

Ganz vorn ein Diesel

Radsport: Enric Mas holt den Gesamtsieg bei der Vuelta

Von Felix Bartels

Als Enric Mas am Sonntag den Zielstrich in Granada passierte, fiel in Spanien dem einen oder anderen ein Pflasterstein vom Herzen. 4.380 Tage, also 105.120 Stunden, also 6.307.200 Minuten, also 378.432.000 Sekunden, plus ein paar zerquetschte, da die Schlussetappe dieses Jahr in den Abendstunden endete, musste man auf den Vuelta-Sieg eines Spaniers warten. 2014, am 14. September, hatte zuletzt Alberto Contador die dritte der Grand Tours gewonnen. Vollgepumpt bis unter die Haube, wie damals üblich, und das müsste hier nicht erwähnt werden, wenn seine offensichtliche Verstrickung in den Fuentes-Skandal nicht seinerzeit von den spanischen Behörden vertuscht worden wäre, wenn er nicht heute munter bei *Eurosport* den Experten gäbe, ohne sich öffentlich je mit seiner Vergangenheit auseinandergesetzt zu haben. Was ihn von Exprofis wie Jan Ullrich, Jonathan Vaughters, Bjarne Riis und selbst Lance Armstrong unterscheidet.

Gegen Enric Mas liegt dagegen nichts vor. Kein Verdacht, keine Unstimmigkeit – im engmaschigsten Kontrollsystem, auf den gesamten globalen Sport gerechnet. Und rührend ist die Geschichte des Mannes, der am Sonntag zum ersten Mal in seiner Karriere eine Grand Tour gewann. Erfolgreich die »Mas-Mission«, das »Mas aller Dinge« nunmehr, titelten deutsche Fachblätter für Kalauerpflege. Mas, der bodenständige, der bescheidene, der sympathische Arbeiter auf zwei Rädern, hatte es endlich geschafft. In 15 Grand-Tour-Teilnahmen seit Beginn seiner Profikarriere 2017 war er achtmal in die Top 10 gefahren, viermal dabei aufs Podium. Ganz oben stand er am Ende nie. Ein typischer GC-Diesel, einer, der beständig vorn mithält, wenn es ins Hochgebirge geht, der gleichmäßiges Tempo im aeroben Leistungsbereich bevorzugt und dem Tempowechsel, Attacken und Parieren nicht liegen. Fahrer dieses Profils landen weit vorn, aber im modernen Radsport gewinnen sie seltener. Der Ausfall Pogačars war für Mas eine Chance, nicht nur auf den Sieg der Spanien-Rundfahrt, auch darauf zu zeigen, dass es einen anderen Mas geben kann. Souverän parierte er in der dritten Woche die Angriffe seiner direkten Konkurrenten Felix Gall und Primož Roglič, bis er sie seinerseits mit Nadelstichen am Berg distanzierte. So deutlich, dass er sich leisten konnte, Gall bei der letzten Bergankunft am Sonnabend ein paar Sekunden zu gewähren. Auch beim Einzelzeitfahren am Donnerstag fuhr Mas überraschend stark. Auf dem überwiegend flachen, 32 Kilometer langen Kurs war erwartet worden, dass Roglic etwa anderthalb Minuten auf Mas gewinnen, seinen Rückstand von 2:10 Minuten erheblich verkürzen und damit den Kampf um das rote Trikot noch einmal spannend machen würde. Mas verlor lediglich 33 Sekunden und ging, da er sich zuvor schon als stärker im Anstieg gezeigt hatte, ohne größeren Druck in die letzten Etappen der Rundfahrt.

Den Sieg beim Zeitfahren holte Stefan Küng, der nach einer schweren Verletzung im Frühjahr erst spät wieder in die Saison eingestiegen war. Küng gehört nach Filippo Ganna und vor allem Remco Evenepoel zur Weltspitze im Time-Trial-Segment. Zeitfahren bei Grand Tours allerdings sind eine andere Sache, hier fahren stets auch Allrounder und Klassementfahrer in die vorderen Ränge, weil es nicht nur auf Spezialfertigkeiten wie das Treten in Aeroposition ankommt, sondern auch darauf, wie gut ein Körper drei Wochen schwere Belastung wegsteckt. Dass Mas derart mithalten konnte, war nicht unbedingt zu erwarten. Das Führungstrikot verleiht Flügel, labert man so dahin, aber etwas Wahres ist darin schon enthalten. Und neben dem Faktor Motivation tritt hinzu, dass ein Fahrer, der eine Führung zu verteidigen hat, auch bei einem Zeitfahren alles verausgabt, während er, läge er etwa auf Position fünf, eher kalkulieren, den Schaden beim Einzelzeitfahren begrenzen und sich für die kommenden Tage in den Bergen schonen würde.

Deutlich wurde in jedem Fall, dass Felix Gall, der 1:28 Minuten auf Roglič verlor, an seinem Zeitfahrsetting arbeiten muss. Aufgrund seiner Körpergröße sitzt er viel zu hoch, um in eine gute aerodynamische Position zu kommen, like a praying mantis, wie man Fahrer mit diesem Problem gern verspottet.

Zu bemerken wäre auch, dass Matthew Brennan in der dritten Woche noch der vierte und fünfte Etappensieg gelang, für einen Sprinter beim Zuschnitt der heutigen Grand Tours ungewöhnlich. Eine Erinnerung an die Zeiten der Cippolinis, Petacchis und Cavendishs. Hier ergab sich das allerdings nicht aus einer großen Zahl flacher Kurse, sondern war dem Umstand geschuldet, dass Brennan schlicht keine Konkurrenz hatte. Mads Pedersen war sichtlich malade, und Wout van Aert, der das grüne Trikot und zwei Etappensiege holte, fuhr im selben Team wie Brennan.

<https://www.jungewelt.de/artikel/529842.radpsort-ganz-vorn-ein-diesel.html>