



Jens Voigt Man muss kämpfen!

Nicht aufgeben – Siegen lernen



DELIUS KLASING

Jens Voigt

Jochen Willner

Man muss kämpfen!

Nicht aufgeben – Siegen lernen

Delius Klasing Verlag

Inhalt

Grußwort	7
1 Der Weg zum Radsport	11
Der Ball ist rund – aber ein Fahrrad ist auch nicht so schlecht	13
Die ersten Rennen	18
Im Sportinternat	23
In der Nationalmannschaft der DDR	33
Die Mauer fällt	35
Die Wende – sportlich betrachtet	39
Sieg bei der Friedensfahrt!	43
2 Vom Amateur zum Profi	45
Der Amateur-Weltcup	47
Ein erfolgreicher Bewerbungsmarathon	54
Umzug ins »Mutterland des Radsports«	61
Vertragsunterzeichnung bei GAN	64
3 Zuhause bei der Tour de France	73
Toller Einstieg: Zweiter Platz und Bergtrikot	75
... aber dann: Der Festina-Skandal	83
Ein Wechselbad der Gefühle	86
Vorhang auf: Die große Schleife!	90
Frühstücken wie Voigt in Frankreich	97
Eine ganz normale Etappe bei der Tour de France	102
Heikler Auftrag: Jan Ullrich einfangen	113

Pressestress und viel Ärger mit Fans ohne Verstand	117
Man muss kämpfen: Ausreißen ist meine Chance!	120
Der fragwürdige Auftakt zur Tour 2006	129
Die Zusammenarbeit mit der ASO	134
Als Sprachrohr der Berufsfahrer	137
Was bringt die Pro-Tour?	140
4 Weggefährten im Peloton	145
Chris Boardman	147
Stuart O'Grady	152
Frédéric Moncassin	154
Bobby Julich	155
Thor Hushovd	160
5 Der Familienmensch Jens Voigt	161
Das Elternhaus	163
Die eigene Familie	168
6 In den Farben von CSC	173
Der Wechsel ins Team von Bjarne Riis	175
Das legendäre Teamtraining	182
Arbeiten für den Teamchef	190
Giro d'Italia: Der verschenkte Sieg	193
Deutschland-Tour 2006 und 2007: Doppelsieg in Folge	200
Teams und sportliche Erfolge	208

GRUSSWORT

Lüttich–Bastogne–Lüttich 2005, noch etwa 100 km bis ins Ziel, an der Côte de Wanne. Jens Voigt ist beim ersten Ausreißversuch dabei. Wir nähern uns Stavelot, und Jens übernimmt wieder einmal die Führungsarbeit. Er führt die Gruppe an, als wären es nur noch vier Kilometer bis ins Ziel, und er führt doppelt so lange wie die restliche achtköpfige Gruppe zusammen.

Ich fordere ihn auf, weniger Führungsarbeit zu machen: »Spar dir dein Pulver auf; bis nach Hause ist es noch weit, Jens.« »Aber Bjarne«, kommt die Antwort von Jens, »die Gruppe ist gut!« »Halte dich zurück, Jens! Das ist ein Befehl, es ist noch zu weit bis zum Ziel.«

Es gelingt mir, Jens zu stoppen, und die Gruppe wird bald darauf wieder eingeholt. Mehrmals meldet Jens sich über Funk: »Was jetzt, Bjarne, was machen wir jetzt?« – »Und was soll ich machen!?!« Es juckt ihn in den langen Beinen. »Jens, du hältst dich so lange zurück, wie ich es dir sage!« »Okay, Boss!«, kommt es zurück. Aber er brennt förmlich darauf, loslegen zu können.

Das Feld kommt geschlossen durch die Côte du Rosier und die Verpflegungszone. Der nächste Anstieg ist die

Côte de la Vecquée, und auf halbem Weg nach oben höre ich ihn wieder über Funk fragen: »Und jetzt, Bjarne?« Dieses Mal muss ich nachgeben. »Fahr schon los, Jens.«

Ich hatte den Knopf am Mikrofon noch nicht ganz losgelassen, da war er schon aufgestanden und angetreten. Weg war er. Vinokourov war der einzige, der noch zu ihm aufschließen konnte, jedoch erst, nachdem Jens ein wenig das Tempo gedrosselt hatte, denn alleine wäre diese Flucht wohl doch ein zu großer Brocken geworden.

Das ist Jens Voigt, wie wir ihn kennen bei CSC. Er ist bestenfalls kurzzeitig zu bremsen. Siegeswille und Sportsgeist, Energie im Überfluss, Tatendurst, Furchtlosigkeit und Ehrlichkeit sind einige der Eigenschaften, die ich mit Jens verbinde. Er ist akzeptiert und beliebt im Team. Er scheut nicht davor zurück, die Führung und Verantwortung zu übernehmen, sowohl für sich selbst als auch für die Mannschaft. Er ist immer ein Vorbild.

Aber auch abseits der Rennstrecke ist Jens ein Kapitel für sich in der Radsportgeschichte – wenn er zum Beispiel im Teambus in seinem Sitz versinkt, entweder mit einem Buch oder mit seinem famosen Gameboy. Dann existiert die Welt um ihn herum nicht mehr, und er lässt das Radfahren Radfahren sein. Hut ab vor Menschen, die so etwas können!

Jens Voigt ist ein Mensch, der mit sich selbst im Einklang lebt. Man spürt, dass er ein solides Fundament besitzt. Dieses Fundament ist seine Familie, und ich bewundere seine Fähigkeit, einerseits genügend Motivation aufzubringen, um sein hohes sportliches Niveau zu halten, und andererseits Ehemann und Vater von bald fünf Kindern zu sein.

Jens, du bist ein Traum für jeden Sportlichen Leiter, und ich hoffe, dass du dem Rennfahrerfeld noch eine Weile erhalten bleibst. Der Radsport braucht dich.

Du bist mein Held!

Bjarne Riis

1

Der Weg zum Radsport

Der Ball ist rund – aber ein Fahrrad ist auch nicht so schlecht ...

Bevor ich mit dem Radsport anfang, habe ich Fußball gespielt, war da aber nie wirklich gut. Das Technische lag mir nicht, ich konnte nicht gut dribbeln und habe für meinen Geschmack viel zu wenig Tore geschossen. Einigermaßen gut war ich nur, wenn wir mit wenigen Spielern auf dem großen Feld spielten, weil ich schneller und länger laufen konnte als alle anderen und auf diese Weise auch mal ein Tor schoss. Aber wenn wir mit vielen Kindern auf einem engen Platz spielten, war ich ein-



Elfmeterschießen klappte eigentlich schon ganz gut, aber trotzdem blieb ich nicht lange beim Fußball.

fach zu schlecht. Und so ist meine Liebe zum Fußball dann auch bald erloschen.

Bei Schulsportfesten oder Kreismeisterschaften schnitt ich in der Leichtathletik immer wieder sehr gut ab, vor allem auf den längeren Laufstrecken. Dadurch sind einige Radsportler aus dem Ort auf mich aufmerksam geworden und haben mich in Absprache mit dem Schuldirektor und meinem Klassenlehrer für den Radsport gewonnen. Das ging ziemlich einfach, indem sie mir ein blitzblankes neues Fahrrad vor die Nase stellten und sagten, wenn ich zu ihnen käme und gut genug wäre, würde ich mit neun Jahren genau so ein Rad bekommen. Hey, dachte ich, ihr seid meine Freunde, ich mache mit. Ich ging hin, fuhr beim Probetraining mit und wuchs langsam in den Radsport hinein.

Meine Lehrer unterstützten das, denn ich war damals, auch wenn es das Wort dafür vielleicht noch nicht gab, ein »hyperaktives« Kind. Ich brauchte unbedingt eine Beschäftigung, bei der ich mich austoben konnte, um in der Schule wenigstens einigermaßen ruhig sitzen zu können. Nach gut drei Wochen fuhr ich das erste Rennen, ich glaube, es war die Meisterschaft im Bergzeitfahren des Bezirks Rostock. Es fand auf der Insel Rügen statt und führte hinauf zum Jagdschloss in Granitz. Ich war noch nicht ganz zehn Jahre alt, aber weil es für Neunjährige keine eigene Altersklasse gab, musste ich bei den Zehnjährigen mitfahren. Für so kleine Jungs wie mich war das richtig schwer – wir mussten vor dem Ziel praktisch alle absteigen

und das letzte Stück schieben, denn eine Gangschaltung hatte keiner von uns an seinem Rad.

Ich war sehr glücklich über meinen Sieg, der natürlich einen Reflex auslöste: Ich trainierte, fuhr weitere Rennen, gewann und war für das weitere Training und nächste Rennen sofort wieder motiviert. Damals trainierten wir zweimal pro Woche etwa eine Stunde. In dem Alter hat man so viel Energie, da macht einem das nichts aus, im Gegenteil – man freut sich eigentlich dauernd auf das nächste Training und das nächste Rennen, und so wächst man fast unmerklich in diesen Rhythmus hinein, der mit zunehmendem Alter natürlich immer dichter wird. In der Altersklasse 11 trainierten wir dreimal die Woche, in der Altersklasse 12 schon viermal und dabei auch schon zwei oder drei Stunden. Schule, Hausaufgaben, Training, das wurde zum normalen Rhythmus.

Der Verein, der mich in der Schule angeworben hatte, hieß BSG Traktor Dassow. Im Vereinssymbol war allerdings ein russischer Raupenschlepper abgebildet. In Dassow betreuten mich die drei Eichberg-Brüder Hansjürgen, Erich und Ingo. Hansjürgen, der älteste, war der Vereinschef. Er hat mir die Grundlagen des Radsports beigebracht – wie man richtig auf dem Rad sitzt und seine Position findet, was es mit Grundlagentraining und Intervalltraining auf sich hat. Erich hat danach ein bisschen Härte ins Training gebracht. Er sagte: »Junge, du musst auch mal im Regen trainieren und dich durchbeißen.« Ingo schließlich hat mich als Rennfahrer geformt – meine Art, Rennen zu fahren, geht

eigentlich auf ihn und sein Motto zurück: »Angriff ist die beste Verteidigung. Wenn es richtig wehtut, dann musst du noch mal angreifen, bis du alle zerstört hast.«

Mein Radsport-Held in diesen Jahren zwischen 1980 und 1984 war Olaf Ludwig. Er gewann 1982 die Friedensfahrt, was für uns Radsport-Steppkes das größte Sportereignis überhaupt war. Ich weiß noch, dass ich ein Bild von ihm an der Wand hängen hatte, das ihn mit einem Lorbeerkranz um den Hals zeigte, da war er selber noch ganz jung. Ich nahm mir immer wieder vor, auch einmal so ein Guter zu werden.

Später war auch Uwe Ampler eines unserer Idole, der die Friedensfahrt zwischen 1987 und 1989 dreimal in Folge gewann. Er wurde damals Weltmeister in Colorado Springs/USA und anschließend Olympiasieger in Seoul 1988 im Mannschaftszeitfahren mit der damaligen DDR-Nationalmannschaft. Er war einer der erfolgreichsten Sportler im Osten und somit für uns junge Radsportler gleich nach Täve Schur das ganz große Vorbild.

Leider nahm seine glanzvolle Karriere ein abruptes Ende. Uwe Ampler war immer ein guter Rennfahrer, vielleicht wurde er nach seinem Wechsel in die Profilaufbahn von den falschen Leuten beraten. Ich kann nur seine Erfolge und Leistungen beurteilen, und die waren zumindest vor seinem Wechsel ins Profigeschäft so beeindruckend, dass man gerne auf ihn geschaut hat. Dass er später bei Dopingkontrollen positiv auffiel, das hat mich sehr traurig

gemacht. Persönlich kenne ich ihn nicht wirklich, aber als Junge habe ich ihn mehrmals bei der Friedensfahrt gesehen. Als die Friedensfahrt durch Berlin kam, sind wir zu ihm, aber natürlich auch zu den anderen Stars gegangen und haben uns Autogramme geholt.

Live erlebt habe ich die Friedensfahrt erst sehr spät, weil ich damals im grenznahen Bereich zum Westen lebte. Der galt als Sperrzone, für den sogar die Einwohner einen extra Stempel im Ausweis tragen mussten – da kam die Friedensfahrt nie hin. Erst als ich dann ins Internat nach Berlin »delegiert« war – so hieß das damals –, konnte ich die Friedensfahrt aus der Nähe sehen. Wir bekamen dafür sogar schulfrei. Ein echter Knaller, mit Fähnchenschwenken und allem Trara. Die Zeitschrift »Junge Welt« machte eine Sonderausgabe mit einem riesigen Etappenplan drinnen und einer Art Sammelalbum zum Eintragen der Ergebnisse und für die Bilder der Etappensieger.

Für mich war die Friedensfahrt immer ein sehr schönes und positiv besetztes Rennen; mir gefällt die Idee der Völkerverständigung durch den Sport auch heute noch. Ich fände es sehr schade, wenn es sie tatsächlich einmal nicht mehr geben sollte. Zurzeit sieht es ja gar nicht rosig aus für diese Rundfahrt.

Die ersten Rennen

Die ersten Radsportwettbewerbe fuhren wir damals noch mit Turnschuhen und Riemchenpedalen. Ein Paar richtige Rennschuhe gab es frühestens für die Zwölfjährigen. Das war eben so und deshalb hat auch niemand dumme Sprüche darüber gemacht. Zu den Rennen fuhren wir mit dieser olivgrünen Armeeverision des Trabant – ein Kombi mit zwei Vordersitzen und zwei Sitzbänken. Wir pferchten uns da zu neunt hinein, und neun Räder mussten natürlich auch noch mitgenommen werden, auf einer Radgalerie am Fahrzeugheck. Und dann 200 km Anreise bis nach Rügen.

Ich nehme stark an, dass die Fuhre genauso abenteuerlich aussah, wie sich diese Beschreibung anhört, aber für uns war das ganz normal. Platz für einen Mechaniker oder Ersatzteile gab es nicht, was wir brauchten, musste sich jeder in seinen Rucksack packen. Am Start wurden dann die Räder zusammengebaut, die Reifen aufgepumpt, ein Tropfen Öl kam auf die Kette, und los ging's. Eine Altersklasse nach der anderen, die Jüngsten zuerst.

Ich weiß noch, dass ich mit meinem Glück über meinen ersten Sieg im ersten Rennen sechs Stunden lang wie auf glühenden Kohlen saß, bevor wir endlich heimfuhren und ich meinen Eltern davon erzählen konnte. Ein Handy gab es damals ja noch nicht, und auch nicht an jeder Ecke ein Telefon.



Dieses Auswahl-Trikot war der Lohn für den 4. Platz bei den Crossmeisterschaften der Alterklasse 12. Wie man sieht, war ich »stolz wie Oskar«!

Die meisten Rennen, an denen wir teilnahmen, fanden in unserer Region statt, in einem Umkreis von 50 bis 100 Kilometern. In Bad Doberan und Rostock fanden immer viele Rennen statt, und das war von Grevesmühlen aus gesehen »gleich um die Ecke«. Der totale Überflieger damals war Jan Schaffrath. Er gewann in den entsprechenden Altersklassen bei jeder Deutschen Meisterschaft, auf der Straße, auf der Bahn, im Zeitfahren, im Sprint oder alleine, bergauf oder bergab. Er hat damals die Rennen so gefahren und gewonnen, wie er wollte. Bei mir war das in den ersten zwei Jahren, in den Altersklassen 10 und 11, allerdings auch noch so. Ich gewann jedes Rennen, bei dem ich startete. Bei Norddeutschen und Deutschen Meisterschaften wurde ich dann immerhin einmal Zweiter, einmal Dritter. In der Altersklasse 12 fuhr ich auch Crossrennen und wurde bei der Deutschen Meisterschaft Vierter. Dafür bekam ich ein Auswahl-Trikot und war mächtig stolz.

Crossläufe und -rennen haben mir immer viel Spaß gemacht, weil ich dabei auch als eher schlechter Taktiker gewinnen konnte. Meine Devise war: Rauf aufs Rad und so schnell fahren, dass keiner mehr mitkommt. Meist klapperte das auch, zumindest am Anfang. Als die Rennen dann länger und schwerer wurden, ging das leider nicht mehr so einfach – die anderen holten irgendwann doch wieder auf, und manchmal wurde ich dann übersprintet. So musste ich mich wohl oder übel doch mit der Renntaktik beschäftigen und cleverer werden.

Sportliche Highlights waren für uns die Spartakiaden, die es auf allen Ebenen vom Bezirk bis auf Landesebene gab – im Prinzip waren das immer kleine Olympiaden, und die Medaillen, die wir dort gewannen, haben uns sehr viel bedeutet. Ich weiß noch, dass wir mit einer Bezirksauswahl einmal die Bronzemedaille im Mannschaftszeitfahren bei der DDR-Spartakiade gewannen – das war eine Riesensache! Ich habe auch noch fast alle Medaillen, die ich bei diesen Spartakiaden gewonnen habe. Die DDR-Spartakiade in Berlin war ein schönes Erlebnis, auch weil man dort auf Athleten anderer Disziplinen traf, die Handballer waren da, Volleyballer, Leichtathleten, Gewichtheber, Boxer, Radfahrer.

Die Spartakiaden waren auch Teil der ausgetüftelten Nachwuchsförderung in der DDR. Der Verband, in meinem Fall der des Radsports, war eigentlich jederzeit über die Leistungen der Kinder und Jugendlichen im Bilde. Recht früh schon wurden von den Kindern Daten gesam-