

# RSC Mayen in der "Hölle des Nordens"



Paris Roubaix – die „Königin der Klassiker“ und das vielleicht berühmteste Eintagesrennen überhaupt. Das 1896 erstmals in Nordfrankreich ausgetragene und zu den „Fünf Monumenten“ des Radsports zählende Rennen ist besonders berüchtigt wegen seiner charakteristischen „Pavés“, den denkmalgeschützten, aus dem 19. Jahrhundert stammenden Kopfsteinpflasterpassagen. Auf der heutigen Strecke des Profirennens sind ganze 27 dieser zwischen ein bis vier Kilometer langen Pflasterabschnitte zu bewältigen, insgesamt also rund 52 Kilometer grobes Kopfsteinpflaster bei 257 Gesamtkilometern. Diese „Tortur de France“ gilt unter Profis als das schwerste der Eintagesrennen, unzählige Geschichten und Dramen ranken sich darum. Grund genug für eine Gruppe des RSC Mayen, diesem Mythos einmal genauer auf die Spur zu gehen und selbst zu „erfahren“.

Nach der erinnerungsreichen Teilnahme an der Jedermann-Flandernrundfahrt im Jahr 2014 reifte Ende 2015 der Wunsch, im folgenden Frühjahr endlich einmal den unmittelbaren Nachbar-Klassiker Paris-Roubaix unter die Räder zu nehmen. Wie schon zuvor in Flandern war geplant, ein zweitägiges Radsportwochenende mit der Teilnahme an der Jedermann-Version des Klassikers am Samstag zu verbringen und tags darauf am Sonntag dann das Profirennen hautnah vom Streckenrand aus zu erleben. Schnell fand sich eine achtköpfige Gruppe des Vereins und die Anmeldung wurde um Weihnachten vollzogen. Bis zur Hinfahrt am 08. April 2016 mussten leider kurzfristig zwei RSCLer abspringen, weshalb sich schließlich sechs Fahrer – Paolo Ferrara, Peter Kalenborn, Jörg Krechel, Martin Reis, Martin Schäfer und Martin Stahl – auf den Weg ins französische Lille in die Region „Nord-Pas-de-Calais“ machten.

## 08.04.: Hinfahrt und Einrolltour

Martin Reis und ich (Schäfer) starteten schon am Freitagmorgen auf nach Lille, während die anderen vier Mitstreiter erst am frühen Nachmittag losfahren und gegen Abend das Ziel erreichen. Wir beide kommen gegen Mittag an der Jugendherberge in Lille an und machen uns nach kurzer Zimmerbelegung auf zu einer kleinen Einrolltour durch die Stadt. Das Ziel des Rennens befindet sich im 15 km entfernten Roubaix, weshalb sich Lille perfekt als

Ausgangspunkt unseres Wochenendes eignet. Bei der Fahrt durch den Stadtkern sind wir gleich positiv überrascht von der schönen Altstadt, aber auch negativ vom starken Verkehrsaufkommen und den unzähligen Ampeln. Die Stadt ist deutlich größer und urbaner als erwartet, Lille und die umliegenden Vororte wie Roubaix sind quasi zusammengewachsen und bilden eine riesige Stadt. Der Weg nach Roubaix ist verkehrsreich und sehr unübersichtlich ausgeschildert.



Nach einer kleinen Irrfahrt durch die Vorstadt - samt ungeplantem Zwischenstopp auf der Autobahn - landen wir nach einer gefühlten Ewigkeit endlich in Roubaix. An der berühmten Rennbahn, dem „Vélodrome“, holen wir bereits alle Startunterlagen ab, kundschaften die Parkplatzsituation und die morgige Abfahrt des Busses aus, sodass dem Start bei der Paris-Roubaix-Challenge nichts mehr im Wege steht. Am frühen Abend wieder zurück in Lille treffen alsbald auch unsere Kollegen ein, nach einer Pizza in einem nahegelegenen Restaurant geht es dann auch recht früh zur Nachtruhe.

#### 09.04: Paris-Roubaix-Challenge

Um 4 Uhr morgens klingelt uns der Wecker aus dem Tiefschlaf. Schnell werden alle Radsportutensilien und die Räder verpackt, dann geht es auch schon mit den PKW auf nach Roubaix. Nahe des Ziels im Vélodrome steht eine Vielzahl an Bussen mit Radanhängern parat, mit denen die Horden von Teilnehmern der langen Strecke (172km) zum Start ins 100km entfernte **Busigny** gebracht werden. Anders als der Titel des Profirennens vermuten lässt, startet dieses nicht mehr wie in den Anfangsjahren im Zentrum von Paris, sondern etwas weiter außerhalb im geschichtsträchtigen Compiègne. Die ersten Kopfsteinpflaster-Sektoren warten erst nach rund 100km, bei der Jedermann-Version wurde dieser Teil jedoch einfach weggelassen und der Start erfolgt noch weiter nördlich in Busigny. Die verbliebene Strecke bis ins Ziel in Roubaix ist dann aber identisch zu der der Profis und beinhaltet alle der insgesamt 27 Pavés.

Mit der Ankunft des Busses in Busigny erwarten uns am Start ein herrlicher Sonnenaufgang und kühle Temperaturen. Tags zuvor war uns noch etwas mulmig ob des angekündigten Regens, von diesem ist am Morgen aber glücklicherweise weit und breit nichts zu sehen. Trotzdem starten wir teils warm eingepackt und auf Nässe eingerichtet gegen 7:45 Uhr zum Kopfsteinpflaster-Abenteuer.



Die ersten Kilometer verlaufen auf soliden Asphaltstraßen und über leicht welliges Terrain, in lockerem Tempo und im Pulk mit vielen Mitstreitern kommen wir zügig voran. An Straßenkreuzungen und auf Bundesstraßen stehen bereits einige Helfer parat und sperren extra für uns die Straße – welch ein Luxus! Bei allen Teilnehmern macht sich nun spürbar eine gewisse Anspannung in

Erwartung des ersten Kopfsteinpflasters bemerkbar, bei Kilometer 13 ist es dann soweit. Das **erste Pavé in Troisville à Inchy** steht bevor. Alle Pavés oder auch „Sektoren“ auf der Strecke sind je nach Schwierigkeit und Länge durch eine Anzahl von Sternen kategorisiert, wobei ein Stern (\*) die leichteste und fünf Sterne (\*\*\*\*\*) die schwierigste Kategorie mit dem übelsten Kopfsteinpflaster darstellen. Dieser erste Abschnitt ist 2,2km lang und mit \*\*\* deklariert.

So fahren wir mit relativ hohem Tempo auf das Pflaster (so wie es die Profis immer vorschlagen) und werden augenblicklich böse überrascht. Das Pflaster ist nass vom Regen der vergangenen Nacht und von einer dünnen Schlammschicht überzogen, ergo extrem rutschig! Sogleich verliere ich auf dem rutschigen Untergrund die Balance und habe wie die anderen Probleme, auf dem Rad zu bleiben. Im Schlamm drehen die Räder durch oder geraten andauern heftig ins Schlingern, der Schock sitzt mir tief in den Gliedern. „*Oh mein Gott. Das kann ja was werden*“, sage ich zu mir und konzentriere mich nur darauf, geradeaus vorwärts zu kommen und nicht zu stürzen. Während des gesamten Pavés begegnen uns überall verstreute

Radflaschen, Pumpen, Satteltaschen und Lampen. Ein kurioser Anblick und ein Zeichen dafür, was hier los ist. Obwohl wir unsere Räder vorher mit doppeltem Lenkerband gegen die heftigen Stöße des Kopfsteinpflasters präpariert und manche von uns sogar extra breitere Reifen montiert haben, sind die Schläge trotzdem stark zu spüren. Die Fahrt auf dem Pflaster



erfordert steuerliches Geschick und ist unerwartet anstrengend. Martin Stahl hat wie ich ebenfalls nur dünne 23er-Reifen und die gleichen Probleme. Bis auf Paolo kämpfen auch die anderen RSCler mit dem Untergrund, dieser hat mit seinem Langstrecken-optimierten Fahrrad und extra breiten Reifen am wenigsten Probleme. Er zieht mit hohem Tempo links an uns vorbei und setzt sich gleich nach vorne ab. Mit Ende des Pavés sammeln wir uns zunächst und tauschen

verdutzte Blicke, aber auch ein breites Grinsen aus. Ich lasse sogleich noch etwas Luft aus den Reifen und erhoffe mir dadurch eine bessere Kontrolle des Rades.

Schon bald nach dem ersten folgt das **zweite Pavé** des Tages bei Km 20 in **Viesly à Quiévy** (\*\*\*, 1,8km Länge). Diesmal ist der Untergrund jedoch trocken und gleich deutlich besser zu fahren. Nach den ersten Metern erhöhe ich in lockerer Oberlenkerhaltung auf dem besser zu fahrenden Mittelstreifen das Tempo und werde langsam mutiger. Das rutschige Fahrgefühl ist weitgehend verschwunden und die Schläge des Pflasters lassen sich aushalten. Lediglich am Rand der Straße ist der Belag deutlich schlechter, doch das Überholen von anderen Teilnehmern gelingt auch hier gut. Mit Vollgas geht es dann kurz darauf ins **Pavé Nr. 3 in Quiévy à Saint-Python** (\*\*\*\*, 3,7km) - noch schlechteres Pflaster, aber ebenfalls trocken. Nun habe ich mich an das Scheppern und Rumpeln gewöhnt und finde sogar richtig Gefallen daran. Die Angst vor dem Stürzen verfliegt und ich finde allmählich die richtige Position auf dem Rad und das richtige Tempo auf dem Pflaster. Teilweise führt die Straße sogar gepflastert bergab, hier ist das Bremsen schwierig und Geschicklichkeit gefragt.

Bei der Einfahrt in eine weitere Pflasterpassage knallt dann ein augenscheinlich wild gewordener Belgier mit einem Affenzahn links an mir vorbei und verliert sogleich durch ein Schlagloch seine Radflasche, die in hohem Bogen quer durch die Luft geschleudert wird und vor mir auf der Straße landet. Ich lache nur, weiche aus und lasse den Belgier an meinen



Vordermännern vorbeiziehen. Da fast alle Fahrer auf dem meist etwas besser gepflasterten Mittelstreifen fahren, muss man zum Überholen immer auf die von Schlaglöchern, Schlamm und Spurrillen überzogenen Seitenstücke der Pavés wechseln und bekommt dort die meisten Stöße ab. Trotzdem funktioniert das Überholen sehr gut und so meistern wir auch die nächsten drei Pavés bis zur **ersten Verpflegung in Vendegies sur Ecaillon** bei Km 49,5km. Dort angekommen suchen wir zunächst Paolo, den wir seit dem ersten Pflastersektor nicht mehr gesehen haben. Ist er doch zurückgefallen oder schon voraus? Wir wissen es nicht mehr und finden ihn nirgends. Also genießen wir restlichen fünf Mayener die reichhaltige Verpflegung aus belgischen Waffeln, Bananen, Obst, „Honig aus der Tube“ und Sportgetränken.

Mit neuen Kräften fährt die Gruppe dann über die kommenden drei Pflasterabschnitte, dazwischen gönnen wir uns auf dem gewöhnlichen Asphalt immer wieder lockere Erholungsphasen, in denen das Tempo gedrosselt wird. Die Pavés sind einfach extrem kräftezehrend und saugen einem, ähnlich wie steile Bergrampen oder ein Sprint gegen M. Stein, die Körner aus dem Körper. Bei Km 76 steht dann der erste Höhepunkt des Tages auf dem Programm, der **„Wald von Arenberg“ (Trouée d'Arenberg, \*\*\*\*\* , 2,4km)**. Im Profirennen ist diese knapp 3m breite, schnurgerade und mit extrem schlechtem Kopfsteinpflaster bestückte

Straße eine Schlüsselstelle, bei der die Fahrer mit 50 oder 60 Sachen auf das Pflaster knallen. Dabei kommen vielleicht die ersten 10 Fahrer des Feldes meist unbescholten durch, während der Rest dahinter entweder selbst stürzt, einer Panne erliegt oder durch andere Stürze bzw. den schieren Trubel behindert wird. Hier setzen sich die Spitzenfahrer meist entscheidend ab, wer hier nicht ganz vorne dabei ist, hat keine Chance auf den Sieg.

Als wir bei unserer Ankunft das Banner am Eingang der Passage sehen, wollen wir es den Profis gleich tun und mit hohem Tempo hineinfahren. Für dieses Teilstück ist eine Zeitnahme angekündigt, „*da wollen wir doch mal sehen.*“ Martin Reis und ich an der Spitze werden aber unmittelbar am Eingang von einem Ordner gebremst und sehen einen Verletzten am Rand liegen, der scheinbar gestürzt ist. Die ersten Meter zeigen einen katastrophalen Straßenzustand: eine dünne Schlammschicht über dem arg groben Pflaster, extrem glitschiger Matsch. Kaum zu fahren, da die Räder ständig wegrutschen. Fast alle Teilnehmer kämpfen sich im Schrittempo voran, um überhaupt auf dem Rad zu bleiben. Manch einer traut sich zu viel zu und stürzt, als seine Räder bei hohem Tempo einfach unter ihm weggleiten. Viele Fahrer schieben ihren Untersatz, versuchen auf dem tief aufgewühlten Seitenstreifen vorwärts zu kommen oder wechseln auf den trockenen Asphalt hinter der Absperrung (Zitat Paolo: „*Loser! Alles Weicheier!*“). Ich lache mich

am Rand anhaltend halb tot ob des Spektakels und mache Fotos von einem grinsenden Martin Reis, wie er mit knapp 5 km/h an mir vorbei rutscht und dabei wie ein balancierender Artist versucht, sich auf dem Rad zu halten. Dann fahre ich weiter und versuche so gut es geht, vorwärts zu



kommen. „*Dafür sind wir doch hergekommen*“, sage ich mir und setze breit grinsend meinen Weg über das Pflaster fort. In der Mitte der Straße besteht die größte Rutschgefahr, also fahre ich meistens im Randbereich und immer nur in Schrittempo, um nicht zu stürzen. Angefeuert von einigen Zuschauern erreiche ich nach einer gefühlten Ewigkeit das Ende der Passage und treffe meine RSC-Kollegen – bis auf Paolo. Wir halten ein paar Minuten inne und diskutieren das einmalige Schauspiel, während Heerscharen von Radfahrern über das Pavé auf uns zu „rutschen“. „*Unmöglich, die Profis morgen hier herüber zu schicken! Das gibt Tote!*“, sage ich zu den anderen, als wir immer noch lachend die Fahrt auf normalem Asphalt fortsetzen.

Vier weitere Pavés sind es jetzt noch bis zur **zweiten Verpflegung in Beuvry-la-forêt** bei Km 106. Und immer wieder das übliche Spiel: Oberlenkerhaltung einnehmen, mit Vollgas auf das Pflaster scheppern und tunlichst auf dem Mittelstreifen bleiben. Mitstreiter wenn möglich über die Seiten überholen, dabei dem gröbsten Pflaster ausweichen und das heftige Geknalle und Geschepper ertragen. Bei Bedarf ab und zu die Lenkerhaltung wechseln und im Anschluss ans Pavé eine kurze Erholung und Sammeln der Gruppe.

Vor einem der Sektoren trauen wir unseren Augen nicht, als ein Franzose auf einem 52Zoll-Hochrad sich neben uns über die Strecke kämpft. Er fährt zwar meist auf dem Randstreifen über die Pavés, doch für diese couragierte Leistung genießt er unseren höchsten Respekt und die ermutigenden Zurufe aller übrigen Teilnehmer. Mittlerweile hat uns das Pflaster ordentlich



zugesetzt und auch der Schlafmangel macht sich bemerkbar. Müde sehnen wir die Verpflegung herbei, die wiederum reichhaltig ist. Wir gönnen uns eine längere Pause zur Erholung, wobei uns auffällt, dass ungewöhnlich viele Briten vor Ort sind. Liegt wohl am derzeitigen Radsportboom in Großbritannien und an der Nähe des Eurotunnels in Calais. Auch einzelne Starter aus Deutschland, Japan, den USA, Spanien und diversen anderen Ländern Europas sind vor Ort, die Sprachen sind vielfältig und das Flair international. Mittlerweile haben wir auch richtig warme Temperaturen und entledigen uns ein paar unserer Schichten an Klamotten. Vom Regen und Paolo ist weiterhin keine Spur, unser Langstreckenspezialist muss weiter vorne sein.

Die Pause haben wir unterdessen erfolgreich zur Erholung genutzt, trotzdem sind unsere Hände und Arme mittlerweile ziemlich ramponiert. Das Fahrern in Oberlenkerhaltung schmerzt, auch der Wechsel zu

anderen Lenkerpositionen bringt nicht mehr viel Entlastung. Noch sind es 12 Pavés und etwas mehr als 60 km bis zum Ziel. Wir arbeiten uns stoisch von einem zum anderen Sektor und machen danach immer kurze Pausen des Durchatmens. Müdigkeit und Schmerzen werden größer, weshalb oftmals der Randstreifen bei den Pavés genutzt wird. Die Belastung ist einfach immens. Da ich mir weiterhin bei jedem Sektor die volle "Pflasterdröhnung" gebe, ernte ich von Martin Reis den Spitznamen „Pflasterschwein“ - passend, wie ich finde!

Die letzte Verpflegung erreichen wir am frühen Nachmittag in **Templeuve** (Km 139). Alle RSCler bis auf den nirgends auffindbaren Paolo sind gezeichnet von den Strapazen und machen eine längere Pause. Nochmals werden die Energiespeicher mit reichlich Obst und Waffeln gefüllt, denn die letzten 6 Pflastersektoren warten noch bis ins Ziel. Bei Km 147 holt uns dann leider noch die Defekthexe ein, bislang kamen wir ohne jegliche Panne durch. Peter Kalenborn erleidet einen Speichenbruch im Pavè **Bourghelles à Wannehain** (\*\*\*, 1,1km). Nach Entfernen der Speiche und dem notdürftigen Öffnen der Bremse ist die langsame Weiterfahrt mit dem „eiernden“ Hinterrad aber glücklicherweise möglich.

Das drittletzte Pavé und ein weiterer Höhepunkt (je nach Lage der Dinge für uns auch „Tiefpunkt“) ist der **Carrefour de l'Arbre** (\*\*\*\*\*, 2,1km) bei Km 154. Bei den Profis entscheidet sich hier oft das Rennen, wenn der stärkste Fahrer der Spitzengruppe einen Angriff startet und die Vorentscheidung sucht. Das Pflaster ist zwar trocken, aber in einem erbärmlichen Zustand. Wir quälen uns darüber und spüren jeden einzelnen Stein in unseren Gliedmaßen. Die Hände und Arme wollen ihre Arbeit nicht mehr verrichten und frei nach Jens Voigt spreche ich

mir mit meinem Mantra „Shut up hands“ Kampfgeist zu. Eigentlich wollte ich hier ja schöne Fotos schießen, doch daran ist jetzt nicht zu denken. Die Kräfte sind aufgebraucht und mitten im Pavé anhalten will ich jetzt nicht mehr.

Als das allerletzte Pflasterstück in **Willems à Hem** (Km 164, \*\*, 1,4km) endlich passiert ist, stoße ich einen Seufzer der Erleichterung aus. Gott sei Dank ist die Tortur vorüber, jetzt nur noch ab ins Ziel nach Roubaix! Die finalen Kilometer sind dann leider von viel Verkehr geprägt, in Roubaix fahren wir mit anderen Teilnehmern Slalom durch Kolonnen von Autos. Dann gelangen wir über die Hauptstraße zur Einfahrt ins Vélodrome und entdecken Paolo unter den applaudierenden Zuschauern am Eingangstor. Er hat das Ziel bereits lange vor uns erreicht und die Belastung augenscheinlich besser überstanden. Wir drehen unsere Ehrenrunde gemeinsam auf der Rennbahn des Vélodromes und fahren nach insgesamt 6:51 Stunden Fahrzeit erleichtert über die Ziellinie. „Geschafft! Das war also *Paris-Roubaix. Genial!*“ Anschließend wird uns eine hübsche Medaille überreicht, am späten Nachmittag kehren wir schließlich mit einsetzendem Nieselregen und einigen Erinnerungsfotos auf der Rennbahn zurück nach Lille.



**Fazit der Challenge:** Eine wirklich tolle Veranstaltung, gut organisiert und mit internationaler Atmosphäre. Die Distanz von 172km habe ich eindeutig unterschätzt, durch die Pavés waren es gefühlte 200km. Warum tut man sich dieses Pflaster an? „*Na, weil es da ist!*“ Die Fahrt darauf war eine ungewöhnliche, neue Erfahrung, die man sonst so nirgends findet. Ziemlich kräftezehrend, aber bei allem Schmerz auch irgendwie Spaßig. Wir hatten Glück mit dem Wetter, nicht auszumalen, wie es bei Regen gewesen wäre. Kein einziger Plattfuß spricht für unser Material oder einfach nur Glück, wir hatten jedenfalls mit mehr als einer Radpanne gerechnet. Vielleicht kommen wir nochmal wieder, wenn alle Wunden verheilt sind und uns die Lust auf die Pavés wieder packt!

#### 10.04.: Profirennen

Nach erholsamer Nacht und Frühstück in der Jugendherberge packen wir gegen 10 Uhr unsere sieben Sachen und verabreden uns, getrennt zum **Wald von Arenberg** zu fahren, um an einer der vermutlich besten Stellen das Profirennen zu verfolgen. Während die anderen direkt dorthin fahren, drehen Martin Reis und ich in Anbetracht ausreichender Zeit noch eine kleine Runde durch die Innenstadt – eine Stadtrundfahrt „light“ sozusagen. Dann fahren auch wir nach Arenberg, wo bereits viele Autos die Zufahrtsstraße säumen und schon mächtig viel los ist. Im

Eingangsbereich der Kopfsteinpflasterstraße wurde eine Großbildleinwand aufgebaut, dazu gibt es einen großen Zeltbereich mit allerlei Souvenirs und Essensgelegenheiten. Hier wurde ganz schön was aufgefahren, man merkt, wie bekannt und beliebt diese Stelle des Rennens bei den Zuschauern ist. Martin und ich treffen alsbald die Kollegen und gemeinsam inspizieren wir das Pavé. Kein Vergleich zu gestern! Dank des Sonnenscheins ist die Straße getrocknet und die rutschige Schlammschicht fast überall verschwunden. Vielleicht auch bewusst entfernt? Jedenfalls nicht so gefährlich wie gestern, aber spannend sollte es auf alle Fälle werden.

Unweit der Einfahrt ins Pavé beziehen wir Stellung am Streckenrand, hier dürfte ein guter Platz sein, um das Rennen zu verfolgen. Sogleich komme ich mit einer Gruppe jugendlicher Belgier ins Gespräch und wir genießen gemeinsam ein Bier und frische Wurst. „*Echt gastfreundliche Leute hier*“, wie ich finde. Es folgt die lange Warterei auf das Fahrerfeld, die wir uns mit



leckeren Würstchen und original „Trouée d'Arenberg“-Bier vertreiben. Eigentlich sollte zwei Stunden vor den Profis auch das Juniorenrennen hier vorbeikommen, anscheinend wurde dieser Abschnitt jedoch aus dem Rennen genommen und die Nachwuchsfahrer umgeleitet. Wir bekommen sie jedenfalls nicht zu Gesicht.

Gegen 14:30 Uhr ist der komplette Sektor dann restlos von Menschenmassen gefüllt, mit Eintreffen der ersten Begleitfahrzeuge steigt die Spannung immer weiter an. Um 14:45 Uhr ist es dann endlich soweit, wenn der Hubschrauber das Eintreffen der Spitzengruppe in der Ferne ankündigt. Die Spitze der Profis knallt unter ohrenbetäubendem Zuschauerlärm und mit Tempo 50 auf das Pavé, die Franzosen feuern ihren Liebling Sylvain Chavanel und den späteren Sieger Mathey Hayman an. Knapp eine Minute später kommt die zweite Gruppe vorbei, die von Tony Martin, Tom Boonen und Sep Vanmarcke angeführt wird. Wir jubeln kräftig mit und genießen die tolle Atmosphäre. Nochmals 20 Sekunden dahinter befindet sich die dritte Gruppe, in der der Deutsche Christian Knees direkt vor mir einen Plattfuß erleidet, 20 Meter weit über das Pflaster rutscht und sich dabei irgendwie auf dem Rad hält. „*Unglaublich, wie die hier drüber knallen!*“, sage ich euphorisiert zu den anderen, als das Hauptfeld um Fabian Cancellara und Weltmeister Peter Sagan an uns vorbei rauscht. Die Stimmung ist grandios und auch jeder noch so weit abgeschlagene Fahrer wird frenetisch angepeitscht. Das Spektakel ist leider auch wieder genauso schnell vorüber, wie es begonnen hat. Mit den anderen Zuschauern machen wir uns nach dem letzten Fahrer auf dem Rückweg zum Auto. Reis und ich wollen noch zu einem zweiten Punkt entlang der Strecke fahren, um die Profis ein weiteres Mal aus der Nähe zu sehen. Die anderen entscheiden sich schließlich zur Heimfahrt nach Mayen.



So fahren wir zwei über die überfüllte Autobahn zurück in Richtung Lille und navigieren per Atlas und Schildern, vorbei an den Straßensperrungen und kreuz und quer durch die Vororte bis in die kleine Ortschaft Gruson. Hier wollen wir rechtzeitig den Carrefour de l'Arbre erreichen, sind jedoch schon spät dran. Der Hubschrauber ist nicht weit entfernt zu sehen, weshalb wir hastig das Auto an einem Feldweg parken und durch den Ort zum vorletzten Pavé „Gruson“ (\*\*\*) laufen. Der Carrefour de l'Arbre ist eigentlich nicht weit entfernt, wir glauben aber, es nicht mehr dorthin zu schaffen und bleiben hier. Auf einer



Leinwand können wir das Rennen auch hier gut verfolgen, kurz darauf kommen die Profis um den zu diesem Zeitpunkt alleinigen Spitzenreiter Sep Vanmarcke auch hier vorbei. Die Stimmung ist wiederum grandios, die Zuschauer stehen dicht gedrängt am Streckenrand und die Reihen öffnen sich immer im letzten Moment vor den heranstürmenden Fahrern. Ungefähr 120 Profis kommen letztlich nur ins Ziel, viele mit großem Abstand zum Sieger Hayman. Selbst um die hinteren Plätze wird noch verbissen gesprintet, ein Zeichen für die Strapazen und den Stellenwert dieses Rennens im Profizirkus. Mit Durchfahrt der letzten Fahrer geht für uns schließlich ein tolles Spektakel und gelungenes Radsportwochenende zu Ende, wir reisen mit vielen neuen Eindrücken im Gepäck zurück in die Heimat.

Au revoir et à bientôt,

*Martin Schäfer*