

Zeitschrift: Magglingen : Monatszeitschrift der Eidgenössischen Sportschule
Magglingen mit Jugend + Sport

Herausgeber: Eidgenössische Sportschule Magglingen

Band: 41 (1984)

Heft: 3

Artikel: Zur Geschichte des Radrennsportes : von Velozipeds, Giganten und
Rekorden

Autor: Müller, Heini

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-993624>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

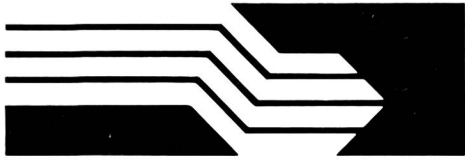
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 30.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Zur Geschichte des Radrennsportes: Von Velozipeds, Giganten und Rekorden

Heini Müller, ETS

Über die Geschichte des Rades gibt es eine Reihe von Büchern. Diesem billigen und schnellen Fortbewegungsmittel wurden ganze Ausstellungen gewidmet unter anderem auch schon vom Schweizerischen Sportmuseum in Basel. Künstler verschiedener Richtungen befassten sich mit dem Thema Rad. Der nachfolgende Artikel behandelt einige bemerkenswerte Episoden und stellt einige Persönlichkeiten des Radsportes vor. Heini Müller hat sie aus seiner vielfältigen Artikelsammlung und aus seiner Erinnerung zusammengetragen.

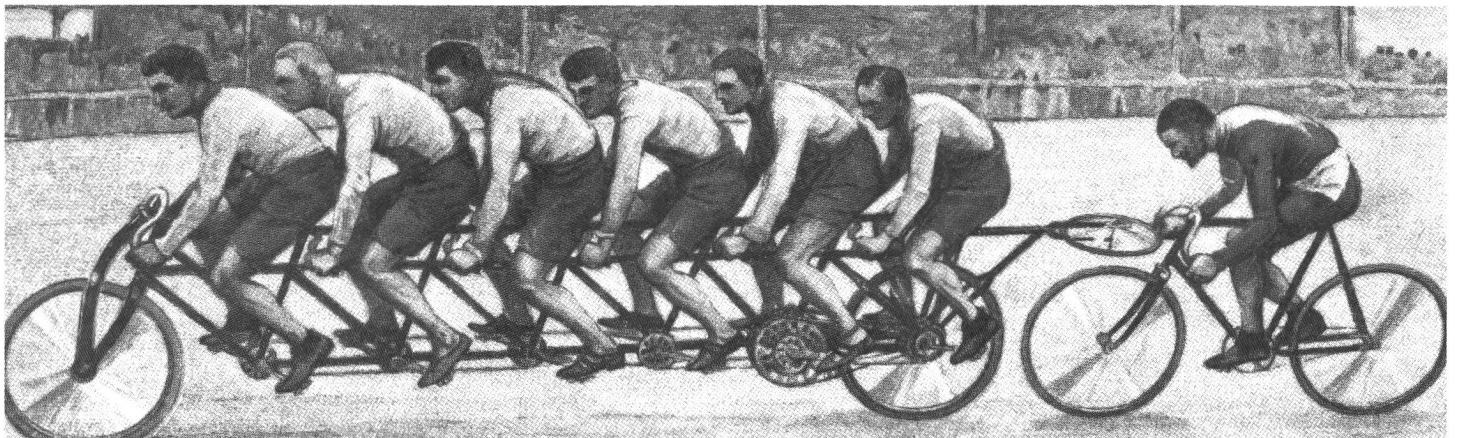
Von der Laufmaschine zum Radrennsport

Die rasche Fortbewegung aus eigener Kraft hat ihre eigene Kulturgeschichte, die mit der Laufmaschine von Freiherr Karl-Friedrich von Drais 1816 ihren Anfang nahm. Erst fünfundvierzig Jahre später baute Ernest Michaux in Paris eine Tretkurbel an seine Draisine, und somit war das Veloziped geboren. 1862 verkaufte die Familie Michaux bereits hundertfünfzig Michelin zu fünf hundert Goldfrancs das Stück. Diese Räder wurden alle über das Vorderrad angetrieben, und der Durchmesser bestimmte die Übersetzung. Zwangsläufig wurden immer grössere Vorderräder (bis zu 3 m Durchmesser) gebaut, was nicht gerade der Sicherheit diente und spektaku-

läre Stürze zur Folge hatte. 1867 entdeckte Professor Piccus von der amerikanischen Universität Massachusetts im Nationalmuseum in Madrid eine Skizze mit Ketten-Transmission. Diese Skizze stammt von keinem Geringeren als vom Genie Leonardo da Vinci (1452–1519), und er zeichnet eigentlich verantwortlich für die Kraftübertragungsart auf das Hinterrad des Fahrrades. Keine genialere Antriebsübertragung konnte bis heute die Kette verdrängen. 1887 erfand dann der Irländer John Boyd Dunlop den Luftreifen. Damit erfuhr das Radfahren eine unglaubliche Verbreitung. Alle Gesellschaftsklassen begeisterten sich für das Rad. Auch das holde Geschlecht. Die von den Damen getragenen praktischen Hosen verursachten allerdings im damaligen Blätterwald viel

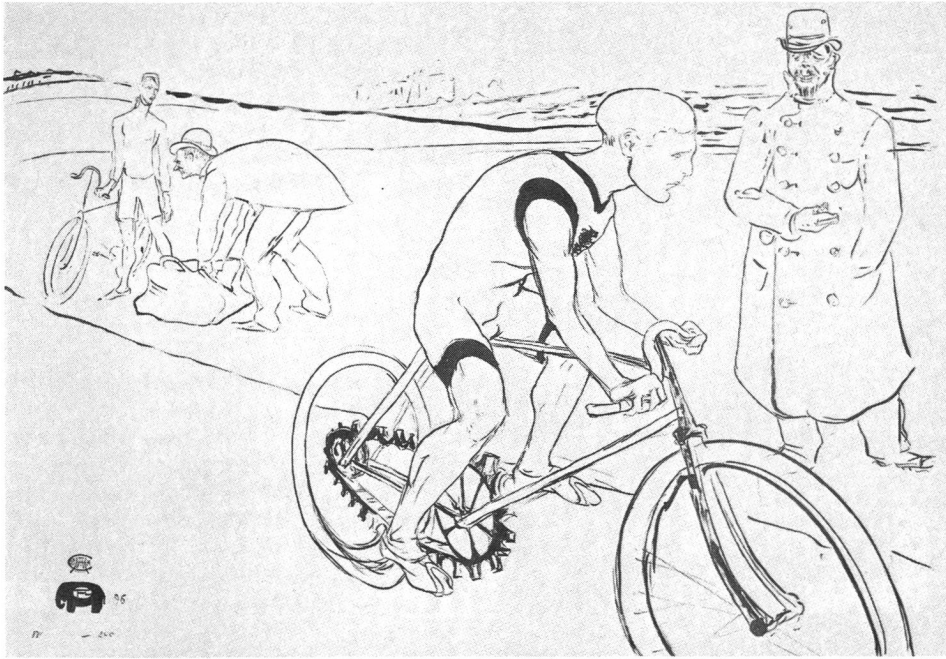
Missfallen und Ärger. Tagtäglich las man in den Zeitungen etwas über den Radsport, was diesem aber nur dienlich war. 1869 gab es in Paris ein Frauen-Veloziped-Rennen, und aus dem Jahre 1888 ist gar ein Frauen-6-Tage-Rennen (Pittsburgh, USA) überliefert. Als weitere epochemachende Erfindung brachte 1868 der Uhrmacher Josef Meunier aus Paris den ersten Freilauf-Zahnkranz auf den Markt. Das Fahrrad gehört zu den Erfindungen, die heute noch nichts von ihrer Aktualität eingebüsst haben. Als leistungsfähiges und billiges Transport- und Verkehrsmittel ist es heute unübertroffen. Im Sport gehört es zu den intelligentesten Fitnessgeräten. Die ersten eigentlichen Radrennen fanden noch vor der Jahrhundertwende statt. 1893 wurden in Chicago die ersten Bahnweltmeisterschaften für Amateure durchgeführt in den Disziplinen Steher (mit Motorführung) und Sprint (1 km). In dieser jungen Sportart

Heini Müller ist an der ETS als J+S-Revisor tätig. Im Sinne einer Übergangslösung steht er gegenwärtig einer Fachleitergruppe vor, die das Sportfach Radsport leitet. Als aktiver Amateur und Berufsfahrer gewann er insgesamt sechs Schweizer-Meistertitel, nahm an verschiedenen Weltmeisterschaften und 1952 an der Olympiade teil.



Die ersten Schrittmacher: Der Deutsche Franz Gerger hinter einem Sechssitzer (1898).

(Gronen, W./Lemke, W. Geschichte des Radsports und des Fahrrades, S. 144)



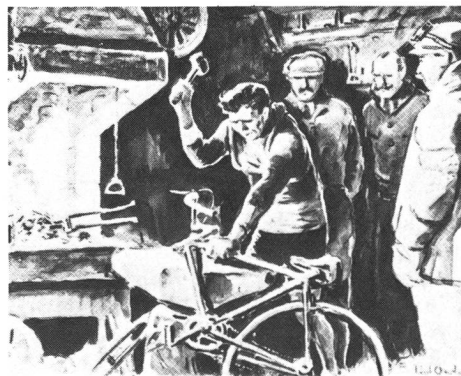
Plakatentwurf des berühmten Pariser Malers Toulouse-Lautrec, mit dem englischen Rad-Wunder Jimmy Michael (1896).
(Rauk, Max J. B./Volke Gerd/Paturi, Felix R. Mit dem Rad durch zwei Jahrhunderte, S. 190)

verdiente noch keiner sein Brot als Berufsfahrer. Bei den Stehern siegte der Holländer Meintjes und bei den Sprintern der Amerikaner Zimmermann. 1894 fand die zweite Weltmeisterschaft in Antwerpen statt, immer noch in den beiden Amateur-Disziplinen. 1895 starteten erstmals die Berufsfahrer in Köln an einer Weltmeisterschaft. Sieger bei den Stehern wurde ein gewisser Jimmy Michael aus England.

Jimmy Michael: Einer der ersten Giganten

Er war ein kleines Wunder. Als ausgewachsener Mensch glich er einem Kind mit seiner Grösse von 1,47 m und seinen 44 Kilo Gewicht. Als Sportler aber war er ein Gigant. Seine Fahrweise war geradezu klassisch. Während seine Beine wie eine Maschine arbeiteten, blieb der Oberkörper unbeweglich, gleichsam als stünde er in keinem Zusammenhang zu seinen toll wirbelnden Beinen. Das einzige, das sich noch an ihm im Rennen bewegte, war der unvermeidliche Zahnstocher zwischen den Lippen, mit dem er, wie er sagte, seinen Atem regulierte. Niemand wusste genau, wie alt er war. Es wurde behauptet, dass der 18. August 1895, an welchem er die erste Berufsfahrer-Weltmeisterschaft gewonnen hatte, sein 18. Geburtstag sei. In Wirklichkeit wurde Michael im November 1876 in Süd-wales geboren. Er sollte Metzger werden. Da er jedoch zu klein war und zu schwach schien, verwendete man ihn ausschliesslich für das Austragen des Fleisches an die Kundschaft. Mit 17½ Jahren beteiligte er sich 1894 erstmals an einem Amateurrennen, das er auch überlegen gewann. Dies veranlasste ihn, sich als Teilnehmer eines 100-Meilen-Rennens der Herne-Hill-Bahn in London vom 30. Juni 1894 anzumelden.

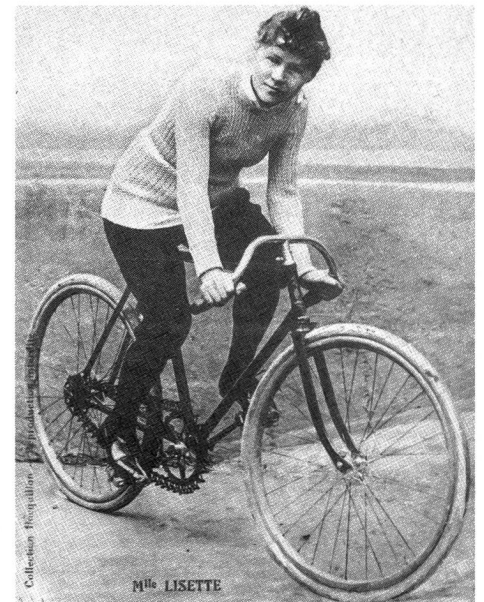
Man wollte den Kleinen, der aussah wie ein Fünfzehnjähriger, nicht starten lassen und erklärte ihm, das sei kein Rennen für Kinder. Der Knirps liess sich aber nicht abweisen und behauptete stur, er sei achtzehn gewesen. Schliesslich gab man nach und liess ihn auf Zuseher hin mitfahren, allerdings in der Hoffnung, dass er nach einigen Runden aufgeben würde. Doch er gewann das 100-Meilen-Rennen in der Rekordzeit von 4 Stunden, 19 Minuten und 30 Sekunden. Von nun an hiess er das «kleine Wunder», und auch das Pariser Publikum wollte ihn sehen. Man fand es zwar lächerlich, dass das siebzehnjährige Kind mit dem Mädchengesicht der mit soviel Reklame angekündigte Dauerfahrer sein sollte. Doch der Spott machte bald dem Staunen Platz, denn das «kleine Wunder» eilte von Sieg zu Sieg und stellte dauernd Rekorde auf. 1902 gewann er ein Stundenrennen hinter Motoren mit 75,293 km. Dieser Durchschnitt versetzt noch heute die Fachwelt in Staunen.



Das waren noch Zeiten: An der Tour de France von 1913 erlitt Eugène Christophe einen Gabelbruch. Nach 10 km zu Fuss reparierte er in der Dorfschmiede von Sainte-Marie-de-Campan den Schaden eigenhändig.
(Durry, J. La Véridique Histoire des Géants de la Route, S. 65)

Ein sportlich interessierter Künstler

Zu dieser Zeit zeigte sich auch ein grosser Künstler bei jedem Rennen auf der Buffalo-Bahn in Paris, Henri de Toulouse-Lautrec. Ihn begeisterte die Bewegung, die Körperkraft, die Selbstbeherrschung, kurz alles was er beim Zeichnen und Malen festhalten konnte. Nichts war für ihn hinreissender als ein prachtvoller Mensch, der seine Muskeln in souveräner Weise spielen liess. Wir wissen von ihm, dass er mit gleicher Begeisterung die Leistungen der Tänzer und Tänzerinnen, sowie der Akrobaten im Moulin-Rouge verfolgte. In diesem Zeitraum entstanden auch die ersten Rad-sportplakate von Toulouse-Lautrec. Auf einem dieser Plakate zur Werbung für Ketten der Firma Simpson verewigte er Jimmy Michael. Diese lithographischen Arbeiten befinden sich in Museumsbesitz in Paris und werden zusammen mit anderen unzähligen Arbeiten des berühmten Künstlers als Kostbarkeiten gehütet.



Eine der ganz grossen Championnes ihrer Zeit war «Lisette», eine Bretonin mit Namen Amélie Le Gall. Sie fuhr 1896 die Distanz von 100 km in 2 Std. 41'12".
(Laget, F. und S. Le Cyclisme, S. 45)

6-Tage-Rennen

1896 wurde erstmals in New York eine Radrennbahn in eine Halle eingebaut und zum ersten 6-Tage-Rennen mit unbegrenzter Fahrzeit als Einzelwettbewerb gestartet. Der Sieger legte dabei 2360 Kilometer zurück. 1897 und 1898 erfuhr die Veranstaltung eine Wiederholung. Es wurden 3229,865 respektive 3300 km abgeradelt. Angeblich schliess der Sieger Charly Miller, USA, nur sieben Stunden und liess sich am fünften Tag im Innenraum gar noch trauen. Mancher Fahrer hatte seine psychische und physische Leistungsgrenze überschritten, und dies bewog die Behörden, derartige Prüfungen zu verbieten. Darauf wurde 1899 zum ersten Six Day-Rennen mit Zweiermann-



In der «Hölle des Nordens». Ohne berühmte (und gesuchte?) Pavés kein Paris-Roubaix.
(Durry, J. La Véridique Histoire des Géants de la Route, S. 195)

schaften gestartet. Sieger wurden die Amerikaner Charly Miller und Frank Waller mit einer Distanz von 4398,037 km. Während sechs Tagen und Nächten kreisten sie um die Bahn und konnten sich beliebig ablösen. Diese Ausdauerprüfungen waren unmenschlich, aber ganz nach dem Geschmack des Publikums. Das hautnahe Miterleben eines Kampfes der Radsport-Cracks bei Zigarren- und Alkoholgenuss und Frauengesellschaft zog alles an, was Rang und Namen hatte. Nach der Jahrhundertwende wurden fast in allen Grossstädten Amerikas 6-Tage-Rennen durchgeführt, so in Boston, Kansas-City, Pittsburgh, Chicago, Portland, Los Angeles, Indianapolis, Louisville, Minneapolis, Milwaukee, Oakland, Philadelphia, Atlantic-City, Atlanta, Buffalo und Cleveland. Erst 1909 erfasste der Boom auch Europa. 1909 wurde in Berlin zum ersten 6-Tage-Rennen gestartet. Diese Zweiermannschaftsrennen, heute Americaines genannt, haben sich als wohl populärste Disziplin im Radsport behauptet. Die Erfolgliste der 6-Tage-Fahrer führt mit 86 Siegen der 1983 zurückgetretene Belgier Patrick Sercu an. In der Wintersaison 1983/84 finden in Europa 16 6-Tage-Rennen statt. Die unmenschlichen 6-Tage-

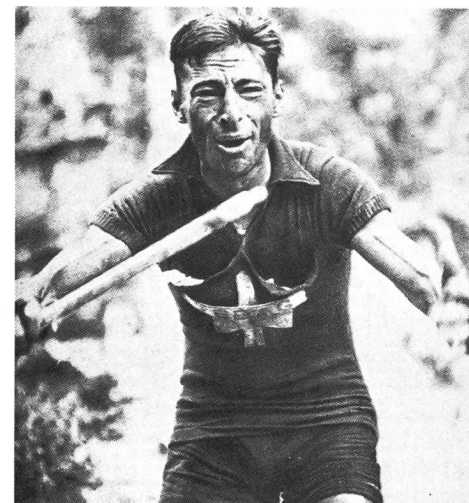
Rennen der Jahrhundertwende sind allerdings verschwunden. An deren Stelle sind moderne Veranstaltungen getreten. Die Austragungsart hat sich geändert und beschränkt sich auf die Nächte, in denen verschiedene Einlageprüfungen dargeboten werden. Auch die Amateure und die Steher (mit Motorführung) teilen sich in die Arbeit. Die eigentlichen Americaines (Zweiermannschaftsfahren nach 6-Tage-Art) werden heute mit Durchschnitten von 55 Stundenkilometern gefahren, was ein Höchstmass an Kondition, an Schnelligkeitsausdauer und Geschicklichkeit erfordert.

Rekorde

Die im Herbst 1983 in Zürich-Oerlikon durchgeführten Bahnweltmeisterschaften haben bewiesen, dass der Bahnsport nichts von seiner Popularität eingebüsst hat. Die Zuschauer erlebten auf der zurzeit schnellsten Betonpiste Europas packende Kämpfe in den acht Disziplinen um die begehrten Regenbogen-Trikots, das äusserliche Zeichen der Weltmeisterwürde. Unvergesslich und auch einmalig, als der Schweizer Urs Freuler gleich deren zwei

für sich beanspruchte. Staunen auch ob den gefahrenen Zeiten und den errechneten Durchschnitten. Nur wenige der anwesenden Zuschauer wussten aber, dass 1906 der Däne Thorvard Ellegard auf der Ordrup-Bahn in Kopenhagen die letzten 200 Meter im Sprint in 11,2 Sekunden durchfuhr, was den phantastischen Schnitt von 64,285 km ergibt. Diese Zeit wurde nur von wenigen Klasesprintern erreicht und war bis Ende der fünfziger Jahre lediglich von Van Vliet und Scherens egalisiert worden. Ellegard benützte dazu eine Übersetzung von 8,60 Meter (28 x 7 Zollzahnung) und ein Rad, dessen Rahmen etwa dem Gewicht und Bau eines schweizerischen Militärfelvelos entspricht. Ellegard war sechsfacher Weltmeister und beherrschte 31 Jahre lang die Rennbahnen der Welt. Die Sprinter sind nicht nur die Schnellsten, sie müssen auch den Stillstand beherrschen. Es gehört zur Taktik, dem Gegner die Führungsposition aufzuzwingen, um aus dem Windschatten heraus an ihm vorbeizusprinten. Die Bestenliste im Stillstand wird von den Gegnern Gabriel Poulain und Otto Mayer mit 1 Stunde 51 Minuten und 6 Sekunden angeführt, aufgestellt 1905 anlässlich eines Sprintermatches auf der Rennbahn in Paris-Vincennes. Der Match wurde abgebrochen, nachdem die 20 Centimes zahlenden Zuschauer die Bahn verlassen hatten. 1961 standen Maspes und Rousseau im Final der Weltmeisterschaften in Zürich 26 Minuten und 19 Sekunden «sur place».

Der wertvollste Rekord im Radsport ist aber nach wie vor der Stundenweltrekord auf offenen Bahnen. Henri Desgrange, der nachmalige Vater der Tour de France, setzte sich 1893 erstmals mit den erzielten 35,325 km auf der Buffalo-Rennbahn in Paris auf die Ehrenliste. 1972 wagte der legendäre Belgier Eddy Merckx einen Angriff auf den Stundenweltrekord und setzte die Bestmarke auf 49,431 km. Diese Höhe wirkte über Jahre lähmend auf mögliche



Die Leiden der Giganten: Kübler, «Ferdinand National», während der dramatischen Tour de France-Etape Cannes-Briançon 1948, als er wegen zwei Defekten die Tour verlor.

(Durry, J. La Véridique Histoire des Géants de la Route, S. 118)



Campionissimo Fausto Coppi (1919–1960 †), der grösste Radrennfahrer aller Zeiten, hier im Aufstieg zum Stilsferjoch. (Keystone)

Rekordaspiranten. Als Ende Dezember 1983 der ehemalige Weltmeister Francesco Moser mit einem Stab von Wissenschaftlern nach Mexiko reiste, um den Prestigerekord zu brechen, trauten ihm nur wenigen den Erfolg zu. Um so mehr erstaunten seine beiden Rekordfahrten innert fünf Tagen mit 50,808 km und 51,151 km. Der Italiener bereitete sich mit seiner ihm eigenen Gewissenhaftigkeit vor. Auch er nützte die Vorteile der dünnen Luft und des damit geringeren Luftwiderstandes von Mexico-City (2270 m ü. M.). Die von Merckx benützte Holzpiste ist nicht mehr im damaligen Zustand, so dass er auf die Zementbahn ausweichen musste. Zuvor wurde der Fahrstreifen mit einer Kunststoffschicht überzogen, um den Reibungswiderstand zu verringern. Grosse Bedeutung kam zweifellos dem Material zu. Seine von einem Physiologen gebaute Maschine war mit Teilen aus Titan, Magnesium, Aluminium und Karbonfaser zusammengesetzt. Das minutiös geplante Unternehmen kostete die stolze Summe von 700 000 Franken. Der Schweizer Oskar Egg war 1912 und 1914 Inhaber des Stundenweltrekordes, mit der Bestmarke von 44,247 km. Nach seiner Rennfahrer-Karriere erfand er die nach ihm benannte Gangschaltung, den Egg-Wechsel, der bis in die fünfziger Jahre von den meisten Berufsfahrern benützt wurde.

Der absolute Weltrekord auf einem Fahrrad beträgt 204,778 km/Std. für den fliegenden Kilometer. Er wurde 1962 vom Franzosen José Meiffret hinter einem Talbot-Auto aufgestellt. Er war mehrmals Inhaber dieses etwas fragwürdigen Rekordes. Einmal lebte er ein ganzes Jahr in einem französischen Kloster und bereitete sich vor. Nie hat ihn das Ergebnis befriedigt, ständig trachtete er danach, es zu verbessern. Auch lebensgefährliche Stürze konnten ihn von seinem Vorhaben nicht abbringen. Kaum genesen, ging die Rekordjagd weiter. Bei einem Versuch, den bestehenden Rekord zu überbieten, stürzte er zu Tode.

Noch ein Gigant

Ein weltberühmter Rekordfahrer auf Bahn und Strasse war der 1904 geborene Australier Hubert Oppermann. Um 1920 verlangte man fast unmenschliche Leistungen im Radsport. Man fragte weniger nach Geschwindigkeit als vielmehr nach dem Dauerleistungsvermögen. Oppermann fuhr nur Rekorde über lange Distanzen. Zum Beispiel 1928 das 24-Stunden-Rennen in Paris um den Bol d'Or. Er legte 950,060 km zurück und unterbot den alten Rekord um 106 Runden. Gleich weiterfahrend legte er auch die 1000 km in der neuen Rekordzeit von 25 Stunden und 19 Minuten zurück. Dieser Rekord hat auch heutzutage noch Gültigkeit. 1932 fuhr Oppermann Fremantle-Sydney, eine Distanz von 4854 km, in 13 Tagen und 10 Stunden, wobei er den alten Rekord gleich um fünf Tage unterbot.



Populärster Schweizer Radrennfahrer der Gegenwart: Urs Freuler, Doppelweltmeister auf der Bahn und Sportler des Jahres 1983.

(Archiv Bieler Tagblatt)

Das Nonstop-Langstreckenrennen Paris-Brest-Paris über 1200 km gewann er 1931. Der Gigant – ein kleiner, schmaler, durchaus unscheinbarer Mensch; nichts von sichtbarer Energie, nichts von Übermenschlichkeit. Wir stellen uns grosse Rekorde oft als einmalige heroische Leistungen vor. Aber wir wissen wenig und ahnen nichts von der höchst unheroischen, ermüdenden, langweiligen Kleinarbeit, die allein eine solche Leistung ermöglicht. Wir wissen nicht, dass der Kampf jeden Tag wieder von neuem begonnen und durchgestanden werden muss, dass dieser Kampf keinerlei andere Interessen, kein privates Leben erlaubt. Tage – Monate – Jahre. Oppermann wurde nach seiner Rennfahrerkarriere mit dem Adelstitel ausgezeichnet und australischer Verkehrsminister. Er war nicht nur ausgerüstet mit Mut, Zähigkeit und Energie, sondern auch mit hoher Intelligenz.

Classiques

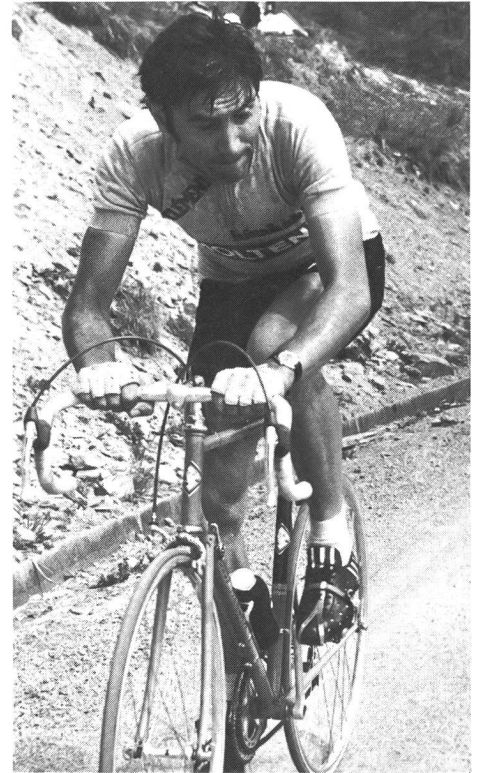
Die ersten eigentlichen Strassenrennen fanden noch vor der Jahrhundertwende statt. 1891 organisierte die Pariser-Zeitung «Petit Journal» das erste Langstreckenrennen Paris-Brest-Paris über 1196 km mit 206 Startenden. Der Sieger, C. Terront, Frankreich, fuhr diese Strecke in 71 Stunden und 16 Minuten; dabei erreichte er ein Stundenmittel von 16,8 km. Dies mit einem zwanzig Kilo schweren Rad ohne Gangschaltung und auf Sandstrassen! Er verlor sieben Kilo Gewicht. Für die Behebung eines Reifenschadens wurde ein Spezialist der Pneuifirma Michelin beigezogen. Die Reparatur dauerte 45 Minuten – und war Rekordzeit. Erst zwei Jahre zuvor hatten die Gebrüder Michelin den abnehmbaren und unterwegs auswechselbaren Luftreifen entwickelt. Paris-Brest-Paris wurde übrigens erst siebenmal ausgetragen, letztmals 1951. Ebenfalls im Jahre 1891 wurde eine zweite Classique ins Leben gerufen, Bordeaux-Paris, mit einer Distanz von 572 km. Diese Classique wird heute noch jährlich durchgeführt. Ein Teil der Distanz wird mit Schrittmacherführung zurückgelegt, wobei im Laufe der Jahre die eingesetzten Vehikel änderten. Zuerst waren es Tandems, dann Drei- oder Viersitzer, Autos, Motorräder und seit 1938 Dernys. Dernys sind eine Art Velohilfsmotoren mit Trethilfe. Eine weitere Classique, Paris-Roubaix über 280 km, figuriert seit 1896 im internationalen Rennkalender und führt in die «Hölle des Nordens», so genannt wegen der mit Kopfsteinpflaster ausgelegten Karrenwegen. Diese Pavés sind das Inferno für Fahrer und Material. Jedes Jahr werden diese «Pièce de résistance» in den Parours eingebaut. Böse Zungen behaupten, diese Karrenwege stünden unter Naturschutz, um den Hunderttausenden von Zuschauern zu beweisen, dass es auch in dieser vom Komfort verwöhnten Zeit noch sogenannte Giganten der Landstrasse ge-

be. Wer geläutert und gepeinigt dieser Hölle als Sieger entrinnt, darf mit Berechtigung diesen Titel führen. 1923 war es der Schweizer Heiri Suter, der sich mit seinem von Kohlenstaub geschwärzten Gesicht den Fotografen als Sieger stellen durfte. Den Namen Classique dürfen noch die Rennen Paris-Tours, Mailand-San Remo, Lombardei-Rundfahrt und die Flandern-Rundfahrt führen. In diesen Classiques stellten die Schweizer in Paris-Tours dreimal den Sieger: 1914 Oskar Egg, 1926 und 1927 Heiri Suter. Den Ehrenplatz in der Flandern-Rundfahrt belegte 1955 Hugo Koblet.

Rundfahrten

1903 wurde zur ersten Tour de France (TdF) gestartet. Zuvor fuhr allerdings 1895 der Franzose Joyeux in siebzehn Tagen im Alleingang rund um Frankreich und hatte in Paris 4500 km zurückgelegt. Dies auf einem kettenlosen Fahrrad mit unförmigen schweren Reifen und auf Strassen, die man keinem heutigen Rennfahrer zumuten würde. Die durchschnittliche Tagesleistung von 264 km ist beachtlich. Initiator der ersten Tour de France war der frühere Stundenweltrekordinhaber Henry Desgrange, Journalist und Verleger der damaligen Zeitung «L'Auto». Diese Zeitung erschien auf gelbem Papier, und so war es naheliegend, dass das Leadertrikot von gelber Farbe sein musste. Die Zeitung wechselte später den Namen und erscheint heute unter dem Titel «L'Equipe», immer noch im gelben Gewand. Noch heute zeichnet sie als Organisator der grössten Landesrundfahrt. Der Giro, die Italienrundfahrt, hat

das Geburtsjahr 1909 und hat in der «Gazzetta dello Sport» ihren Patron. Deren Hauspapier ist rosarot, und so ist auch das Leadertrikot rosarot. Diese beiden Landesrundfahrten sind wohl die bedeutendsten. Die Tour de France erlebte bereits die 70. Auflage und der Giro d'Italia bringt es auf 67 Durchführungen. Die Teilstücke der Rundfahrten sind heutzutage wesentlich kürzer, dagegen sind die gefahrenen Geschwindigkeiten enorm angestiegen. Die erste Tour de France 1903 mit einer Distanz von 2428 km wurde in sechs Etappen mit durchschnittlich 405 Tageskilometern und einem Generalstundenmittel von 25,283 km gefahren. 1982 wurden die 3512 km in 21 Etappen mit durchschnittlich 167,3 km aufgeteilt. Der Generaldurchschnitt betrug 37,470 km/Std. Wer seinen Namen ins goldene Buch der beiden Rundfahrten eintragen kann, dessen Stern strahlt für immer am internationalen Radsportthimmel. Von den schweizerischen Rennfahrern waren dies bisher nur Ferdy Kübler 1950 und Hugo Koblet 1951. Carlo Clerici gewann 1954 vor Hugo Koblet den Giro d'Italia. Lange Zeit war fremde Hilfe zur Behebung eines Defektes verboten, so auch an den Rundfahrten. Der Franzose Eugène Christophe erlitt 1913 an der TdF einen Gabelbruch und musste die Reparatur in der Dorfschmiede von Sainte Marie de Campan eigenhändig vornehmen. Für den Blasbalg nahm er die Hilfe eines Dorfjungen in Anspruch. So machte er sich der Übertretung des Paragraphen schuldig und lernte die Unbarmherzigkeit der Kommissäre kennen. Zum Gedenken an seine «Missetat» wurde an der Dorfschmiede später eine Ehrentafel angebracht.



Er dominierte während eines Jahrzehnts (1965 bis 1975) die gesamte Weltelite: Eddy Merckx. (Keystone)

Totale Vorbereitung

Keinem dieser Radsportgrössen sind die Erfolge in den Schoss gefallen. Keinem Eddy Merckx, der fünfmal die Tour de France und fünfmal den Giro d'Italia gewann, wobei dreimal Giro und TdF im selben Jahr. Keinem Hinault, der zwei Siege im Giro und vier in der TdF und einen Weltmeistertitel errang und keinem Fausto Coppi, der fünf Giro-Siege, zwei Tour de France als Sieger beendete und zweimaliger Weltmeister war. Coppi, der «Campionissimo», war vorbildlich und konsequent in seinen Vorbereitungen auf ein Ziel hin. Für seine in Lugano errungene Weltmeisterschaft lebte er zwei Monate wie ein Asket und übte Selbstdisziplin in höchstem Mass. Er traf minutiöse Vorbereitungen wie für einen Stundenweltrekord. Zwei Monate lebte er nach dem Programm, wie er es in Lugano, am Tag der Weltmeisterschaft, durchführen musste. Jeden Morgen stand er um sechs Uhr auf und legte täglich hunderte von Kilometern unter glühendster Sonne zurück, um sich an die Hitze zu gewöhnen. Er lebte nach einem strengen Regime. Seinen Teamkameraden gab er täglich grössere Vorgaben und spielte den Jäger. Er blieb jeden Tag sechs Stunden im Sattel und unterzog sich jeweils noch einem Bahntraining, um seine Souplesse zu fördern. Dies war ein Programm, in dem alles enthalten war, um auf den geplanten Termin in Höchstform zu kommen. Coppi hatte den sportlichen Ehrgeiz, auch beim Ausklang seiner grossen Laufbahn noch einmal Beispiel und grosses Vorbild zu sein und noch einmal Weltmeister zu werden. Überlegen – solo. ■



Kein Bild vermöchte die «Materialschlacht» um die Rad-Giganten von heute treffender zu illustrieren als diese Aufnahme mit dem französischen Superstar Bernard Hinault. (Archiv Bieler Tagblatt)