

EIN UNFALL, SIEBEN RADPROFIS UND DIE GESCHICHTE IHRER KARRIERE



NICK KLAESSENS

FRONTAL



Die Originalausgabe dieses Buches erschien unter dem Titel
»Ravage: Eén crash, zeven wielrenners en het verhaal van hun carrière«
bei Uitgeverij Volt, Amsterdam/Antwerpen.

© Nick Klaessens 2026

Nick Klaessens:
Frontal – Ein Unfall, sieben Radprofis
und die Geschichte ihrer Karriere

Aus dem Niederländischen von Olaf Bentkämper

© der deutschsprachigen Übersetzung: Covadonga Verlag, 2026
Covadonga Verlag, Inh. Rainer Sprehe, Spindelstr. 58, D-33604 Bielefeld
ISBN (Print): 978-3-95726-108-3 / ISBN (E-Book): 978-3-95726-109-0

Umschlaggestaltung: Buro Blikgoed
Umschlagfotos: Cor Vos (Titelseite), Geert Snoeijer (Autor)

Druck und Bindung: Westermann Druck Zwickau GmbH – 1. Auflage, 2026



Kontaktadresse nach EU-Produktsicherheitsverordnung:
info@covadonga.de

Alle Rechte vorbehalten. Wiedergabe, auch auszugsweise,
nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Verlags.
Die Nutzung unserer Werke für Text- und Data-Mining
im Sinne von § 44b UrhG behalten wir uns explizit vor.

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*

Nick Klaessens

FRONTAL

Ein Unfall, sieben Radprofis
und die Geschichte ihrer Karriere

Aus dem Niederländischen
von Olaf Bentkämper



Death is not impressed by what we have done, unless what we have done leaves a legacy of life; death's tide washes over everything we have taken so long to write in the sand. What is remembered in all our work is what is still alive in the hearts and minds of others.
(David Whyte, *Crossing the Unknown Sea*)

What would you do if you were ten times braver?
(Orla Chennaoui)

INHALT

Einleitung		11
PROLOG	Alicante (Einzelzeitfahren)	13
KAPITEL 1	Amsterdam – Calpe	17
KAPITEL 2	Calpe – Benigembla	23
KAPITEL 3	Benigembla – Nijmegen	34
KAPITEL 4	Nijmegen – Versailles	51
KAPITEL 5	Versailles – Dongen	59
KAPITEL 6	Dongen – Assendelft	71
KAPITEL 7	Assendelft – Girona	90
KAPITEL 8	Girona – Maastricht	125
KAPITEL 9	Maastricht – Heidelberg	128
KAPITEL 10	Heidelberg – Deventer	163
KAPITEL 11	Deventer – Kopenhagen	181
KAPITEL 12	Kopenhagen – Andorra	202
KAPITEL 13	Andorra – Zwolle	217
KAPITEL 14	Zwolle – Swansea	228
KAPITEL 15	Swansea – Oberursel	234
KAPITEL 16	Oberursel – Inzinzac	250
EPILOG	Kriterium Rund ums Haus	259
Danksagung		263
Quellennachweis		265

EINLEITUNG

Was eigentlich ein glamouröses und sonniges Fotoshooting mit Tom Dumoulin an einem spanischen Hotelpool hätte werden sollen, endete in einem schrecklichen Blutbad auf einer Gebirgsstraße, bei dem sieben Teamkollegen des niederländischen Radrennfahrers mehr oder weniger schwer verletzt wurden. Eine britische Touristin war mit ihrem Auto bergauf auf der falschen Straßenseite unterwegs und fuhr frontal in die Radfahrer hinein, die mit hoher Geschwindigkeit bergab fuhren. Sie hatten keine Ausweichmöglichkeit und wurden in alle Richtungen geschleudert. Ich saß an diesem Tag mit einem Trainer des Teams im Begleitfahrzeug, das hinter den Fahrern herfuhr, und lernte viel über mich selbst. Man weiß nie, wie man auf eine Tragödie reagieren wird, bis man damit konfrontiert wird.

Wenn Sie dies lesen, ist die Wahrscheinlichkeit groß, dass Sie etwas mit Radsport am Hut haben. Sollte dem so sein, halte ich es außerdem für wahrscheinlich, dass Sie mehr über diesen Sport wissen als ich. Das ist kein Disclaimer – im Gegenteil: Ich möchte, dass Sie wissen, dass es eher Zufall war, dass ich in jenem Begleitfahrzeug saß, als sich der Unfall ereignete.

Außerdem verspreche ich Ihnen, dass dieses Buch unabhängig davon lesenswert ist, ob Sie ein eingefleischter Radsportfan sind oder jemand, der den Unterschied zwischen einem Ausreißversuch und einer *Chasse Patate* nicht kennt. Die Fakten stimmen, aber die Geschichte wird von Erzählungen getragen, die direkt aus dem Herzen kommen.

Das alles trug sich am 23. Januar 2016 zu. Nun, zehn Jahre später, begebe ich mich auf die Suche nach allen Beteiligten: nach den sieben betroffenen Fahrern, die wie durch ein Wunder alle überlebt

haben, nach den Teamleitern und Ärzten und nach der Frau, die den Unfall verursacht hat. Wo es möglich ist, möchte ich auch mit den Angehörigen sprechen.

Welche Auswirkungen hatte dieser willkürliche Unfall während eines Trainingslagers des Profiteams Giant-Alpecin? Haben sie in den Jahren danach ihr altes Niveau oder ihr angestrebtes Potenzial erreicht? Haben sie eine andere Lebenseinstellung? Schätzen sie das Leben nun vielleicht sogar mehr? Und wie um alles in der Welt steigt man wieder aufs Rad, wenn man dem Tod so knapp entronnen ist?

Das alles werden Sie in diesem Buch bald erfahren. Zum Einstieg gibt es einen Auszug aus dem Tagebuch des amerikanischen Radrennfahrers Chad Haga, dem es an diesem Tag im Januar 2016 am schlimmsten ergangen war und der mit dem Rettungshubschrauber ins Krankenhaus von Alicante gebracht wurde. Das Folgende schrieb er von seinem Bett auf der Intensivstation aus.

PROLOG
ALICANTE (EINZELZEITFAHREN)

Aus dem Tagebuch von Chad Haga, Ende Januar 2016.
Ursprünglich geschrieben für Velonews.com:

Die Straße machte einen Bogen nach links, und dieser schwarze SUV kam direkt auf uns zu. Für einen kurzen Moment fragte ich mich, ob es sich um einen kranken Scherzkeks handelte, der uns erschrecken wollte, oder um jemanden, der gerade eine SMS schrieb und im letzten Moment noch ausweichen würde, oder ob es wirklich passieren würde. Ich erinnere mich an das Gefühl kurz vor dem Aufprall, an den Augenblick, in dem mir klar wurde: Ja, das wird wirklich passieren. Ich erinnere mich daran, auf dem Rücken zu liegen und meine Hand nach Ramon auszustrecken, dessen leerer Blick auf mich gerichtet war. Ich erinnere mich an Hände, die schmerzhaft auf meinen Nacken drückten. Ich erinnere mich an das Dröhnen und das Gefühl des abhebenden Hubschraubers.

Meine nächsten Erinnerungen beginnen erst einen Tag später. Es sind Bewusstseinsfetzen nach der Operation, in denen ich versuche zu rekonstruieren, was geschehen ist. Ich wusste noch, wo wir unterwegs gewesen waren: auf diesem Straßenabschnitt zurück zum Hotel nach drei Stunden Training. Die Sprintblöcke waren bereits erledigt. Ich wusste noch, wo ich in der Gruppe fuhr, dass John rechts von mir war, weil ich ihm kurz vor dem Unfall noch etwas sagen wollte.

Das war alles, was ich sicher wusste: welche meiner Freunde möglicherweise tot waren. Also verbrachte ich die Zeit in diesem vagen Niemandsland zwischen Schlaf und Wachsein damit, mein Gedächtnis nach jedem Hinweis auf ihr Wohlergehen zu durchforsten. Und

ich betete, dass es mich am schlimmsten erwischt hatte. Wenn mein Zustand bedeutete, dass es ihnen gut ging, dann war das ein fairer Tausch.

Meine eigenen Eindrücke davon, wie es mir ging, als ich regungslos auf einer spanischen Intensivstation lag, beruhigten mich sogar ein wenig. Ich schien in keiner Weise eingeschränkt zu sein, und obwohl meine Gliedmaßen sich anfühlten, als würden sie jeweils hundert Kilo wiegen, konnte ich sie bewegen. Ich zählte meine Finger einzeln ab und spielte in Gedanken Chopins *Heroische Polonaise* – ein guter Test für das Gehirn. Die rechte Seite meines Gesichts fühlte sich an wie ein Basketball, an dem ein fremdes Wesen herumnagte. Aber meine Zähne fühlten sich normal an. War ich wirklich so glimpflich davongekommen?

Eines wusste ich ganz sicher: Ich würde nie wieder auf ein Rennrad steigen. Für mich war das Kapitel Radsport offiziell abgeschlossen. Ich wollte heiraten und das Leben mit Kate genießen, so etwas wollte ich nie wieder durchmachen.

Schließlich bekam ich eine Antwort auf meine Fragen, als Teamarzt Anko Boelens vorbeikam, begleitet vom mitfühlenden Blick von Caleb Fairly, meinem Freund und Teamkollegen. Mich hatte es am ärgsten erwischt, aber wir hatten alle auf unsere eigene Weise Schäden davongetragen. Und jeder von uns würde seinen eigenen Kampf führen müssen, um ins Peloton zurückzukehren. Doch wir lebten noch, und das war schon etwas, wofür man enorm dankbar sein konnte.

Mein Handy war wie durch ein Wunder unbeschädigt am Unfallort gefunden worden, etwa dreißig Meter von der Stelle entfernt, an der ich selbst lag. Als ich es im Krankenhaus zurückbekam, verbrauchte ich den gesamten Akku (und jede Menge Energie, um meine bleischweren Arme hochzuhalten), um die überwältigende Anteilnahme aus aller Welt zu lesen. Ich konnte mit meiner Familie und meiner Verlobten sprechen, auch wenn »sprechen« ein weit gefasster Begriff für Murmeln und Weinen war. Die Aussicht, dass sie bald bei mir sein würde, gab mir sofort Kraft. Bis dahin wollte ich vor

allem schlafen, auch wenn das schwierig war, da die Krankenschwester verdächtig oft kam, um meinen Katheter zu kontrollieren.

Während ich eine weitere unruhige Nacht auf der Intensivstation verbrachte, gestärkt von dem Gedanken, dass Beistand unterwegs war, wurde mir klar, dass ich eine Entscheidung treffen musste. Ich konnte mich im Elend verlieren, mich selbst bemitleiden und immer wieder fragen: »Warum ich?« Es würde nicht helfen, diese verrückte Welt zu verstehen. Oder ich konnte anerkennen, wie gesegnet ich war, dass ich mit meinem Kopf ein Auto abgewehrt hatte und im Grunde mit ein paar Fleischwunden davongekommen war. Dass ich nicht einmal eine Gehirnerschütterung hatte, war an sich schon ein Wunder.

Ich habe diese Entscheidung getroffen. Ich bin noch da, und kein Selbstmitleid wird daran etwas ändern. Ich kann mich darüber beschweren, dass Kate auf dem Flur eine Handkurbel holen muss, um mein Bett hochzukurbeln, oder ich kann darüber lachen, dass ich in einem Krankenhaus gelandet bin, das in den siebziger Jahren steckengeblieben ist. Der Laden ist eine wahre Fundgrube für die Sorte Stoff, um den sich die Leute auf Twitter reißen.

Ich habe außerdem beschlossen, dass ich mit dem Radrennsport noch nicht fertig bin. Ganz und gar nicht. Diese Autofahrerin hat bereits mehr Einfluss auf meine Karriere gehabt als nötig, aber sie bekommt nicht das letzte Wort. Wenn man bedenkt, wie mein Training lief, hätte 2016 ein großes Jahr werden können, und die Saison hat gerade erst begonnen. Ich werde mein Bestes tun, um noch in dieser Saison wieder genauso fit zu werden.

Die Genesung verläuft nie so schnell, wie man es sich wünscht, aber ich bin jetzt schon süchtig nach den kleinen Fortschritten. Alles tut weh und geht langsam, aber ich werde immer beweglicher. Das wollte ich beim Besuch meiner Teamkollegen gestern Abend demonstrieren, als ich darauf bestand, die Treppe hinunterzugehen – vorsichtig natürlich. Man möchte ja Schlagzeilen wie »Haga verlängert Krankenhausaufenthalt nach Treppensturz« vermeiden.

Mein Körper verarbeitet das Essen schneller, als ich es in mich hineinschaufeln kann, und mein Supportteam ist großartig: Sie moti-

vieren mich und helfen, wo es nötig ist. Eines ist sicher: Das Team Giant-Alpecin ist eine echte Familie. Und sie sind froh, mich – wenn auch schief vor Schmerzen – wieder lächeln zu sehen.

KAPITEL 1
AMSTERDAM – CALPE

Wie es dazu kam, dass ich in diesem Begleitauto saß? Und was ich selbst eigentlich mit dem Radsport zu tun habe? Ich werde mich kurz fassen.

Es war der 5. Januar 2016. Die Rauchschwaden eines ohrenbetäubenden Feuerwerks in Amsterdam-Noord hatten sich gerade erst verzogen, als ich eine E-Mail von Marieke Verhoeven im Namen des Modemagazins *Vogue Man* bekam. Ob ich Tom Dumoulin interviewen wolle. Sie hätten ihn für die Sommerausgabe gewinnen können, die im Zeichen der Themen Mode, Sport und Reise stehen sollte. »Schön, dass du als Tour-de-France-Fan die Geschichte übernehmen willst :)«, schrieb Marieke.

Als Tour-de-France-Fan würde ich mich selbst nicht unbedingt bezeichnen, aber ich schaue sie mir an, wenn ich die Gelegenheit dazu habe. Auch einen sonntäglichen Eintagesklassiker wie die Flandern-Rundfahrt, das Amstel Gold Race oder Paris–Roubaix verfolge ich immer gern, entspannt aufs Sofa gefläzt. Und unwillkürlich wandern meine Gedanken jeden Juli und August zurück zu den endlosen Sommern in den Neunzigern, in denen ich mit Gleichaltrigen im Dorf Etappen absteckte, um unsere eigene Tour de France zu fahren – auf viel zu großen Mountainbikes, die unsere Eltern uns gekauft hatten, damit wir irgendwann »reinwuchsen«.

Während alle darum stritten, Miguel Induráin, Erik Breukink, Laurent Jalabert oder Frans Maassen zu sein, war ich ganz selbstverständlich Claudio Chiappucci. Er war der Einzige, der Induráin einigermaßen folgen konnte, zeigte Kampfgeist an den Anstiegen und trug deshalb dieses herrliche gepunktete Trikot – und nicht zuletzt: dieser Name! *Klau-die-joh Kie-jah-putsch-ih.*

Tom Dumoulin gilt aus ähnlichen Gründen schon seit einiger Zeit meine besondere Aufmerksamkeit. Und auch deshalb, weil er – genau wie Frans Maassen und ich – aus der Region Limburg stammt. Das Interview für das Modemagazin soll im spanischen Badeort Calpe stattfinden, wo Dumoulin und seine Teamkollegen von Giant-Alpecin ein Trainingslager in den Bergen der Costa Blanca absolvieren.

Am 19. Januar, ein paar Tage vor der Reise, bekomme ich noch ein Briefing von *Vogue Man*:

> »Was Tom angeht, kann ich mich eigentlich kurz fassen: Versuche, während eures Aufenthalts in Spanien so viel wie möglich einzufangen. Ihr habt im Prinzip nur eine Stunde Zeit für Fotos und das Interview, also wird es wohl vor allem darum gehen, die Atmosphäre aufzusaugen und Zitate einzusammeln. Wir können das immer noch mit Informationen ergänzen, die du aus der Recherche gewinnst. Wenn du dir halbwegs ein Bild davon machen kannst, was für ein Typ er ist, wäre das schon gut. Vom Umfang her würde ich von maximal 1.500 Wörtern ausgehen. Aber wenn du später das Gefühl hast, dass das nicht passt, können wir immer noch schauen, ob es kürzer geht, oder mit Kästen arbeiten.«

Natürlich wusste ich, wer Tom Dumoulin war. Der Radprofi aus Maastricht hatte ein spektakuläres Jahr hinter sich. Ich selbst sah ihn am 4. Juli 2015 in Utrecht vorbeirasen, beim Auftaktzeitfahren der Tour de France. Es waren 32 Grad, und unsere Freundesgruppe versammelte sich bei Milan, der an der Kurve an der Vondellaan wohnte, wo die Rennfahrer zweimal vorbeikamen. Kinder hatten wir noch nicht, aber Milan hatte im Vorgarten ein kleines Planschbecken aufgestellt, um das Bier kühl zu halten. Ich trug mein Radtrikot von Mapei, dem italienischen Team, das in den Neunzigern Helden wie Johan Museeuw, Andrea Tafi und Gianluca Bortolami in seinen Reihen hatte. Auf ausländischen Musikfestivals war dieses Trikot ein Garant

für High Fives und Fotos mit italienischen Partylöwen. Unser Freund Gijs war in seinem Element als wandelnde Radsport-Enzyklopädie. Er hatte zu so gut wie jedem Fahrer, der vorbeikam, etwas zu erzählen. Es war der perfekte Sommertag. Und, na ja, wir tranken das eine oder andere Bier …

Das Einzelzeitfahren in Utrecht war tellerflach und verlangte nach Steuerkünsten und kraftvollem Treten. Eine technische Herausforderung, die Tom Dumoulin wie auf den Leib geschneidert war. Mehr noch: Das ganze Land und vor allem all die jubelnden Landsleute am Straßenrand dachten, dass er das schon wuppen würde. Die Stimmung auf den Straßen von Utrecht war großartig. Robert Gesink sprach später von einer »13,8 Kilometer langen Holländer-Kurve«, Jos van Emden nannte es einen »Tunnel aus Lärm«, und Steven Kruijswijk kam mit einem »Pfeifen in den Ohren« über die Ziellinie. Tom Dumoulin fand sich am Ende des Nachmittags auf dem vierten Platz wieder, hinter Rohan Dennis, Tony Martin und Fabian Cancellara. Acht Sekunden fehlten ihm, um der erste niederländische Träger des Gelben Trikots seit Erik Breukink im Jahr 1989 zu werden – ein Jahr bevor Dumoulin auf die Welt kam. »Man sagt, der Wind habe eine Rolle gespielt, aber im Nachhinein ist man immer schlauer«, sagte er anschließend gegenüber dem Fernsehsender NOS. Tom zeigte sich als guter Verlierer: »Ich habe Dennis schon ein paar Mal geschlagen, aber heute war er stärker als ich. Ja, schade. Auf faire Weise geschlagen. Damit muss ich mich dieses Jahr zufriedengeben.«

Diese Aussage zeugte von einer unheimlichen prophetischen Gabe, als Dumoulin zwei Tage später auf einer wallonischen Landstraße in Richtung der Mauer von Huy radelte. Für die 136 Höhenmeter dieses entscheidenden Schlussanstiegs war er der am besten geeignete Fahrer unter jenen, die im Gesamtklassement vorne platziert waren. Das Peloton raste mit hoher Geschwindigkeit Richtung Huy, bis 60 Kilometer vor dem Ziel jemand von FDJ stürzte. Es war der Franzose William Bonnet, der auf dem Asphalt landete und bei seinem Sturz die gesamte rechte Flanke des Pelotons mitriss. Tom Dumoulin ging in voller Fahrt über den Lenker und stürzte neben

einem Laternenmast in den Straßengraben. Giant-Alpecin teilte später am Tag in einer Pressemitteilung mit, dass er sich eine Impressionsfraktur an der Schulter zugezogen habe, da viel Druck auf das Gelenk ausgeübt worden sei. Schon während der Etappe war klar, dass seine Schulter ausgekugelt war, woraufhin das medizinische Team sie wieder in Position drückte. Die Schulter des Dritten im Gesamtklassement war hinüber und damit auch sein Traum, in Huy das Gelbe Trikot zu erobern.

Dumoulin musste das Rennen aufgeben und verbrachte eine lange, düstere Woche zu Hause in Maastricht. Nach eigenen Angaben saß er wie ein Zombie da und war wütend. »Denn ich hätte in diesem Gelben Trikot fahren sollen und niemand anderes.« Nach einer Woche wurde ihm klar, dass ihn das nicht glücklicher machen würde, und er konzentrierte sich allmählich auf die Genesung, denn die Saison war noch lang.

Bereits anderthalb Monate später stand er sogar schon wieder am Start der nächsten großen dreiwöchigen Rundfahrt: der Vuelta a España. Allerdings ohne allzu große Erwartungen. Giant-Alpecin war vor allem nach Spanien gereist, um mit John Degenkolb so viele Etappensiege wie möglich einzufahren. Der deutsche Sprinter hatte in seiner Karriere bereits neun Etappen bei der Vuelta gewonnen, dazu eine beim Giro und mehrere beim Critérium Dauphiné und bei Paris–Nizza. Und nicht unwichtig: In dieser Saison hatte er sowohl Mailand–Sanremo als auch Paris–Roubaix gewonnen. Degenkolb fügte seinem *Palmarès* bei der Vuelta einen Etappensieg hinzu und stand weitere drei Male auf dem Podium.

Aber gut, Tom Dumoulin wuchs bei der Vuelta über sich hinaus und gewann tatsächlich die neunte Etappe. Und es war nicht irgendeine Etappe. Auf dem steilen Schlussanstieg zum Alto de Puig griff er gleich dreimal an, nur um 300 Meter vor dem Ziel von der spanischen Bergziege Joaquim Rodríguez und dem amtierenden Tour-de-France-Sieger Chris Froome wieder eingeholt zu werden. Doch kurz vor der Ziellinie zog Dumoulin, anerkanntermaßen eine Koryphäe in Sachen wattgesteuertes Pacing, erneut an beiden vorbei und gewann so

nicht nur die Etappe, sondern sicherte sich auch das begehrte Rote Trikot des Gesamtführenden.

Im Interview für *Vogue Man*, das ein halbes Jahr später erscheint, sollte er noch einmal darauf zurückkommen. »Ich rechne das nicht genau aus, das ginge ein bisschen zu weit. Aber: Hey, ich weiß ungefähr, welche Anstrengung er [Froome] aufbringen musste, um zu mir aufzuschließen. Er musste schon mehr als eine Minute sehr schnell fahren. Das kann er niemals zwei Minuten lang so durchhalten. Daraus schöpfte ich meine Hoffnung. Ich wusste, dass es ihn viel Energie gekostet hat. Er und Rodríguez haben es überrissen, indem sie mich sofort stehen lassen wollten, als sie endlich in meinem Windschatten angekommen waren. Nach zehn Metern musste Rodríguez sich schon wieder hinsetzen, da wusste ich genug: Die beiden sind durch.«

Aber dieses Interview muss ja erst noch stattfinden. Wir werden dort in Calpe also nur eine Stunde Zeit haben. Für alles: Tom einstimmen, ihn schminken, anziehen, stylen, fotografieren und schließlich interviewen. Eine Stunde ist kurz für *Vogue*-Verhältnisse, aber verdammt lang für einen Radrennfahrer. Ich sehe es schon kommen: Hinterher bleiben mir nur noch fünf Minuten für das Gespräch mit meinem berühmten Landsmann. Dafür als freiberuflicher Journalist zwei Tage nach Spanien zu fliegen, finde ich etwas übertrieben. Daher schlage ich dem Magazin vor, das Radsportteam zu fragen, ob ich nicht an einem Training teilnehmen darf, um etwas Lokalkolorit einzufangen. Sie halten das für eine gute Idee.

Zwei Tage vor der Reise ruft mich Peter Reef an, der Pressesprecher von Giant-Alpecin. Er teilt mir mit, dass ich gerne in einem Teamwagen mitfahren kann, um den Fahrern beim Sprinttraining zu folgen, dass ich aber nicht darüber berichten dürfe. Denn, so sagt er, wenn die Radsportpresse davon erfährt, wollen sie alle mit ins Trainingslager, und das sei nicht Sinn der Sache. Ich sage, dass ich das verstehe und auch unter den Bedingungen liebend gern mitfahren würde. Okay, in dem Fall solle ich mich am Samstagmorgen um halb elf auf dem Parkplatz des Hotels melden, dort würden sich auch die Fahrer versammeln.

Was ich selbst im Journalismus noch nie erlebt habe, ist, dass wir mit einem vierköpfigen Team für eine einzige Story an einen sonnigen Ort reisen. Erst geht es mit dem Flugzeug nach Alicante und von dort mit dem Auto nach Calpe. Die Kreativdirektorin Martien Mellema kenne ich bereits von einer früheren Zusammenarbeit für die *Vogue*. Über Martien heißt es manchmal, sie sei die Grace Coddington der niederländischen *Vogue*. Coddington ist eine echte Größe in der Medienwelt, vielleicht sogar der kreative Kopf hinter der amerikanischen *Vogue,* die bis 2025 beeindruckende 37 Jahre lang von Chefredakteurin Anna Wintour geleitet wurde. Was den Modegeschmack angeht, stehe ich übrigens eher Dumoulin als Mellema nahe.

Außerdem gehören zu unserem Team einer der größten Modefotografen des Landes, Paul Bellaart, und sein Assistent Thijs. Bellaart ist der Lieblingsfotograf des Supermodels Doutzen Kroes und hatte unter anderem auch schon Kylie Minogue vor seiner Linse. Die Kulisse im spanischen Badeort ist perfekt für ein Shooting: 17 Grad, eine sexy Location und Bellaart spricht von einem schönen, weichen Licht zum Fotografieren.

Worüber ich mir unsicher bin, ist meine Kleiderwahl. Ich passe sie immer ein wenig an den Interviewpartner an. Keine Ahnung, ob diese Chamäleontaktik funktioniert, vielleicht ist es eher für mich selbst. Aber diesmal bin ich am Grübeln: Sonntagsstaat oder sportliches Outfit? Ich entscheide mich für Letzteres, mit einer strahlend weißen Trainingsjacke des flämischen Amateur-Radteams Blijf Jong Ichtegem als Prunkstück, mit blau-gelbem Aufdruck von Sponsoren wie Ichtegems Oud Bruin und Spaarkrediet Goethals. Habe ich mal auf dem Flohmarkt geschossen.

KAPITEL 2
CALPE – BENIGEMBLA

Am Samstagmorgen um 10:30 Uhr stehen neunzehn Fahrer auf dem großen Parkplatz des AR Diamante Beach Hotels in Calpe bereit. Eine blasse Sonne bescheint die drahtigen, sonnengegerbten Körper der Gladiatoren, die Giant-Alpecin in der kommenden Saison zu großen Triumphen führen sollen. Es liegt etwas in der Luft, das schon im Jahr 2015 spürbar war. Fünf eindrucksvolle Etappensiege für Tom Dumoulin: einer bei der Baskenland-Rundfahrt, zwei bei der Tour de Suisse und ebenfalls zwei bei der Vuelta a España. Darüber hinaus waren es vornehmlich die Deutschen im Team, die häufig als Erste über die Ziellinie fuhren: Der inzwischen abgewanderte Sprinter Marcel Kittel holte einen Tagessieg bei der Polen-Rundfahrt, und Simon Geschke gewann eine anspruchsvolle Bergetappe bei der Tour de France. Doch 2015 war vor allem das Jahr des Ausnahmesprinters John Degenkolb, der in den Frühjahrsklassikern nur schwer zu schlagen war. In diesem Jahr will der in Bayern aufgewachsene »Dege« seine Titel bei Mailand–Sanremo und Paris–Roubaix verteidigen – und ihnen, wenn möglich, noch ein paar weitere ebenbürtige Erfolge hinzufügen. Mit seinen 26 Jahren gilt er als einer der großen Favoriten bei den Eintagesrennen im kommenden Frühjahr.

Übrigens sehe ich ihn noch nicht, diesen John Degenkolb mit seinem markanten Kopf. Es herrscht eine ungezwungene Atmosphäre, man könnte es fast gemütlich nennen. Als würden sie gleich mit den Pfadfindern wandern gehen und nicht ein knüppelhartes, vierstündiges Sprinttraining absolvieren. Ein Sportlicher Leiter erklärt, was geplant ist: Die Männer trainieren in drei Gruppen zu je sieben Fahrern, jede Gruppe bekommt ein eigenes Begleitfahrzeug. Ich solle mich zunächst mal zu Luke Roberts ins Auto setzen, sagt

jemand. Roberts ist ein australischer Ex-Rennfahrer, der neu im Team ist. 2004 gewann er als Bahnradsportler Olympisches Gold bei den Spielen in Athen, lese ich auf meinem Handy, während wir darauf warten, dass die letzten Fahrer eintrudeln. Roberts und ich sind Gruppe 2 zugeteilt, in der auch Tom Dumoulin fährt. Ganz praktisch für meine Geschichte, auch wenn ich das natürlich nicht aufschreiben darf.

Es wird viel gelacht, vor allem über den Flamen Zico Waeyens, der mit großem Tamtam als Vorletzter angefahren kommt. Alle Fahrer tragen das schwarze Trikot von Giant-Alpecin mit den zwei markanten weißen Streifen, die senkrecht über die Mitte verlaufen, so als hätten sie unter einer Straßenmarkierungsmaschine gelegen. Um in so einem Kollektiv als Individuum aufzufallen, muss man sich schon ins Zeug legen. Waeyens präsentiert seine neuesten Anschaffungen. »Schicke Schuhe, oder?«, kräht der Belgier stolz. »Damit gehe ich sogar in den Club.« Seine Teamkollegen lachen spöttisch, nach dem Motto: Na ja, zeig gleich mal am Berg, wie schnell deine Schuhe wirklich sind.

Und dann erscheint der Schnellste von allen – natürlich als Letzter. Wie sollte es auch anders sein. John Degenkolb, mit einem breiten Grinsen, das an Zlatan Ibrahimović erinnert: »Bin ich schon wieder der Letzte?« Darüber lachen alle, auch wenn einige dabei den Kopf schütteln. Wenn du der Beste bist, kannst du dir so etwas leisten. Außerdem ist er noch locker innerhalb seines »bayerischen Viertelstündchens« geblieben.

Luke Roberts ist ein alter Hase im Peloton, der mit allen Wassern gewaschen ist, auch wenn er immer noch eher wie ein Fahrer als wie ein Sportlicher Leiter wirkt. Er freue sich sehr auf seine neue Rolle, erzählt er hinter dem Steuer des gemieteten Citroën Berlingo, der hinter Gruppe 2 herfährt. Roberts erweist sich als eine wahre Fundgrube an Anekdoten. Der Australier erzählt, wie sehr er während seiner Karriere solche Teamsprints gehasst hat: »Ich war kein Spezialist, aber man will ja nicht gegen seine Teamkollegen verlieren. Das muss

man sich nämlich abends im Hotel bis zum Abwinken anhören.« Es fällt mir nicht schwer, mir das auszumalen. *Boys will be boys*. Da wird geflachst und gestichelt, wo immer es geht.

Aber es lag nicht nur daran, dass er nur mäßig sprinten konnte, sagt Luke Roberts: »Selbst ein Top-Sprinter wie Mario Cipollini hat an Tagen wie diesen nur widerwillig mitgemacht. Denn alle anderen waren dann ganz erpicht darauf, ihn zu schlagen.«

Es ist gegen 11:30 Uhr, als wir unsere Gruppe verlieren, weil wir an einer roten Ampel halten müssen. »Es gibt zwei Wege nach oben«, sagt Roberts. »Die Jungs wissen, wo das erste Sprinttraining stattfindet, also holen wir sie da wieder ein.«

Nicht viel später sehen wir den Wagen des schwedischen Trainers Mattias Reck zwischen zwei Orangenhainen stehen. Auch er hat seine Gruppe verloren, wirkt darüber jedoch keineswegs besorgt. »Sie müssen auf jeden Fall hier vorbei«, sagt Reck. »Ich habe schon Pylonen für die erste Sprintübung aufgestellt. Dumo lässt die Einheit aus, er will lieber eine Einheit am Berg fahren. Das ist für ihn im Moment sinnvoller.«

Während wir in der Sonne warten, bis die drei Giant-Züge eintreffen, frage ich Reck nach den so gefürchteten Sprinttrainings. Und wie sie hier in den kargen Hügeln eine Etappenankunft simulieren. »Massensprints sind faszinierend, selbst für Laien. Aber je mehr man den Sport verfolgt, desto besser versteht man, was für unglaubliche Leistungen da erbracht werden. All die Arbeit, um den Wind zu brechen, der Kampf um die beste Position im Feld bis hin zum Lead-out – da gehört so viel dazu.«

Wenn der Schwede erst mal über sein Spezialgebiet ins Erzählen kommt, kann man es kaum erwarten, dass die ersten Klassiker beginnen. »Wenn man sich Aufnahmen von vor dreißig Jahren anschaut, sehen Massensprints ganz anders aus. Sobald es Richtung Ziel ging, sprinteten die zwanzig Schnellsten ohne Hilfe los. Der Rest des Feldes hielt sich raus. Bei Mario Cipollini hat man zum ersten Mal gesehen, dass ein komplettes Team um einen Sprinter herum aufgebaut wird. Danach kam Mark Cavendish, aber selbst in seiner Hochphase wurde

er selten von mehreren Teams gleichzeitig herausgefordert. Das ist uns mit Giant erst später mit Marcel Kittel gelungen.«

Ich hänge an seinen Lippen, Nachfragen sind kaum nötig. »Heute ist es anders. Das Niveau der Sprinter und der Teams um sie herum ist enorm hoch, und die Art und Weise, wie sie ihren Auftrag ausführen, ist fast beängstigend. Manchmal beginnt der Kampf um die Positionen schon 30 Kilometer vor dem Ziel, dann prügeln sieben oder acht Teams mit 60 km/h über die Straße. Und mittendrin noch die Teams, die um die Gesamtwertung kämpfen und ihren Kapitän schützen wollen.«

Gegen 13:30 Uhr geht es bei der nächsten Sprintsession richtig zur Sache. Es ist herrlich anzuschauen. Vor der Kulisse des sanft geschwungenen Jalón-Tals, flankiert von einer metallenen Leitplanke, stürmen sieben schwarzgekleidete Fahrer den Berg hinauf. Kräftige, schlanke Körper. Erwachsene Profisportler, aber letztlich immer noch Jungs. Kurz vor den beiden Pylonen machen sie alle einen Tigersprung, um als Erste über die imaginäre Linie zu hechten. Mit der Anekdote von Roberts im Hinterkopf beobachte ich eine scheinbar hitzige Diskussion zwischen Max Walscheid, Ramon Sinkeldam, John Degenkolb und Søren Kragh Andersen, wer den letzten von vier Vergleichen gewonnen hat. Das Quartett stachelt sich so sehr an, dass ein fünfter nötig wird. Degenkolb gewinnt den Entscheidungssprint – und das wird sich der Rest der Truppe gewiss auf dem Weg zurück zum Hotel anhören müssen, wo das Mittagessen wartet. Und vermutlich wird der deutsche Spezialist weiter sticheln, bis das nächste Mal wieder Sprinttraining auf dem Programm steht.

Ich beschließe, mit Mattias Reck zum Hotel zurückzufahren, hinter der Degenkolb-Gruppe her. Reck erklärt, warum diese Umgebung so ideal für das Training ist: »Hier ist nie viel Verkehr auf der Straße, und es gibt viele lange Geraden, sodass wir als Trainer gut beobachten und messen können.«

Durch die Windschutzscheibe sehe ich, was er meint: Die sieben Fahrer schlängeln sich wie ein Band durch die übersichtlichen Kur-

ven. Auf vielen Abschnitten fahren sie sogar zu zweit nebeneinander, mit einem Einzelnen hintendrein. Hin und wieder verschwinden sie hinter einer Felswand oder ein paar Orangenbäumen aus unserem Blickfeld, um kurz darauf wieder wie ein Schwarm behelmter Welpen aufzutauchen. Im Radio läuft leise eine Powerballade aus den Achtzigern, alles ist in bester Ordnung.

Um kurz nach zwei biegen wir ein paar Kilometer außerhalb des Dorfes Benigembla um eine Kurve. Mattias tritt voll auf die Bremse. Ein großes schwarzes Auto steht mit der Front zu uns auf unserer Fahrspur. An der Motorhaube ist sofort zu erkennen, dass es etwas gerammt hat – und zwar heftig. Auffällig ist sofort, dass der Nissan ein britisches Kennzeichen hat und der linke Scheinwerfer fehlt. Die Karosserie ist auf dieser Seite zerbeult und aufgerissen. Die Windschutzscheibe ist gesplittert, drei große Einschläge zeichnen sich im Glas ab, wie ein eingefrorenes Feuerwerk. Ganz oben in der Ecke ist ein Blutfleck zu sehen.

»What the hell?«, ruft Mattias.

Erst dann bemerken wir ein Rad, das unter dem Wagen eingeklemmt ist – als hätten wir es zuvor ausgeblendet. Den ganzen Tag sind uns kaum Autos begegnet, nur diverse Radsportteams.

»Oh, my God, it's us. It's us!«, schreit Mattias jetzt.

Tatsächlich – ein schwarz-blaues Rad mit dem unverkennbaren Giant-Schriftzug am Rahmen. Wir rennen um den britischen SUV herum und sehen das verheerende Ausmaß. Über 50, 60 Meter verstreut liegen die Fahrer von Giant-Alpecin. Alle schwer gezeichnet, stöhnend vor Schmerz. Es ist keine halbe Minute her. Natürlich nicht, wir waren die ganze Zeit hinter ihnen. Nur in Kurven wie dieser haben wir sie kurz aus den Augen verloren.

Ein Fahrer läuft panisch umher: der junge Däne Søren Kragh Andersen. Er klammert sich an Mattias und ruft etwas davon, dass das Auto direkt auf sie zugefahren sei. »Sie hatten keine Chance«, jammert er. Als Einziger ist er diesem makabren Tanz entkommen – und wird wohl die schlimmsten Erinnerungen daran behalten.

Zehn Jahre nach dem dramatischen Unfall des Teams Giant-Alpecin an der Costa Blanca

Am 23. Januar 2016 wurden sechs Radrennfahrer des Teams Giant-Alpecin während eines Trainingslagers in Spanien frontal von einem Auto gerammt, das auf der falschen Fahrbahnseite unterwegs war. Ein siebter konnte dem SUV der britischen Touristin gerade so eben ausweichen. Es war ein Wunder, dass es keine Todesopfer gab. Der Journalist Nick Klaessens saß an jenem Tag zufällig im nachfolgenden Teamwagen und leistete einem der Radprofis lebensrettende Erste Hilfe.

Zehn Jahre später begibt sich Klaessens auf die Reise, um alle Beteiligten noch einmal zu treffen: Trainer, Teamleiter, Mannschaftsärzte und nicht zuletzt die sieben Radrennfahrer, darunter auch die beiden deutschen Top-Sprinter John Degenkolb und Max Walscheid. Was wissen sie noch von diesem Tag? Welchen Einfluss hatte er auf ihre Karriere? Hat er ihre Sicht auf das Leben verändert?

Frontal ist eine packende, zutiefst persönliche Geschichte, die sich mit den bleibenden Auswirkungen eines traumatischen Erlebnisses auseinandersetzt. Und mit Themen wie Resilienz, Kameradschaft und der ungebrochenen Liebe zum Radsport. Wie können wir mit dem leben, was wir niemals ganz vergessen können?



NICK KLAESSENS lebt als Journalist und Schriftsteller in Amsterdam. Er hat bereits zahlreiche Interviews und Reportagen in Magazinen wie *Bicycling*, *Men's Health* und *Vogue* sowie einen gefeierten Fußballroman veröffentlicht. Inzwischen ist er Schlussredakteur von *Runner's World*.

ISBN 978-3-95726-108-3

9 783957 261083

covadonga