ausgangs der Alpen fügt es sich, daß die Hundertschaft der Fahrer und ihre mehr als 1000 Begleiter auch einmal vom Werksgelände der weltgrößten Skifabrik Rossignol starten.

Die Streckenführung über möglichst zahlungswillige Städte bringt es jedoch mit sich, daß die Fahrer Hunderte von Kilometern zusätzlich in Jets, Eisenbahn oder Bussen zum nächsten Etappenstart gekarrt werden. Von Charleroi in Belgien flogen sie etwa nach Basel, von wo sie in Bussen nach Freiburg und darauf zum Startort Altkirch geschafft wurden.

Da die Tour diesmal in Fleurance begann, türmten sich schon auf der zweiten Etappe die Pyrenäenpässe Aspin (1489 Meter), Tourmalet (2103) und Aubisque (1710) vor dem Feld auf. An die schwerste Teilstrecke schlossen sich die zwei längsten Etappen an.

Als die überstrapazierten Rennfahrer darauf mit teilweise weniger als 30 km/h hinter der Marschtabelle hertrudelten, fragte das „Journal du Dimanche", ob es „unter den Fahrern eine Verschwörung" gäbe.

Zum Sündenbock erkoren sich die Tour-Funktionäre den Holländer Gerben Karstens. Er war vorausgefahren, vom Rad gestiegen und hatte die Fahrer spaßeshalber wie ein Verkehrspolizist abgewinkt. Dafür brummte ihm die Tour-Leitung uneinholbare zehn Minuten Zeitstrafe auf. Aber alle haben wenigstens einmal gelacht.

„Ihr verfluchten Mörder"

SPIEGEL-Mitarbeiter Hans Halter begleitete die Tour de France

Als keiner hinsah, schlug Willi Singer das Kreuz. Mit der linken Hand befingerte er dann ein letztes Mal die dünnen Reifen seines Rennrades. „Jetzt", sagte sein alter Vater, seit 40 Jahren dabei, und faßte von hinten an Willi Singers Sattel, „noch 30 Sekunden."

Fern der Heimat, im südfranzösischen Fleurance, nahm ein kleiner Mann aus Augsburg, von Beruf Radrennfahrer, die Füße vom Boden. Sein Gesicht war weiß, an Hals und Schläfe sprangen die Adern hervor. Start zum ersten Einzelfahren. Da ist jeder ganz allein. Mit Willi Singer war nicht mal Gott. Der Deutsche wurde 88.

Ein helles Leinentuch, befestigt am grün-weißen Trikot, macht den gottverlassenen Deutschen als Startnummer „99" kenntlich in jener Hundertschaft von Profirennfahrern, die seit dem 30. Juni als „Tour de France" Ereignis sind.

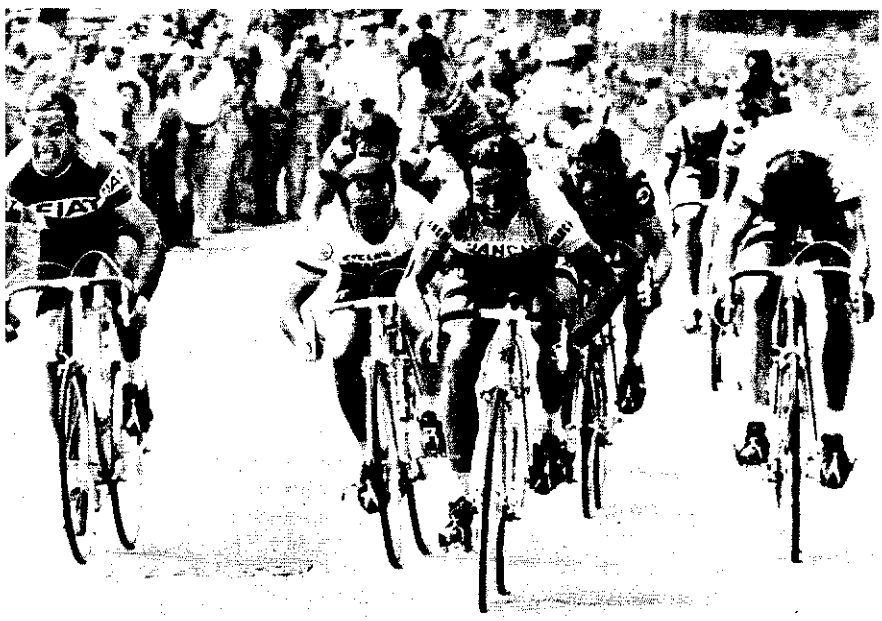
Auf Straßen, die Stunden vorher gesperrt werden; eskortiert von mehr als 600 Begleitfahrzeugen und gut 50 Motorrädern; aus der Luft beobachtet durch die Hubschrauber des Fernsehens, der Gendarmerie und einer Sanitätsbrigade. Ein Lindwurm aus Chrom und Stahl, bunten Farben, krummen Rükken. Sehnsüchtig erwartet von 15 Millionen, die am Straßenrand stehen in Frankreich, Spanien, Belgien, Deutschland und der Schweiz.

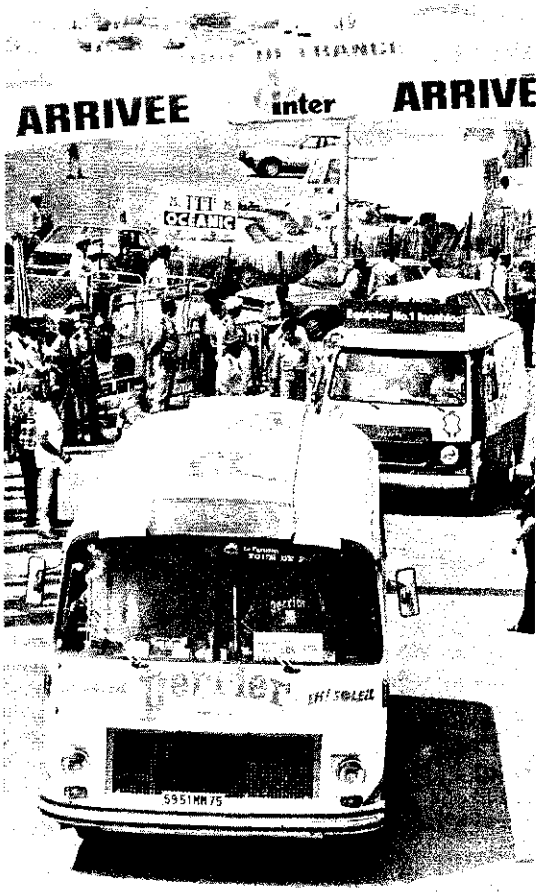
Blaulicht und Martinshörner kündigen das Glitzerding an, Staub und Abgase begleiten es. Für den Zuschauer ist — ssssssst — in wenigen Sekunden alles vorbei.

Für Willi Singer hat es schier kein Ende: 4101 Kilometer in 22 Tagen, jeden Tag fünf, sieben oder acht Stunden im Sattel. Auf Berge hinauf, die in Wolken verschwinden, durch die schattenlose Hitze Südfrankreichs, den bretonischen Regen auf Straßen, deren Teer klebrig oder tückisch glatt ist.

„Es ist mit der schwerste Sport", sagt Singer und dann, mehr zu sich selber: „Es dauert immer so lange." Für den Deutschen ganz gewiß. Der Tour-Neuling ist „Wasserträger", im erbarmungslosen Jargon der Branche „Domestik" — Knecht — genannt.

Wenn sein „Kapitän", der holländische Eisentreter Rik van Linden, Durst hat und die Flasche leer ist, muß Singer Wasser holen. Dann läßt er sich aus dem großen Haufen zurückfallen, rund 300 Meter hinter das Feld. Dort fährt der Mannschaftswagen von „Bianchi", seinem italienischen Arbeitgeber. Der Fahrradkonzern hält sich, der Reklame wegen, fast zwei Dutzend Profifahrer, von denen zehn die Tour-Equipe bil-





Endkampf am Etappenziel, Tour-Troß mit Reklame: Ein Lindwurm aus Chrom, Stahl und krummen Rücken

Deutscher Wasserträger Singer: „Heute ging es wieder . . .

den. Stars wie Rik, Domestiken wie unseren Willi.

Drei Plastikflaschen Wasser, deren Verschluß man mit den Zähnen aufreißt, reicht die Bianchi-Crew dem Domestiken. Er steckt sie in die Rükkentaschen seines Trikots. Die vierte Flasche praktiziert er sich unters Hemd. Sie ist für ihn. Zeit zum Trinken bleibt jetzt nicht. Singer muß spurten. Das Feld nimmt keine Rücksicht auf einen Wasserträger, die Karawane der Begleitfahrzeuge auch nicht.

Manchmal erbarmt sich ein Gendarm und läßt das Horn seiner 750er BMW aufheulen. Dann wird die hohle Gasse zwischen den Autos einen Meter breit. Die Lunge voller Abgase, mit mehr als 50 km/h, prescht Singer dem verlorenen Haufen hinterher.

Wer das Peleton verläßt, und sei es auf Befehl, der entbehrt nicht nur den Windschatten. Er gibt gleichsam Vater und Mutter auf, wird Vollwaise. Im großen Haufen, wo alle sind, läßt sich die Tour (vielleicht) ertragen. In der ersten Stunde wird dort sogar geplaudert. Später rasselt und rotzt man unisono. Erst auf den letzten Kilometern einer Flach-Etappe, manchmal sind es 60, manchmal 80, wird gekämpft. No fight, no money.

„Schwere Arbeit heute", pflegt Willi Singer atemlos zu stammeln, wenn man ihn gleich hinterm Ziel fragt, wie es denn diesmal war. Unterwegs hört er nichts. Dreimal fuhr ich mit einem Begleitmotorrad auf Armeslänge an Willi Singer heran, als der fünf Kilometer hinterm Feld den kranken Mannschaftskameraden Alex van Linden, Bruder des Kapitäns und schwach auf der Brust, nach vorne holen sollte. Singer hat vom Zuspruch nichts bemerkt. Er hat Moral.

„Moral" nennt man die Fähigkeit, das selbstgesetzte Leid in großen Dosen klaglos zu ertragen, sich auf das Radfahren als überwertige Idee zu konzentrieren, blind und taub zu werden für alles andere.

. . . ums Leben": **Deutscher Tour-Star Thurau**

„Gute Moral" ist die erste Steigerungsform: sie zeigt, wer mit blutenden Wunden fährt, trotz Sonnenstich oder gebrochenem Jochbein. „Auf dem Fahrrad sterben" — der moralische Imperativ ist mindestens einmal erreicht worden. Der Brite Tom Simpson starb 1967 beim Anstieg auf den Mont Ventoux, gedopt mit dem Aufputschmittel Onidrine.

„Heute", sagt Klaus-Peter Thaler, Startnummer „70" im Peleton, im französischen Angers, „ging es wieder ums Leben." Der ehemalige Querfeldein-Weltmeister, 28, ist wie Singer, 28, und wie Thurau, 22, zum erstenmal dabei. Er darf, anders als Singer, für seinen spanischen „Teka"-Stall vorn spurten, freilich ohne Hilfe der Mannschaft. No money, no fight.

Wer im Ziel den Reifen vorn haben will und dabei auf sich selbst gestellt ist, muß besser sprinten können als die Konkurrenten und dazu ausgebufft sein wie Thaler. Über Sieg oder Niederlage, mithin über Reichtum oder Armut, Ruhm oder Ruin, entscheidet im Massenspurt nicht der Sportgeist, sondern dessen Kehrseite. Die Tricks sind allesamt schmutzig.

Der auf Sieg fahrende Sprinter wird von „Edel"-Domestiken im Windschatten in eine möglichst günstige Ausgangsposition manövriert. Auf den letzten 200 Metern schießt er hervor, nahezu 70 Stundenkilometer schnell. Solch Katapulteffekt läßt sich verstärken durch einen verbotenen „Schleudergriff", das Abziehen an Hand, Hemd oder Hose, notfalls der Sattelstange des Vordermannes.

Zum rüden Stil des Massenspurts — liberté, égalité, brutalité — gehört der Versuch, den Konkurrenten an den Rand zu drücken, ihn aus dem Tritt zu bringen. Wer bremst, verliert. Schließlich fährt, wer vorne liegt, „die Landeklappen aus": Die Arme werden maximal abgespreizt, der Fahrer gerät ins raumgreifende Pendeln. Da kommt so schnell keiner vorbei, die Straße zum Sieg ist „zugemacht".

„Nicht das Tempo ist schlimm, nur die Positionskämpfe", sagt Thaler. 30 Sekunden nach dem Einlauf in Angers, eine Radlänge hinter dem Sieger, hat der Fighter 186 Puls. Sein Atem geht stoßweise, er ist klatschnaß. Unter dem Schweißmantel ist seine Haut grau. Die Lippen sind aufgesprungen, die Augen rot wie bei einem Kaninchen.

Vorsichtig steigt er wieder in den Sattel, fährt mit dem Rad ins Hotel. Dritter Platz auf der siebten Etappe — eine Zehntelsekunde hinter dem Sieger: „Es ging ums Leben, wirklich ums Leben." Zwei Tage später hat Thaler trotzdem den Reifen im Freistil-Sprint vorn — Erster!

Beim Sturz rettet den Kopf nur das Glück, nicht etwa ein Lederhelm. Berufsrennfahrer krümmen sich deshalb im Flug intuitiv zu einer Rolle. An Armen und Beinen hat der altgediente Fahrer mehr Narben als ein Landsknecht, rot und zerschunden ist auch das Sitzfleisch, genannt „der Pavianarsch".

Doch das sind kleine Äußerlichkeiten im Vergleich zu den Veränderungen, die das Berufsradfahren im Körper bewirkt: Das Herz, von dem stundenlang Höchstleistung gefordert wird, vergrößert sich. Dabei nimmt die Muskelmasse zu und gleichzeitig das Volumen aller vier Herzhöhlen. Solch „Sportherz" schlägt oft in Ruhe nur noch 36mal pro Minute, mithin halb so oft wie das eines normalen Menschen. Neben der Herzvergrößerung, bei manchem alten Radprofi auf das Doppelte, erweitert sich auch die Lunge. In einem „Radfahrerbuckel" können bis zu acht Liter eingeatmet werden, auch das Doppelte.

Daß die groteske Vergrößerung der Organe, ihre Anpassung an extreme Belastungen günstig, gar „gesund" sei, behauptet nur die Sportarzt-Fraktion. Die Mehrheit der Mediziner sieht im riesengroßen Sportlerherz eher eine antrainierte Krankheit: Infarkte und Herzrhythmusstörungen sind bei Leistungssportlern jedenfalls sehr viel häufiger als bei Menschen, die sich nur spaßeshalber sportlich betätigen.

So ein Freizeitradler — Norm fürs Deutsche Sportabzeichen: 20 Kilometer in 45 bis 70 Minuten — bringt natürlich im Ernstfall vergleichsweise wenig zuwege.

Auf dem „Fahrrad-Ergometer", wo im Stand gegen variable Widerstände gestrampelt wird, leistet ein Normalbürger kurzfristig 150 Watt, der Profi Singer, wenn es sein muß, 400, Thaler 450 und Dietrich Thurau gar 575 Watt. Ein kleiner Unterschied und seine großen Folgen.

Der Frankfurter Radsportler Thurau ist auch sonst von der Natur bevorzugt. Er mißt 1,85 Meter und ist (abgesehen von einer Venenschwäche) „Modellathlet mit klassischen Hebelverhältnissen". Austrainiert bis in die letzte Muskelfaser, seit zehn Jahren im Sattel, kommt der Start zum Tour-Marathon für den jungen Supermann nicht zu früh. Freilich, „Didi" hätte es auch in anderen Sportarten zu schönen Erfolgen gebracht, wenn man ihm nur rechtzeitig ein Mofa geschenkt hätte.

Nun aber strampelt er für Geld, vorerst für eher wenig. Die 100 Fahrer kassieren in knapp vier Wochen 528 000 Mark. Die Radlerprämien kommen in die Mannschaftskasse und werden zu guter Letzt in Paris brüderlich geteilt.

Thaler, Arztsohn und diplomierter Radsporttrainer, ein Intellektueller nach Wortwahl und Manieren, rechnet mit 1200 Mark Zusatzeinkommen. Bei Singer, einem graduierten Elektro-Ingenieur von sanftem Wesen und wachem Verstand, dürfte es eher noch weniger sein.

Warum fahren die dann überhaupt? Weshalb quälen sie sich so? Stehen morgens um sechs auf, essen für drei, schwitzen für zehn, riskieren Kopf und Kragen? Weil erstens der Kampf gegen

16:20

Wir bieten Ihnen die günstigste Flugzeit nach Teheran.

Nehmen wir einmal an, Sie wohnen in Berlin, München oder Hamburg und Sie möchten nach Teheran fliegen.

Dann kann das so aussehen, daß Sie morgens gegen 6 Uhr aufstehen müssen, um mit der ersten Linienmaschine nach Frankfurt zu fliegen.

Für das Frühstück bleibt dann kaum noch Zeit. Es sei denn, Sie fliegen mit uns.

Dann brauchen Sie wie immer erst um 8 Uhr aufzustehen und haben noch genügend Zeit, um noch ein paar wichtige Arbeiten im Büro zu erledigen.

Wir fliegen täglich um 16 Uhr 20 ab Frankfurt nach Teheran. Was ist Ihnen lieber?

Natürlich fliegen wir Nonstop. Täglich.

Eine weitere Besonderheit: Unser Jumbo 747 SP. Leichter, noch kraftvoller, noch schneller. Auch auf der Strecke Frankfurt – London.

IRAN AIR
Keiner wächst so schnell wie wir.

Es ist geschäftlich sinnvoll, im Mittelpunkt des Geschehens zu stehen.

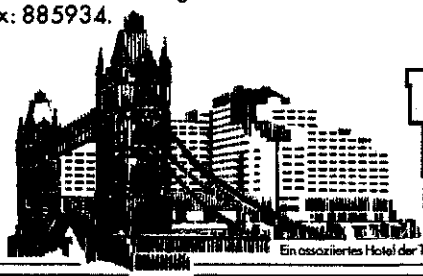
Die City ist der Geschäftsmittelpunkt Londons. Und wenn Sie am Geschehen der City teilhaben wollen, wohnen Sie am besten im Tower Hotel.

Sie können die Dienste einer Sekretärin in Anspruch nehmen, Fernschreiben senden, die neuesten Nachrichten studieren oder eine Konferenz abhalten. Wenn Sie in einem modernen, luxuriösen, freundlichen Haus wie dem Tower Hotel untergebracht sind, wird alles zum Vergnügen.

Kein Wunder, daß sich Geschäftsleute im Tower Hotel zu Hause fühlen.

Wir wissen schließlich, was es bedeutet, in der City groß zu sein.

Zimmerbestellungen telefonisch über Frankfurt 23 50 57, oder setzen Sie sich direkt mit dem Hotel in Verbindung.
The Tower Hotel, St. Katharine's Way, London E1 9LD.
Tel: 01-481 2575. Telegrammanschrift: Towerhotel London E1.
Telex: 885934.



THE TOWER HOTEL
IM HERZEN VOM WAHREN LONDON
Ein assoziiertes Hotel der Trust-Houses-Forte Gruppe.

die anderen Helden hin und wieder auch Spaß macht. Dritter zu werden in Angers, Erster in Rennes, schneller zu sein als Didi oder Eddy und die 92 übriggebliebenen anderen, das ist doch schon was.

Und weil, zweitens, jeder irgendeiner Illusion hinterherfährt: demnächst wohlhabend zu werden, fast wie Eddy Merckx (geschätztes Jahreseinkommen, vornehmlich aus Werbung: eine Million Mark); oder so beliebt wie Raymond Poulidor, von jedem Zuschauer freudig mit „Poupou" begrüßt; oder so sagenumwoben wie Fausto Coppi, der schon mit 40 Jahren starb, doch als Legende weiterlebt.

Warum sollen die enttäuschten und gedemütigten Domestiken nicht davon träumen? Was war denn Dietrich Thurau im letzten Jahr? Und trennen den Ersten und den Letzten einer Etappe nicht oft nur wenige Sekunden?

Schließlich gehört man zur gleichen Bruderschaft, erträgt dieselben Leiden, den gleichen Schmerz.

Im härtesten Show-Business der Welt schlägt die Strapaze den armen und den reichen Mann, den prominenten und den namenlosen Radler über denselben Leisten. Deshalb finden fast alle aus dem Leid die gleiche Lösung: Sie hängen sich an die Nadel. Mit Spritze und Arznei läßt sich überleben.

Also doch Doping? Trotz gesetzlichem Verbot und begleitender Kontrolle? Jeden Tag werden fünf Fahrer zur Blase gelassen, der Träger des „Gelben Trikots", die beiden Erstplacierten und zwei, die das Los bestimmt. In ihrem Urin wird nach den Resten jener verbotenen Arzneistoffe gefahndet, die auf der „Dopingliste" stehen.

Was nicht daraufsteht, wird nicht gesucht und kann nicht gefunden werden.

Thurau auf der Massagebank: „Mit Radfahrerbuckel und Pavianarsch"

Außerdem, so sagt mir ein Fahrer, „hat ein kleines Plastiksäckchen ‚sauberer' Urin in jeder Rennhose Platz".

Am Ende jeder Tour haben sie freilich noch immer jemanden bestraft — meist einen alten Fahrer mit großem Namen, dessen Karriere ohnehin am Verlöschen war. Kaum ein Prominenter des Profiradsports, der nicht in eine Dopingaffäre verwickelt gewesen war — alle Sieger der Tour inklusive —, und auch Rudi Altig, das letzte deutsche Radsport-As. Ihn nannte der Tour-Arzt Dr. Dumas „die rollende Apotheke". In Altigs Urin drängelten sich schon gleichzeitig zwölf verschiedene Arzneistoffe.

Was sich die Fahrer in diesem Jahr spritzen lassen, vom Masseur oder den Kameraden, sind — ohne daß es die „Gedopten" wissen — meist Präparate, bei denen nur der Glaube hilft: Frischzellen und homöopathische Arzneien, dazu Überdosen an Vitaminen, die gleich wieder ausgepinkelt werden.

Sehr beliebt ist derzeit „Glukose", abends intramuskulär, morgens in die Armvenen. Beine macht das keinem. Die Ampullenmenge Glukose — ein Gramm Traubenzucker — wird vom Körper in wenigen Minuten verbrannt, zu ganzen 4,5 Kalorien, dem knappen Tausendstel des Tagesbedarfs eines Radprofis.

So läßt sich dem „Hungerast" nicht vorbeugen, diesem plötzlichen Verfall der Kräfte, der durch keinen Schluck aus der „schnellen Pulle" mehr aufzuhalten ist. Einen „Hungerast" fürchten

Erste Hilfe für gestürzten Tourfahrer, Doping-Opfer Simpson: Alle hängen an der Nadel

die Pedaleure mehr als die Berge, und das will was heißen.

Denn die Berge sind das eigentliche Martyrium der Tour. 13 Paßstraßen müssen die Fahrer in diesem Jahr „klettern", eine schlimmer als die andere, manchmal drei an einem Tag. So gilt es am Montag dieser Woche, in den Alpen, am „Col de La Forclaz", unweit von Chamonix, auf 1527 Meter zu steigen. Dabei werden 1029 Meter Höhendifferenz auf 13 Kilometer Strecke überwunden.

Das ist gleichsam eine milde Vorübung für den Dienstag. Da geht es in den Alpen dreimal rauf und runter, über Zweitausender-Pässe, und das Ziel liegt auf dem dritten Paß. Da oben wächst kein Baum, weht kalter Gletscherwind, muß einer viermal atmen, um soviel Sauerstoff aufzunehmen wie in der Ebene mit drei Atemzügen.

Am „Col du Tourmalet" etwa, 2103 Meter über dem Meer, einem Pyrenäenpaß, den die Fahrer dieses Jahr schon hinter sich haben, lag das ewige Eis zum Greifen nahe. Lange Jahre galt die Höhe auch im Sommer als kaum passierbar, weil Bären sie unsicher machten.

„Ihr Mörder, ihr verfluchten Mörder!" hatte Octave Lapine, ein Mann mit wildem Schnauzbart, am 21. Juli 1910 den beiden Tour-de-France-Veranstaltern auf dem nächsten Pyrenäenpaß, dem „Col d'Aubisque", zugeschrien. In diesem Jahr waren die Fahrer sprachlos. Keiner, der genug Luft zu einem Schrei gehabt hätte.

Das Feld war 40 Minuten weit auseinandergezogen. Die ersten 13, darunter Merckx und Thurau, lagen bergab 50 Kilometer vor dem Letzten. Sie fuhren die in den Wolken liegende unbefestigte Serpentinenstraße, auf der Rollsplitt liegt, mit über 80 Stundenkilometern, alle Autos und Motorräder weit hinter sich lassend. Lieber tot als Zweiter.

Derweil quälten sich auf der Bergan-Seite noch die Wasserträger. Manche schienen um Jahrzehnte vorgealtert. Allen lief der Schweiß in Strömen. Ein paar bluteten aus Beinwunden. Selbst die Kletterspezialisten, die leichtesten und kleinsten Fahrer im Feld, hatten keinen Blick mehr. „Bergziege" sein, das heißt nicht, daß es nicht wehtut.

„Schneller, Kleiner, schneller!", schrien die Zuschauer. Nur solche, die der Qual zum erstenmal ansichtig wurden, zeigten Mitleid oder Erschrecken.

In einer der letzten Serpentinen stand ein älterer Mann. Runder Rükken, dünne Ärmchen, dicke Beine, gegerbte Haut. Hinter ihm lag das abgewetzte Fahrrad. Der Mann gab jedem Fahrer einen kleinen Schubs. „Da ist ja Guy!", schrie plötzlich ein Betreuer aus dem Wagen. „Wie geht's?" So schnell, wie der Fragende wieder Gas gab, hat Guy, der Tour-Teilnehmer von einst, nicht antworten können.

„Sie kennen mich noch", sagte er. „Man hat mich nicht vergessen."

prudelndes »Aspirin plus C«
wirkt schneller gegen Kopfschmerzen.

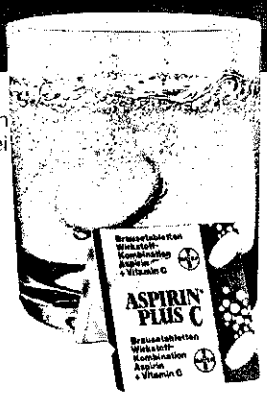
Sprudelndes »Aspirin plus C« ist sich schon im Wasser vollständig auf. Dadurch gelangen die Wirkstoffe schneller in die Blutbahn und können sofort helfen.

Das ASPIRIN® befreit zuverlässig vom Schmerz, und das viele Vitamin C macht wieder frisch.

Gegen Kopfschmerzen nach Überforderung, Überarbeitung, nach zuviel Alkohol, zuviel Nikotin und bei Wetterfühligkeit.

Bei anhaltenden Schmerzen fragen Sie bitte Ihren Arzt.

Packungen mit 10 und 20 Brausetabletten in allen Apotheken.

BAYER

ASPIRIN® PLUS C