

dtv

*Kleine Philosophie  
der Passionen*

# Radfahren



*Von Michael Klonovsky*

dtv

Radfahren ist mehr als stumpfsinnige Pedaltreteri, meint der Autor, nämlich – unter anderem – Tanz, geistig-seelische Entschlackung, Schmerzgenuss, Präludium (und Freibrief) für jede Art Bacchanal, mitunter auch erotisches Vorspiel, jedenfalls nicht nur eine Tätigkeit der Muskeln, sondern nicht minder des Kopfes. Seine Analyse beruht auf jahrelangem Selbstversuch und erstreckt sich thematisch von Aristoteles bis Armstrong (Lance), von Wiegetritt bis Wagner (Richard). Der Verfasser unterlässt es keineswegs, darauf hinzuweisen, dass wie allen Passionen auch dieser neben ihrer emi- und permanenten Glücksversprechenseinlösung ein gewisses Maß an Bescheuertheit eignet.

*Michael Klonovsky*, geboren 1962, lebt in München, arbeitet als Chef v. Dienst bei ›Focus‹ und fährt beileibe nicht so oft Rad, dass er nicht nebenher noch das eine oder andere Buch schreiben könnte, zum Beispiel die Romane ›Land der Wunder‹ (Zürich 2005) und ›Der Ramses-Code‹ (Berlin 2001).

*Kleine Philosophie  
der Passionen*

# Radfahren

*Von Michael Klonovsky*

Deutscher Taschenbuch Verlag

*Für Sarah,  
couragierte Bezwingerin der Serpentin  
am Kloster Schäftlarn und beste aller Töchter*

**Ausführliche Informationen über  
unsere Autoren und Bücher  
finden Sie auf unserer Website  
[www.dtv.de](http://www.dtv.de)**

Originalausgabe

April 2006

5. Auflage Januar 2010

Deutscher Taschenbuch Verlag GmbH & Co. KG,  
München

Das Werk ist urheberrechtlich geschützt.

Sämtliche, auch auszugsweise Verwertungen bleiben vorbehalten.

Umschlagkonzept: Balk & Brumshagen

Umschlagfoto: Gebhard Weißenhorn

Gesamtherstellung: Druckerei C. H. Beck, Nördlingen

Gedruckt auf säurefreiem, chlorfrei gebleichtem Papier

Printed in Germany · ISBN 978-3-423-34289-6

# *Inhalt*

Vorwort zur 5. Auflage

7

Vorbemerkung

9

Einleitung oder: Serpentina-Libido

10

Beinrasur oder: Spezies-spezifische Annäherung

16

Schmerzgrenzenabstecken oder: Wo beginnt die Passion?

22

Initiationserlebnisse oder:

Der Mann mit den Einkaufstüten am Lenker

27

Beisichsein oder: Die Einsamkeit des Langstreckenradlers

38

Katharsis oder: Sauna-Aufguss von innen

46

Immanenz oder: Vom bergenden Berge

48

Kulinarisches oder: Der Flagellant als Schlaraffe

56

Zweierlei Limit oder: Die Kritik des reinen Pedaltretens	61
Tanzstunde oder: Wie man stehend vorankommt	64
Durchgängerei oder: Das erste Fahrrad	70
Stadtradeln oder: Einkalkulierte Verwahrlosung	73
Accessoires oder: Von nötigem und unnötigem Drumherum	77
Hupdiskurse oder: Wem gehört die Straße?	81
Konkurrenz oder: Vom gelegentlichen Aufsetzen der Pavian-Maske	84
Zweifel oder: Was soll der Unsinn?	88
Erotisches oder: Vorspiel auf zwei Rädern	93
Die Frau in Rot oder: Eine Begegnung in den Pyrenäen	96
Exkurs: Potenzialität versus Fanatismus oder: Ullrich oder Armstrong?	105
Letzte offene Fragen	125

## *Vorwort zur 5. Auflage*

Heutzutage scheint ein Gespräch über Radsport kaum mehr möglich, ohne dass jemand das Thema Doping berührt beziehungsweise beplärrt. Aus diesem Anlass bekommen die folgenden Auflagen ein Vorwort zum Vorwort.

Mein Buch handelt zwar eher nicht vom Radfahren als einem Alles-oder-nichts-Wettbewerb unter jungmännlichen Konkurrenztieren – ein Leser brachte für die von mir beschriebene Art der Leibesübung vielmehr den schönen Begriff »Mobilmeditation« in Vorschlag –, kommt aber immer wieder auf die Profis zu sprechen. Deren Treiben ist für die Freizeitradler insofern unverzichtbar, als dass es ihnen sozusagen den Horizont absteckt. Namentlich die Herren Armstrong und Ullrich tauchen hier öfter mal auf, es gehört ihnen sogar ein eigenes Kapitel, und so soll es auch bleiben, denn als diese gleichwohl überzeitliche Betrachtung niedergeschrieben wurde, haben sie nun einmal den Radsport dominiert.

Nun lese ich gerade im ›Spiegel‹, Ullrich werde, obwohl des Dopings und der Doping-Lüge überführt, »noch immer als Held gefeiert«. Aber als was denn sonst? Wer mit über 22 Stundenkilometern nach L'Alpe d'Huez hinaufradelt und ohne Doping vielleicht bei nur knapp über 20 läge, ist ein Held – und Schluss! Hat Siegfried nicht auch im Drachenblut gebadet, und gilt er trotz dieser Wettbewerbsverzerrung nicht seit ca. 1600 Jahren als ein gewaltiger Held? Ullrich, dem sein eigenes Blut genügen musste, hat nur getan, was alle taten,



und der einzige Vorwurf, den man ihm wohl machen muss, ist der, dass er auch beim nichtlegalen Leistungssteigern weniger clever war als sein US-Konkurrent. Armstrong fährt bekanntlich immer noch, während alle, die in den letzten zehn Jahren versucht haben, ihn vom Sockel zu stoßen, des Dopings überführt worden sind (Alberto Contador bisher ausgenommen). Ich bin geneigt, das originell zu finden.

Was ich dagegen gern zurücknehme, ist das Kapitel »Einkalkulierte Verwahrlosung«. Nichts, meine ich heute, rechtfertigt das Schlechtgekleidetsein. Doch auch hier muss gelten: Geschrieben ist geschrieben.

München, den 19. Oktober 2009

Michael Klonovsky

## *Vorbemerkung*

Radfahren ist ebenso sehr eine Beschäftigung des Kopfes wie der Beine. Dieses Buch soll deshalb einen gewissen Beitrag zur Feuilletonisierung des Radsports oder auch zur Verradsportlichung des Feuilletons leisten, was von einer Passionsphilosophie zu erwarten ja wohl das Mindeste ist. Zwar will der Autor die Pedaltreteri keineswegs zum Intellektuellen-sport aufblasen – so etwas gibt es nicht mal theoretisch, und empirisch spricht fast alles dagegen –, aber wer bereits mit dem ersten Satz nichts anfangen kann, sollte dieses Buch allenfalls zum Verschenken erwerben. Wer ferner dem veritablen Dachschaden einer so genannten Passion nicht ohne Ironie zu begegnen vermag, sei ebenfalls besser präventiv vom Leserkreis ausgeschlossen. Beziehungsweise »stehle weinend sich aus diesem Bund« (Schiller).

*Einleitung*  
*oder:*  
*Serpentinen-Libido*

Wo es um Passion geht, gilt es gemeinhin als erlaubt, sein Herz auf der Zunge zu tragen. Ich beginne deshalb mit der auch für mich immer wieder etwas absonderlich wirkenden Feststellung, dass der Anblick einer bergauf führenden (möglichst spärlich befahrenen, sonnenbeschienenen) Serpentinestraße in mir Gefühle von ähnlicher Intensität auslöst wie der Anblick einer schönen Frau. Genauer: einer sich räkelnden und kurvig oder auch kurvenbetont dahingegossenen Frau. Sozusagen einer Frau mit zehnprozentiger Steigung. Ich drehe mich gewissermaßen nach Serpentin um. Manchmal übrigens buchstäblich, etwa im Auto. Ich starre aus dem Rückfenster, überschlage Länge und Steigungsgrad und frage mich, warum um alles in der Welt ich mir das nun wieder entgehen und fremde Kräfte statt der eigenen walten lasse. Ich schmachte sie sehnsüchtig an, wenn ich beispielsweise einen Tour-de-France-Bildband durchblättere. Serpentinstraßen sind so schön, wie sie sich durch die Berglandschaft schlängeln. Anmutig weisen sie den Weg hinauf. Folge mir, spricht die Serpentine, deshalb bin ich da. Sieh, wie vergleichsweise sanft ich mich emporwinde, einen eigentlich auf Rädern nicht zu bewältigenden Anstieg in fahrbare Abschnitte zerlegend. In fließender Regelmäßigkeit schieben und winden sich die Kurven übereinander. Der Asphalt bildet einen einladenden Kontrast zur Schroffheit der Felsflanken, zumindest wenn man vom Rennrad her denkt. Anderthalb

Zentimeter breit sind die Reifen – in solcher Landschaft wäre ein derart filigranes Konstrukt normalerweise sofort zuschanden. Die Serpentine schließt den Berg auf. Sie öffnet ihn, der sonst spröde eine Fußbesteigung heischen würde, der Geschwindigkeit.

Und ich will unbedingt hinauf.

Dieses Erstürmen- und Erklimmenwollen hat keinerlei praktischen Sinn. Eher hat es mit der Lust am Widerstand zu tun, mit überschießender Vitalität, die zumindest in meinem Falle stets schneller als gedacht an ihre Grenzen stößt, davon aber erstaunlich unbeirrbar bleibt, sowie mit dem tröstlichen Wissen, dass der Weg das Ziel ist. Denn ist man oben, handelt es sich zwar um eine temporäre Erlösung von den Anstrengungen des Hinauf, aber das große Gefühl ist ebenfalls dahin. Und begehrt Erneuerung. Gottlob gibt es viele Serpentinstraßen. Schier endlose und kürzere. Brutal steile, für jede Art Blamage gute, und gemäßigt dahinfließende. Anspruchsvolle und weniger anspruchsvolle. Hochfrequentierte und eher verwaiste. Wobei man natürlich auch immer wieder dieselbe wählen kann – kein Einwand gegen velozipedäre Monogamie. Vielleicht sind das sogar die wahren Glückspilze, die ihre Serpentinstraße sozusagen vor der Haustür haben. Gewiss, sie erleben nicht so viel wie die Serpentinensammler, aber sie müssen dafür einen weit geringeren Aufwand treiben. Sie können mit ihrer Zeit haushalten. Und letztlich kommen sie auch auf ihre Kosten. Nach einer Weile kennen sie die Holde in- und auswendig und wissen genau, wie man sie fahren muss, mit welchem Tempo man sie am meisten genießen kann und an welcher Passage sie zur herzfrequenziellen Klimax gelangen sollten.

Soweit zunächst zur Serpentine beziehungsweise Passstraße. Die ist freilich nur ein so genanntes Sahnehäubchen,

denn wer hat schon einen veritablen Berg vor der Haustür? Ich beispielsweise bin die wenigste Zeit auf Serpentinaen unterwegs, aber letztlich um ihretwillen überhaupt. Ich möchte nicht in einer Welt ohne Serpentinaen leben.

Ganz unabhängig vom Streckenprofil bedeutet Radfahren für mich die stets neue Erfahrung der simplen, in meinem Schreibtischalltag freilich nicht durchgängig manifesten Tatsache, dass ich einen Körper besitze, mit Muskeln, Sinnesorganen, Poren, einem Herz und zwei meist mangelhaft genutzten Lungenflügeln. Kurzum: dass ich lebe.

Radfahren ist die schnellste Fortbewegungsart, die dem Menschen aus eigener Kraft zu Gebote steht. Man ist auf dem Rad tatsächlich automobil. »Ich fahre als Beweis dafür, dass auch in unserer wissenschaftlichen und hoch technisierten Welt der menschliche Körper immer noch ein Wunder ist«, erklärte der Radprofi Lance Armstrong, für den diese Feststellung fraglos zutrifft.

Das Rad ist ein Vertrauter, keines fühlt sich an wie das andere und vor allem nicht wie das eigene. Je länger man trainiert, desto mehr vergrößert sich der Aktionsradius. Distanzen, die mir früher von München aus unerradelbar weit schienen, empfinde ich heute als vergleichsweise harmlos; Tegernsee, Schliersee, Ammersee – und ihnen folgend die Alpen – sind mit der Zeit immer näher gerückt. Wenn ich mich mit Freunden irgendwo draußen auf dem Lande auf ein Bier verabrede und sie mit dem Auto dorthin fahren, während ich das Rad nehme, heißt es beim Abschied dann: Du Armer musst jetzt die ganze Strecke in die Stadt zurückradeln. Wo es doch heißen müsste: Du Glücklicher darfst jetzt aufs Rad. Ich werde mich am leichtesten fühlen. Ich werde der Nüchternste sein daheim.

Wenn es nach mir ginge, müssten Berge immer nur nach

oben führen; ich bevorzuge die zwiespältigen Wonnen der Endorphin-Ausschüttung. Bergab halte ich mich sehr zurück. Zum einen teilt sich mir die Freude daran einfach nicht mit, zum anderen ist Adrenalin ein dummes Hormon, das Freude ohne Anstrengung suggeriert und die nur allzu begründete Angst übertölpeln will. Man könne sich fragen, ob es klug sei, auf diesen schmalen Reifen mit 90 Stundenkilometern einen Berg hinabzuschießen, sagt der Telekommunikations-Fahrer Rolf Aldag in der Tour-de-France-Doku ›Höllentour‹ und kommt zu dem nahe liegenden Schluss: »Es ist nicht sehr klug.« Also zerre ich an den Bremsen, bis mir die Finger wehtun, und wenn man von einem Zweitausender heruntertauscht, ist dies vergleichsweise schnell der Fall.

Vom Sturzrisiko abgesehen, vor welchem mich meine an Feigheit grenzende Vorsicht bergab beziehungsweise mein großartiges Konzentrationsvermögen bislang achtundneunzigprozentig geschützt haben, ist Radfahren eine überaus bekömmliche Fortbewegungsart. Man belastet Muskulatur und Herzkreislaufsystem kontinuierlich, ohne den Gelenken einen vergleichbaren Tort anzutun wie etwa beim Laufen. Nicht zuletzt bewegt sich der Radler überwiegend in Gefilden, wo der Sauerstoffanteil höher als in der Stadt und die Luft reiner ist, woran auch er selber nichts ändert. Beim Radfahren kommt man deutlich weiter herum als beim Joggen, und weder eine Außenhülle aus Metall oder Glas noch ein Motor blockieren den Kontakt zur Umwelt. Man hört das Zwitschern der Vögel, das Zirpen der Grillen und das Singen der Reifen, dessen Tonart bei jeder Änderung des Fahrbahnelags wechselt. Nur ein dünnes Trikot liegt zwischen Haut und Welt. Die Sonne brennt, der Wind kann einem gewaltig im Wege stehen, und nichts hält den Regen ab. Ein Anstieg teilt sich unmittelbar den Oberschenkeln mit. Der Radfahrer

verbraucht keine Energie außer der körpereigenen. Kein Wesen leidet unter seiner Fortbewegungsart – außer manchmal er selber.

Überdies ist das Fahrrad ein Therapiegerät. Auf ihm können jene unvermeidlichen Trübsinnsanfälle, die den Menschen hin und wieder heimsuchen, genauso bekämpft werden wie ein veritabler Kater. Auch plötzlich hereinbrechende und fürs Erste unstillbare sexuelle Notdurft beziehungsweise gleichursächliches Herzeleid lassen sich mit anti-selbstischer Grundhärte wenigstens phasenweise aus Augen und Sinn pedalisieren. Wer will, kann auf dem Rad nahezu jeden Schmerz vertreiben, indem er einfach einen stärkeren draufsetzt.

Auf dem Rad kann ich außerdem mein Gehirn entknoten und entschwurbeln, wenn ich mal wieder zu viel intellektuelle Milchsäure produziert habe, indem ich es minutenlang total abschalte und nur noch meinem Herz und meinem Atem zuhöre. Andererseits rauschen mir auf dem Rad regelmäßig irgendwelche Ideen durch die Rübe, die sich später vielleicht verwerten lassen. Will heißen: Radfahren vermag sowohl meditativ-schädelausspülend als auch geistig-inspirierend zu wirken.

Sodann kommt diese Leibesübung meiner Neigung zum zeitweiligen Sozialautismus entgegen. Das Rad ist eine fahrtwindgeschirmte Insel, auf der niemand anruft, an die Tür klopft, überhaupt etwas von mir will. »In der Einsamkeit der Flughäfen/atme ich auf«, heißt es in Heiner Müllers »Hamletmaschine«. Dieses Gefühl kenne ich gut, dafür liebe ich die Flughäfen, aber noch tiefer atme ich auf, wenn ich mich pedaltretend aus der Welt entferne. Deshalb fahre ich beispielsweise gern an Wochenenden mit leichtem Nieselregen im Voralpenland, wenn die Wolken tief hängen, die Wiesen dampfen und die Straßen leer sind. Dann ist es, als wenn die