

**FREDERIK BACKELANDT  
DAVID STOCKMAN**

# **LEGENDÄRE PÄSSE**

**RADSPORT-LEIDENSCHAFT  
VOM STILFSEER JOCH BIS ALPE D'HUEZ**

Aus dem Niederländischen von René Stein

DELIUS KLASING VERLAG

# INHALT

	1 Alpe d'Huez ..... 6
	2 Alto de Angliru ..... 14
	3 Col d'Aubisque ..... 24
	4 Col du Ballon d'Alsace ..... 34
	5 Col de la Bonette ..... 42
	6 Monte Carpegna ..... 54
	7 Cormet de Roselend ..... 56
	8 Col de la Croix de Fer ..... 66
	9 Colle Fauniera ..... 68
	10 Passo Fedaia ..... 78
	11 Col du Galibier ..... 86
	12 Passo Gardena ..... 96
	13 Passo Gavia ..... 98
	14 Passo Giau ..... 110
	15 Gotthardpass ..... 120
	16 Grimselpass ..... 130
	17 Col de l'Iseran ..... 138
	18 Col d'Izoard ..... 148
	19 Lagos de Covadonga ..... 158
	20 Col du Lautaret ..... 160
	21 Col de Peyresourde ..... 162
	22 Pla d'Adet ..... 164
	23 Passo Pordoi ..... 166
	24 Col du Portet ..... 176
	25 Sa Calobra ..... 178
	26 Stilsfer Joch ..... 180
	27 Timmelsjoch ..... 190
	28 Col du Tourmalet ..... 192
	29 Drei Zinnen ..... 202
	30 Mont Ventoux ..... 210

FRANKREICH

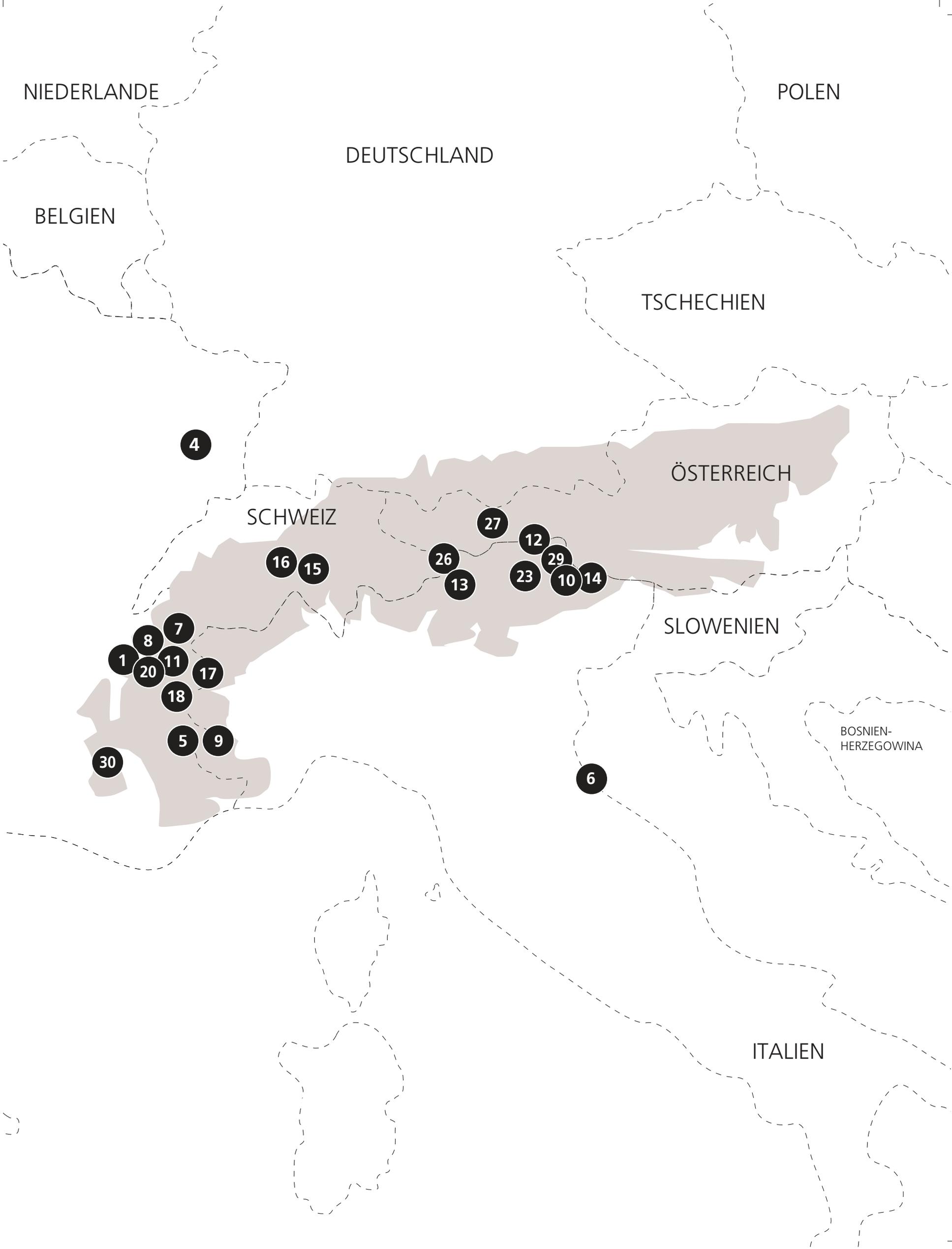
SPANIEN

PORTUGAL

2 19

3 24 28  
22 21

25



NIEDERLANDE

POLEN

DEUTSCHLAND

BELGIEN

TSCHECHIEN

4

SCHWEIZ

ÖSTERREICH

27

16

15

26

12

29

23

10

14

SLOWENIEN

1

8

7

20

11

17

18

5

9

30

BOSNIEN-HERZEGOWINA

6

ITALIEN



**David Stockman** (\*1974) studierte Fotografie an der Hochschule Nara in Brüssel und begann als Pressefotograf für die Zeitungen der (damaligen) VUM-Mediengruppe. Seit 2007 ist er auch für das Fahrradmagazin *Grinta!* als Haus- und Hoffotograf tätig. Für *Belga* hat er in den letzten zehn Jahren unter anderem über Cyclocross-Rennen und Radsport allgemein berichtet, auch bei der Tour de France war er bereits mehrfach akkreditiert.

**Frederik Backelndt** (\*1982) ist Historiker, verdingte sich zunächst als Journalist in der Radsportredaktion von *Het Nieuwsblad* und ist Herausgeber des Radsportmagazins *Grinta!*, wo er als treibende Kraft fungiert. Außerdem hat er verschiedene Radsportbücher und -biografien verfasst. Backelndt schreibt nicht nur über den Radsport, er ist auch ein begeisterter Radfahrer. Er hat mehrmals die Weltmeisterschaften im Radfahren für Journalisten gewonnen und ist geradezu süchtig danach, sich in den Bergen zu verausgaben.

# AUßERHALB DER WERTUNG

Ihre Größe. Ihre Unverrückbarkeit. Die Schwierigkeit, sie zu bezwingen: Es ist ein Rätsel, aber es sind mögliche Gründe dafür, warum wir uns von Bergen so angezogen fühlen. Denn das sind sie ja, oder? Das Auge bleibt unweigerlich an ihnen hängen. Ruf dir den herrlichen Augenblick ins Gedächtnis, wenn du im Auto Richtung Süden fährst und die ersten Berggipfel vor dir auftauchen. Oder erinnere dich an die warmen Sommertage, an denen du vor der Flimmerkiste gesessen hast, gefesselt von den Bergankünften bei der Tour de France. Draußen sind es 30 °C, aber du hockst drinnen und verfolgst die Etappe. Komplett. Vom Startschuss bis zum Zielstrich.

Was ist es, das uns so begeistert? Es liegt an den Pässen. Was wären Tour, Giro oder Vuelta ohne sie? Wenn es bergauf geht, sobald es schwieriger wird und die Anstiege warten, dann schlägt das Herz der Radsportfans höher. Wenn wir verschwitzte Leiber sehen, die sich in gigantischen Berglandschaften abmühen, wenn wir Fahrer sehen, die sich einen abstrampeln, um den Gipfel zu erreichen, dann lieben wir das Rennen noch ein Stückchen mehr.

Wie schon Eddy Merckx feststellte: „Der Berg kennt kein Erbarmen.“ Wie man es auch dreht und wendet, Radler lieben die Schmerzen, die der Berg für sie bereithält. Radler sind Masochisten. Ein Pass regt stets die Fantasie eines jeden an.

Genau darum geht es im Radsport. In den Rennen werden Helden geboren, die für immer im Gedächtnis bleiben.

Alpen und Pyrenäen sind voll von diesen geschichtsträchtigen Orten. Hier riss Merckx aus, dort ging Hinault aus dem Sattel, und an jener

Haarnadelkurve schaute Armstrong Ullrich in die Augen, um danach gnadenlos zu attackieren. Die Pässe erzählen Geschichten, von Glorie und von Triumphen, aber auch von Enttäuschung und Verdruss, von Schmerzen und von Freude. Diese Emotionen und Geschichten sind die magischen Ingredienzien für so manchen Pass – auch in diesem Buch.

Allein in den Bergen Radfahren: Eigentlich tue ich nichts lieber als das – viel lieber, als darüber zu schreiben. Klettern und abfahren. Und danach wieder klettern. Niemand, der mir folgt. Niemand, den ich abhängen oder bei dem ich um jeden Preis das Hinterrad halten muss, damit ich mein Gesicht nicht verliere. Allein mit mir selbst, mit meinem Rennrad, und meinen Gedanken. Einen Rhythmus suchend. In die Pedale tretend, am liebsten sitzend, nur dann und wann eine steile Kurve schneidend, um tänzelnd aus dem Sattel zu gehen. Um die folgende Haarnadelkurve wieder außen zu nehmen und den Muskeln wieder etwas Sauerstoff zu gönnen. Alles Mögliche geht mir durch den Kopf. Ich frage mich, wie viel Kilometer es noch sind, was wohl die durchschnittliche Steigung ist, wann das steilste Stück bevorsteht, um noch ein paar Körner übrig zu haben, wenn der Gipfel in Sicht kommt. Um dann oben abzusteigen, eine Jacke überzustreifen und mir eine Cola zu bestellen. Oder auch 20 – sehr kleine – Pfannkuchen, wie auf dem Gipfel des Peyresourde.

Wie habe ich sie genossen, diese 30 Pässe. Ich muss mich korrigieren: Was haben WIR sie genossen. Wir, das sind David Stockman und ich. Er, der Serge Gainsbourg der Fotografie und Liebhaber der französischen Pässe (und von Raclette und G n pi). Ich, der italophile „Coppitifoso“ mit

einer Vorliebe für die Dolomiten. Wir form(t)en ein tolles Team.

Es sind Davids Bilder, die das Buch zu dem machen, was es ist. Zu einer endlosen und leuchtenden Diashow an inspirierenden Fotos. Sie rangieren außerhalb jeder Wertung. Hier ein Panorama, dann wieder ein Detail. Hier mit einer Kuh, dann wieder mit einer Bergziege – an entsprechender Bergfauna mangelte es uns nicht. Hier ein Bild, dass in der Morgendämmerung aufgenommen wurde, dann wieder im Abendlicht. Und ja, dann wurde auch mal ein Foto in der brennenden Mittagssonne aufgenommen – als wir einmal keine Lust hatten, früh aufzustehen, und es später bitter bereut haben. In all den Jahren lernten wir das Wechselspiel zwischen Sonnenstrahlen und vorbeiziehenden Wolkenfeldern zu sch tzen und zu lesen. Gerade das Ausweichen von Unwettern, die im Hochgebirge so schnell aufziehen können, kann enorm wichtig sein.

In diesem Buch präsentieren wir 30 Pässe, die mal mehr, mal weniger von Pathos umgeben sind. Aber es sind die wichtigen, die auf jeder Bucket List stehen: Galibier, Stilsfer Joch, Tourmalet, Pordoi, Alpe d’Huez und Konsorten. Ich werde oft gefragt: Welcher ist der schwerste und der schönste Pass? Ganz ehrlich: Ich weiß es nicht. Bilde dir anhand der Fotos und Geschichten auf den folgenden Seiten dein eigenes Urteil. Oder du f hrst die Pässe selbst hinauf.

Egal, ob du mithilfe des Buches Inspiration für deinen nächsten Radurlaub suchst oder schon konkret planen möchtest: Auf jeden Fall sollte deine Lektüre unter die *Hors Catégorie* fallen.

Frederik Backelandt

# PASSO PORDOI







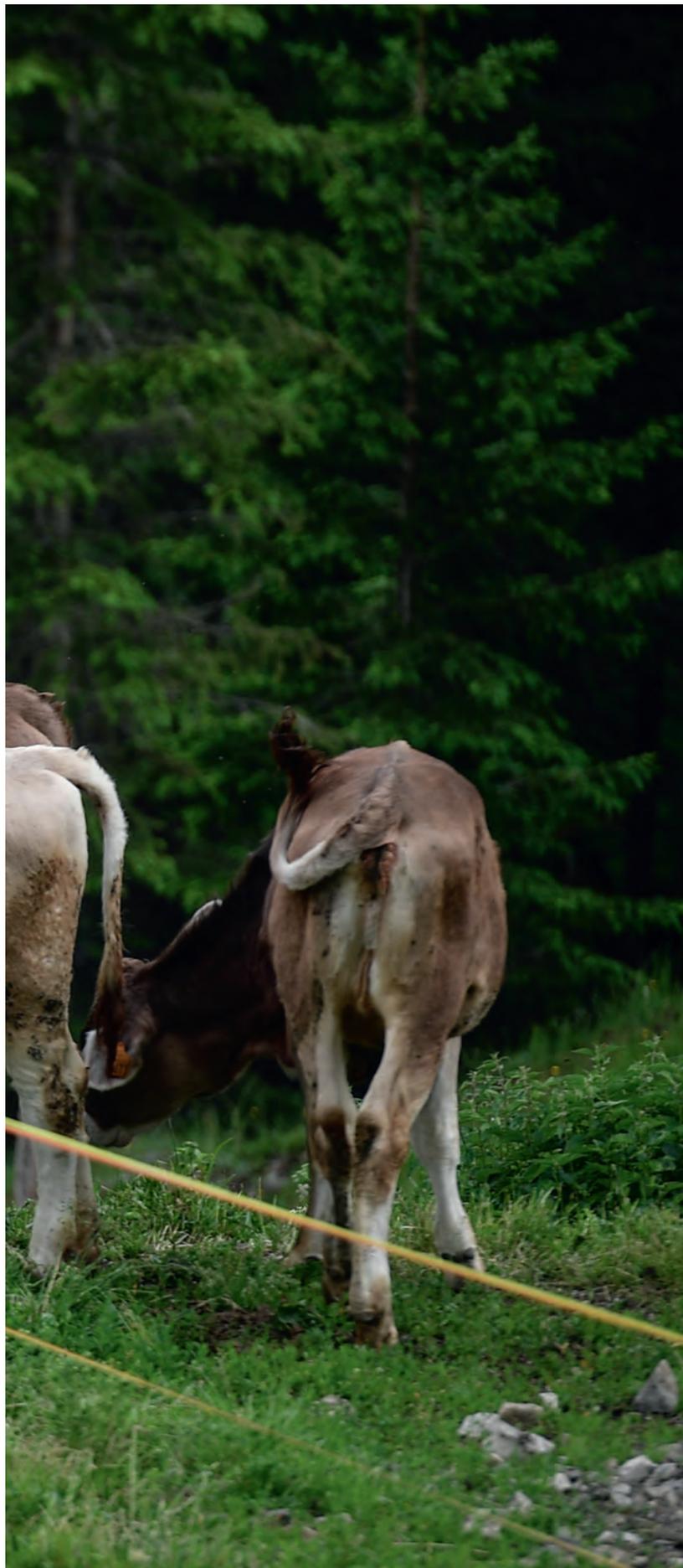
# FAUSTO COPPIS REICH



Der Pordoi war vor allem in den ersten Giro-Ausgaben nach dem Krieg ständig präsent. Es ist Fausto Coppi, der – geehrt mit einem Denkmal auf dem 2.239 Meter hohen Gipfel – den Pass berühmt gemacht hat. Oder ist es der Pordoi, der Coppi erst groß rausbrachte?

„ES FOLGT EINE SCHIER ENDLOSE REIHE  
KEHREN, DIE GLÜCKLICHERWEISE  
NUMMERIERT SIND: SIE REICHEN BIS ZUR 33.“





**P**asso Pordoi. Ich studiere das Profil des Anstiegs, von der schönsten Seite aus, dem Dörfchen Arabba: 9,4 Kilometer lang, 637 Höhenmeter, im Durchschnitt 6,8 Prozent Steigung mit Ausreißern bis zu zehn Prozent. Der Pordoi ist mit Fausto Coppi verbunden, und umgekehrt. Auf dem Gipfel steht ein beeindruckendes Denkmal für den „Campionissimo“, was nur verständlich ist, überfuhr Coppi die Passhöhe beim Giro d’Italia doch ganze fünf Mal als Erster – entweder während seiner beeindruckenden Solofluchten oder aber im Kontext des ewigwährenden Duells mit Gino Bartali. Coppis erste Bekanntschaft mit dem Pordoi kann man allerdings nicht gerade als herzlich bezeichnen. Beim Giro 1940, als er als Grünschnabel im Rosa Trikot fuhr und plötzlich Schwierigkeiten auf der schwersten Dolomitenetappe bekam, scheuchte Teamkollege Bartali ihn mehr oder weniger über den verschneiten Pordoi. Das Rosa Trikot stand auf dem Spiel, und da Bartali keine Chance mehr aufs Gesamtklassement hatte, spannte der „fromme“ Gino sich als vorbildlicher Domestik ein. Coppi gewann den Giro, trotz seines rabenschwarzen Tags am Pordoi und dank – das sollte der „radelnde Mönch“ stets behaupten – der Unterstützung von Gino Bartali. Nach dem Zweiten Weltkrieg war Coppi auf dem Pordoi nicht mehr aufzuhalten, oft war er der Erste. Darauf deuten auch diverse Fotos hin, die im Hotel Savoia an der Wand hängen. Der Gedanke, dass dieses Hotel schon zu Coppis Zeiten in Betrieb war, fühlt sich beinahe surreal an, aber es ist unzweifelhaft so. Wenn ich „Pordoi“ und „Coppi“ bei Google in der Bildersuche eingabe, finde ich ein Foto, auf dem Coppi gerade die Passhöhe erreicht hat, im Hintergrund das Hotel Savoia. Exakt

jenes Foto zierte auch eine gerahmte Zeitungsseite von 1947, das in der Lobby hängt. Die Betreiber des Hotels sind offensichtlich mit ganzem Herzen Radsportfans.

## SELLARONDA

Der Anstieg von Arabba ist recht gleichmäßig; wenn man aus dem Dorf heraus ist, folgen ziemlich schnell die ersten Kehren. Irgendwann taucht eine Liftstation auf, und danach wieder eine schier endlose Reihe Haarnadelkurven. Sie sind nummeriert und reichen bis zur 33. Die Landschaft öffnet sich, und man kann schon bald das Hotel Savoia erkennen – dann hat man noch fünf Kilometer vor sich. Auch beim Dolomitenmarathon erklimmt man den Pordoi von dieser Seite aus, es ist der zweite Anstieg der Sellaronda, der meist noch während der Dämmerung in Angriff genommen wird. Dann schlängeln sich Tausende Radfahrer in dem sanften Morgenlicht nach oben, und jeder, der schon mal am Maratona dles Dolomites teilgenommen hat, wird bestätigen, dass es eine wunderschöne Erfahrung ist.

Bevor ich den Gipfel erreiche, visiere ich ein anderes Gebäude an, eine Bar, die etwa zwei Kilometer vor der Passhöhe wartet. Als ich sie passiert habe, wird es etwas flacher, und auf dem letzten Kilometer kann man sogar wieder hochschalten. Oben verläuft die unsichtbare Grenze zwischen den italienischen Provinzen Veneto und dem Trentino-Alto Adige. Beim Dolomitenmarathon würde man sich nun die Abfahrt Richtung Sellapass hinunterstürzen, aber ich lasse es langsam angehen und gönne mir erst einmal einen Kaffee mit Apfelstrudel. An Einkehrmöglichkeiten mangelt es hier nicht, und ich beobachte die Leute und das Gewusel um mich herum. Der Pordoi ist meist stark frequentiert, nicht nur von Radlern, sondern auch von





Motorradfahrern. Das Denkmal von Coppi wird von den Radlern, die es bis hierhin geschafft haben, unzählige Male fotografiert: Sie stellen das Rad neben dem „Campionissimo“-Relief ab und schießen ein Selfie.

## CANAZEI

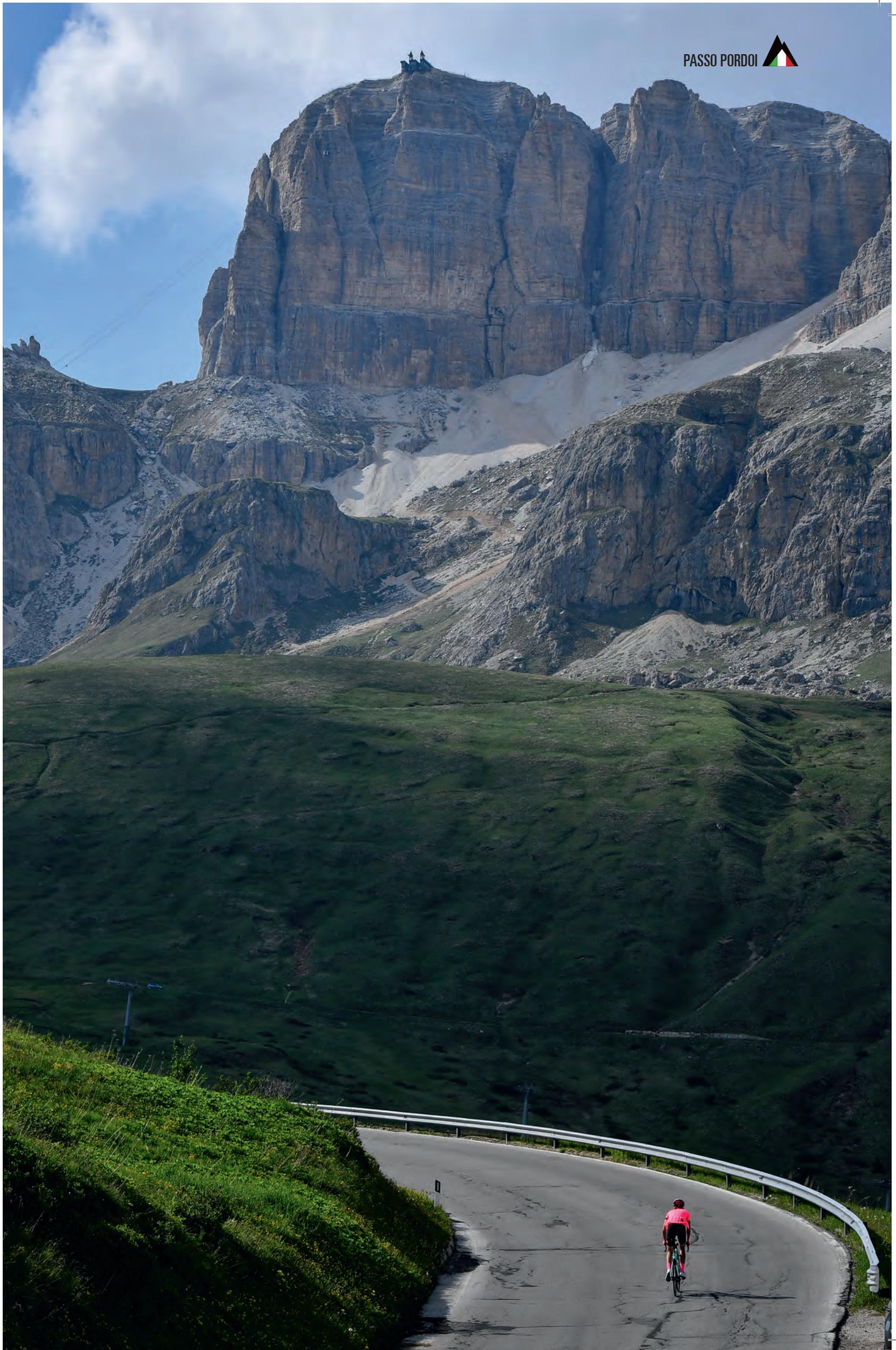
Der bekanntere Aufstieg zum Pordoi beginnt in Arabba. Man kann ihn aber auch von Canazei erklimmen, von wo man auch den Fedaiapass angehen kann. Von hier aus sind es etwas mehr Höhenmeter – 777, um genau zu sein –, aber der Anstieg ist auch drei Kilometer länger. Auch hier schlängelt es sich recht gleichmäßig mit sechs bis sieben Prozent hinauf. Der Pordoi ist kein Monster, kein Berg, der einen zermüht. Nach etwa fünf Kilometern kann man links in den fünf Kilometer langen Anstieg zum Passo Sella abbiegen, nach rechts warten noch sieben Kilometer zur Passhöhe auf dem Pordoi. Wir biegen natürlich nach rechts ab, aber nicht, bevor wir nicht kurz an einem etwas versteckten Gedenkstein halten, der – wir zitieren – „in Erinnerung an seine legendären Taten“ errichtet wurde. Schon wieder Coppi also. Kerzen und Blumen halten die Erinnerung an ihn lebendig. Ich fahre weiter und finde schnell meinen Rhythmus.

Ab und an knattern kleine Gruppen von Motorradfahrern an mir vorbei, und manchmal überhole ich einen Mitradler. Die großen Panoramen, die es auf der anderen Seite zuhauf gibt, sucht man hier vergeblich. Erst auf den letzten zwei Kilometern, wenn die Passhöhe zum Greifen nah ist, wird es auch landschaftlich reizvoller. Bei der 100. Ausgabe des Giro startete das Peloton in Canazei und bekam zu Beginn gleich mal diesen Anstieg vorgesetzt. Es ging sofort zur Sache, die Fahrer mit den Messern zwischen den Zähnen, allen voran der wachsamen Mann in Rosa, Tom Dumoulin. Auffallend ist, dass es – abgesehen von den Nachkriegsjahren (Coppi, Koblet) und Anfang der 1990er Jahre (Chiappucci, Indurain) – nur selten vorkam, dass die Großen der Zukunft als Erste über den Pordoi fuhren. Dem Prestige dieser Passstraße irgendwie unwürdig, scheint mir. Mit seinen 2.239 Metern ist der Pordoi regelmäßig der „Cima Coppi“ gewesen, also die höchste Erhebung beim Giro. Doch nur selten fiel hier die Entscheidung, was wohl vor allem an seiner gemäßigten Steigung liegt, vielleicht aber auch daran, zu welchem Zeitpunkt er während einer Etappe anstand. Coppis Soloritte jedenfalls sind nicht mehr als eine weit zurückliegende Sehnsucht.

## Wattzahlen

In den Bergen zu fahren, unterscheidet sich kaum von einer Fahrt im Flachen, denn die Grundlage bleibt dieselbe: Indem du eine bestimmte Leistung auf die Pedale bringst, erzielst du eine gewisse Geschwindigkeit. Je mehr du fährst (also trainierst), umso höher oder länger kannst du eine bestimmte Leistung halten, ohne zu übersäuern. Mit der richtigen Wahl des Ganges kannst du dafür sorgen, dass die Leistung möglichst effizient in Geschwindigkeit umgesetzt wird. Ein Element bekommt in den Bergen allerdings besonderes Gewicht: die Schwerkraft. Um ihr zu trotzen, verfügst du am besten über ein möglichst optimales Verhältnis aus Watt pro Kilogramm Körpergewicht. Darunter versteht man die Fähigkeit, die man ungefähr eine Stunde lang maximal erbringen kann (Schwellenleistung), geteilt durch dein Gewicht, das du mit nach oben schleppen musst. Vielleicht kannst du in der Gruppe am härtesten in die Pedale treten, aber das garantiert dir noch nicht, dass du auch als Erster oben ankommst, denn dein Gewicht ist der mitentscheidende Faktor. Das Verhältnis aus Leistung und Körpergewicht variiert stark, nur die wenigsten Hobbyfahrer oder Granfondo-Teilnehmer kommen auf 5 Watt/kg, während Weltklassefahrer bis zu 6 Watt/kg erreichen können.

„RADLER, DIE ES BIS OBEN GESCHAFFT HABEN, PLATZIEREN IHR RAD NEBEN FAUSTO ODER MACHEN EIN SELFIE MIT DEM CAMPIONISSIMO.“



Pass	Ausgangspunkt	Distanz (km)	Höhenunterschied	Höchster Punkt	Durchschnittssteigung	Maximalsteigung	Indexprofil
Alpe d'Huez	Rochetaillée	24,5	1405	1996	5,7%	12,3%	94,7
Alpe d'Huez (Col de Poutran)	Bourg-d'Oisans	16,4	1279	1996	7,8%	13,0%	103,9
Alpe d'Huez (Etappenziel)	Bourg-d'Oisans	14,4	1142	1859	7,9%	13,0%	0,6
Alto de Angliru	La Vega	13,1	1260	1570	9,6%	22,0%	142,4
Col d'Aubisque	Argèles-Gazost	28,9	1391	1709	4,8%	10,5%	91,9
Col d'Aubisque	Pont Laguère	17,1	1205	1709	7,0%	12,0%	89,0
Col d'Aubisque	Asson	37,7	1532	1709	4,1%	10,0%	98,3
Col du Ballon d'Alsace	Saint-Maurice-sur-Moselle	9,1	623	1175	6,8%	9,0%	43,0
Col du Ballon d'Alsace	Giromagny	16,4	701	1175	4,3%	8,0%	35,3
Col du Ballon d'Alsace	Sewen	12,8	688	1175	5,4%	11,0%	45,4
Col de la Bonette	Jausiers	23,2	1586	2802	6,8%	11,0%	113,8
Col de la Bonette	Saint-Etienne-de-Tinée	25,4	1658	2802	6,5%	15,0%	113,7
Monte Carpegna	Carpegna SP1	7,0	670	1369	9,6%	16,7%	69,7
Monte Carpegna	Carpegna SP1 / SP18	10,5	674	1369	6,4%	11,0%	48,5
Cormet de Roselend	Bourg-Saint-Maurice	19,4	1149	1968	5,9%	12,0%	74,1
Cormet de Roselend	Beaufort	20,2	1260	1968	6,2%	11,0%	87,7
Col de la Croix de Fer	Saint-Jean-de-Maurienne	29,0	1645	2064	5,7%	12,0%	119,4
Col de la Croix de Fer	Rochetaillée	32,3	1564	2064	4,8%	13,6%	107,6
Col de la Croix de Fer	Saint-Etienne-de-Cuines	22,7	1605	2064	7,1%	15,5%	120,7
Colle Fauniera	Valgrana	30,2	1849	2481	6,1%	13,6%	147,7
Colle Fauniera	Demonte	24,3	1725	2481	7,1%	13,1%	134,5
Colle Fauniera	Ponte Marmora	21,4	1543	2481	7,2%	15,0%	116,6
Passo Fedai	Caprille	14,0	1066	2057	7,6%	15,0%	93,1
Passo Fedai	Canazei	13,2	621	2057	4,7%	10,0%	40,5
Col du Galibier	Saint-Michelle-de-Maurienne	35,1	2095	2642	6,0%	11,3%	153,4
Col du Galibier	Briançon	36,4	1461	2642	4,0%	11,8%	75,9
Col du Galibier	Le Clapier	42,7	2001	2642	4,7%	11,8%	111,1
Passo Gardena	Corvara	9,3	601	2121	6,5%	10,0%	40,9
Passo Gardena	Ponte Gardena	31,2	1665	2121	5,3%	13,0%	106,7
Passo Gavia	Bormio	25,4	1431	2621	5,6%	13,0%	97,3
Passo Gavia	Ponte di Legno	16,4	1325	2621	8,1%	14,0%	112,0
Passo di Giau	Cortina d'Ampezzo	15,9	1070	2236	6,7%	12,0%	80,5
Passo di Giau	Caprille	15,6	1261	2236	8,1%	13,0%	108,1
Gotthardpass	Amsteg	33,2	1630	2107	4,9%	11,0%	99,7
Gotthardpass	Biasca	51,0	1821	2107	3,6%	10,0%	99,5
Gotthardpass	Airolo	13,9	946	2107	6,8%	10,0%	68,0
Grimselfpass	Innertkirchen	26,7	1538	2164	5,8%	11,0%	102,5
Grimselfpass	Brig	53,3	1632	2164	3,1%	11,0%	88,4
Grimselfpass	Oberwald	12,2	798	2164	6,5%	11,0%	55,6
Col de l'Iseran	Bourg-Saint-Maurice	46,9	2045	2770	4,4%	9,5%	120,1
Col de l'Iseran	Lanslebourg	31,9	1481	2770	4,6%	12,8%	104,7
Col d'Izoard	Briançon	19,1	1176	2360	6,2%	11,0%	80,8
Col d'Izoard	Guillestre	34,3	1541	2360	4,5%	12,0%	93,6
Lagos de Covadonga	Soto de Cangas	19,0	1110	1120	5,8%	15,6%	84,0
Col du Lautaret	Briançon	27,7	876	2057	3,2%	7,1%	35,2
Col du Lautaret	Le Clapier	34,1	1416	2057	4,2%	9,4%	70,9
Col de Peyresourde	Bagnères-de-Luchon	13,8	949	1569	6,9%	12,0%	70,0
Col de Peyresourde	Arreau	18,3	885	1569	4,8%	10,0%	54,8
Pla d'Adet	D929 / D123	11,1	884	1680	8,0%	12,5%	76,8
Passo Pordoi	Caprille	30,7	1368	2239	4,5%	9,0%	80,4
Passo Pordoi	Canazei	11,9	792	2239	6,7%	9,0%	55,3
Col du Portet	Saint-Lary-Soulan	17,0	1419	2215	8,3%	12,5%	125,1
Sa Calobra (Coll dels Reis)	Sa Calobra	10,2	682	682	6,7%	10,0%	50,0
Stilfser Joch	Prato allo Stelvio	24,8	1846	2757	7,4%	12,0%	145,6
Stilfser Joch	Bormio	21,3	1560	2757	7,3%	14,0%	119,0
Stilfser Joch	Santa Maria Val Mustair	16,5	1397	2757	8,5%	13,0%	119,4
Timmelsjoch	San Leonardo in Passiria	29,0	1793	2474	6,2%	12,7%	132,7
Timmelsjoch	Sölden	23,8	1292	2474	5,4%	12,7%	95,3
Col du Tourmalet	Sainte-Marie-de-Campan	17,1	1267	2115	7,4%	11,0%	101,8
Col du Tourmalet	Luz-Saint-Sauveur	18,9	1404	2115	7,4%	12,0%	107,5
Die Drei Zinnen	Col Sant'Angelo	7,4	648	2357	8,8%	16,0%	68,0
Die Drei Zinnen	Dobbiaco	26,7	1194	2357	4,5%	16,0%	93,4
Die Drei Zinnen	Auronzo di Cadore	34,0	1582	2357	4,7%	16,0%	129,5
Mont Ventoux	Bédoin	21,4	1603	1911	7,5%	12,9%	132,4
Mont Ventoux	Malaucène	21,1	1583	1911	7,5%	12,7%	125,7
Mont Ventoux	Sault	25,6	1216	1911	4,8%	12,9%	72,2

© Uitgeverij Lannoo nv

Die Originalausgabe erschien 2020 unter dem Titel „Mythische Cols“ bei Uitgeverij Lannoo nv, [www.lannoo.com](http://www.lannoo.com).

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.

1. Auflage

ISBN 978-3-667-12501-9

© Delius Klasing & Co. KG, Bielefeld

KONZEPT: Frederik Backelandt, Grinta! Publicaties

TEXT: Frederik Backelandt

FOTOS: David Stockman

LAYOUT: Mieke Deroo, *Kliek Creatieve Communicatie*

Unser Dank gilt: Bart De Schampheleire, Steven Verniers (Tabelle)

Bearbeitung der deutschen Ausgabe:

ÜBERSETZUNG: René Stein

LEKTORAT: Stephanie Jaeschke, Michaela Franke

SATZ: feschart print- und webdesign, Michaela Röhler, Leopoldshöhe

UMSCHLAGGESTALTUNG: Felix Kempf, [www.fx68.de](http://www.fx68.de)

Printed in Slovenia 2022

Alle Rechte vorbehalten! Ohne ausdrückliche Erlaubnis des Verlages darf das Werk weder komplett noch teilweise reproduziert,  
übertragen oder kopiert werden, wie z. B. manuell oder mithilfe elektronischer und mechanischer Systeme inklusive  
Fotokopieren, Bandaufzeichnung und Datenspeicherung.

Delius Klasing Verlag, Siekerwall 21, D - 33602 Bielefeld

Tel.: 0521/559-0, Fax: 0521/559-115

E-Mail: [info@delius-klasing.de](mailto:info@delius-klasing.de)

[www.delius-klasing.de](http://www.delius-klasing.de)