

# SAGAN

MI MUNDO



Si en la línea de salida de una carrera hay cien ciclistas, cuando termine te podrán contar cien historias diferentes.

La mía va de lo que se siente al vestir el maillot arcoíris tres años seguidos.

Es algo que solo puedo contaros yo.

## Contraportada

---

Desde el 2015 al 2017, Peter Sagan consiguió lo que parecía imposible: venció tres Campeonatos del Mundo de ruta seguidos, garantizando así su paso a los libros de historia como uno de los más grandes ciclistas de todos los tiempos.

Pero Peter no solo gana. Entretiene. Cada momento que pasa sobre el sillín es una oportunidad de expresar su personalidad, lo mismo haciendo el caballito sin manos en las faldas del Mont Ventoux, que travesuras en ruedas de prensa frente a los más exigentes periodistas. Peter destila pasión por el deporte y un adorable deseo de llenar de sonrisas las caras de sus seguidores.

¿Qué motiva al hombre que llaman Tourminator? ¿Cómo prepara un sprint? ¿Qué opina de otros ciclistas del pelotón? Con una inquebrantable honestidad y su característico sentido del humor, Mi Mundo nos descubre al hombre que ha iluminado el mundo del ciclismo profesional.

El ciclista eslovaco Peter Sagan es triple campeón mundial UCI de fondo en carretera, uniendo así su nombre a otros grandes del deporte como Eddy Merckx, Alfredo Binda u Óscar Freire. También ha ganado el maillot verde del Tour de Francia en siete ocasiones y su palmarés incluye más de cien victorias en profesionales, incluida la París-Roubaix del 2018.

Fue nombrado ciclista del año en el 2016 y se hizo con la Bicicleta de Oro el mismo año. Corre en el equipo alemán BORA - hansgrohe.

Para mi hijo Marlon.  
Este libro trata de mis mayores victorias en el ciclismo.  
Tú eres mi mayor victoria en la vida.

24 DE SEPTIEMBRE DE 2017

---

## PRÓLOGO

**Y**a es la décima vez que los mástiles de las fragatas se alzan, amenazantes, a nuestra derecha. Igual que en todas las ocasiones anteriores que pasamos por aquí, mi olfato capta un cambio de olores. La placentera humedad de una mañana escandinava en fin de semana, se difumina ante el pesado olor de la bahía, inundado por la humeante oferta de decenas de puestos de comida rápida a la parrilla. En ellos, los hambrientos aficionados al ciclismo pueden encontrar hasta la última variedad de carne o pescado que se pueda meter entre dos pedazos de pan.

Es la larga curva a izquierdas que separa el litoral de las coloridas viviendas urbanas típicas de este hermoso y viejo puerto. La primera vez que cruzamos por aquí, tras apenas 40 kilómetros recorridos, el ritmo era bastante tranquilo. Serían poco más de las 11:00 de esta mañana. En la siguiente media docena de veces que pasamos frente al vaivén de los mástiles y el zumbido de los aparejos, el ritmo había ido endureciéndose, provocando que, en cada ocasión, cada vez fueran menos ciclistas los que aguantaban. Tras las últimas dos o tres vueltas por el escarpado trazado de Bergen, de los casi doscientos que habíamos tomado la salida por la mañana, apenas parecíamos quedar sesenta. Un comisario de la UCI comienza a hacer so-

nar de manera furibunda una gran campana de latón, indicándonos que da comienzo la última vuelta. De repente, soy plenamente consciente de que a mi espalda llevo puesto el dorsal número uno. Son las cuatro de la tarde, y es bastante probable que apenas me quede media hora como campeón del mundo de ciclismo.

Podéis estar seguros de que la carrera fue todo un caos.

El ritmo había sido muy lento al principio, lo que no podía haberme venido mejor. Llevaba un par de días sin poder comer ni beber de manera adecuada. El culpable fue un revoltijo en el estómago que me sobrevino en mi casa de Mónaco, en el peor momento posible: el viernes. Y eso había sido el colofón a una semana sin tocar la bici por culpa de un proceso gripal. No me voy a poner a lloriquear por haber estado enfermo, ya que tampoco es que sea algo que me pase muy a menudo, pero puedo afirmar que mi preparación durante aquellos últimos quince días no había ido de la manera que me hubiera gustado para afrontar uno de los momentos cumbre del calendario ciclista. Había sido campeón del mundo los dos últimos años, pero tenía en mi mano todas las papeletas para perder el maillot arcoíris de la UCI. Incluso aunque hubiera gozado de una salud de hierro. Para casi todo el mundo, el circuito era demasiado complicado para un ciclista considerado un esprintero «capaz de pasar una tachuela», y no un verdadero especialista en finales complicados, como Julian Alaphilippe, Philippe Gilbert, o mi predecesor como campeón del mundo, Michał Kwiatkowski. También pensaban que estaría demasiado marcado como para poder dar la sorpresa por tercera vez, y que los equipos más potentes tenían en su cabeza aquella canción, «Won't Get Fooled Again<sup>[1]</sup>». Además, la lógica hacía pensar que a esos mismos equipos no les iba a resultar muy complica-

do desbaratar el trabajo de nuestra pequeña banda de eslovacos cuando intentáramos controlar la carrera.

La escapada se había formado nada más comenzar la carrera. La salida estaba situada en una pequeña ciudad no muy lejana, para después encarar las doce vueltas al trazado que transcurría por el centro de la ciudad de Bergen, pasaba por la bahía, el paseo marítimo y Salmon Hill. En muchas carreras ocurre que, durante la primera hora, se desata una batalla desesperada en la que todo el mundo intenta conseguir plaza en la escapada del día. Después, se tirarán toda la jornada delante del grupo de los hombres más fuertes, quienes, inevitablemente, acabarán neutralizándolos al final. Pero por suerte para el revoltijo que tenía en el estómago, en esta ocasión no fue así. Hubo una escaramuza, y la escapada se formó. Hasta que no nos sacaban cosa de diez minutos, los casi doscientos restantes no nos pusimos a correr un poco. Y para entonces ya comenzaba a sentirme ciclista otra vez.

Tenía que haber llegado a Bergen hace cosa de diez días, más o menos. El plan era unir mis fuerzas con las de mis compañeros del BORA - hansgrohe para disputar la crono por equipos comerciales, que se disputó hace una semana. Esta crono por equipos es relativamente nueva entre las pruebas que dan forma al programa de los mundiales de ciclismo en ruta, y son un poco raras, ya que sigues corriendo para tu equipo profesional en lugar de para tu país, como ocurrirá en el resto de pruebas que conforman los mundiales. Si hay algo que atraiga a los aficionados al ciclismo de los mundiales, es que les brinda la oportunidad de agitar la bandera de su país en lugar de ponerse la gorra de béisbol de un banco, una marca de bicicletas o un extractor de humos de cocina. Además, como las pruebas se disputan sobre un circuito, en lugar de partir de un lugar para llegar a otro punto diferente, son eventos mucho más agradecidos para los aficionados a la hora de acudir a presenciarlos. Y vienen de todos los luga-

res del mundo para gritar, animar, beber, y si hay suerte, celebrar. Los eslovacos son muy buenos en estas disciplinas.

El BORA - hansgrohe no necesitó de mi presencia para lograr un puesto entre las diez mejores escuadras, y mis compañeros de equipo de la selección eslovaca se habían hecho a la idea de tener que disputar la prueba en ruta sin mí. Ayer por la mañana logré sacar a rastras de la cama mi pobre y sudado trasero para tomar un vuelo en Niza. Me tiré la mayor parte de los 2.500 kilómetros del viaje en el retrete.

En la salida me mantuve bastante callado; contento y, sobre todo, sorprendido de poder estar allí. La primera vez que pasamos por la línea de meta, tras adentrarnos en el circuito de Bergen, me giré hacia mi hermano Juraj, que iba junto a mí, ambos resplandecientes en nuestras equipaciones azul, roja y blanca de Eslovaquia. «Ya puedes fijarte bien», le dije, «porque no creo que volvamos a ver esta línea de nuevo».

Pero el ritmo tranquilo me venía bien, y lo mismo pasaba con la agradable temperatura que hacía. Un año atrás había conseguido ganar esta misma carrera bajo el sol abrasador de Catar. No creo que mi deshidratado organismo hubiera sido capaz de lograr algo así de nuevo. El clima de Noruega me resultaba mucho más cómodo.

Me hice un bunker en mitad del pelotón. Según avanzaba la carrera, cada vez quedábamos menos. En los mundiales siempre acaba abandonando mucha gente, por diferentes motivos. Primero: hay muchos países que mandan a sus ciclistas simple y llanamente para cubrir el expediente, y poder asegurarse con ello su presencia entre los poderes fácticos del ciclismo, sin temor a perder esa plaza en los años siguientes. Segundo: muchos de los corredores están para controlar la carrera, para tumbar las fugas o para meterse en ellas durante la primera mitad de la carrera, ayudando así a sus líderes. Cuando se desatan los fue-

gos artificiales, ellos ya han cumplido con su trabajo. Tercero: os aseguro que es una carrera larga, muy larga (267 kilómetros en 2017), que se celebra al final de una dura temporada, y pasas demasiadas veces por delante del área de boxes, tan seca, caliente y confortable. Puedes sentir el manillar cabecear hacia su canto de sirena como si tuviera voluntad propia, y la fuerza de su hechizo parece aumentar tras cada vuelta. Hay años en los que incluso puedes ver tu hotel desde el trazado.

La carrera fue bastante lenta hasta las últimas cinco vueltas. Entonces fue cuando todos los chicos de la selección holandesa se pusieron al frente, y, sin atisbo de duda, todo se volvió mucho menos cómodo. Da la sensación de que Holanda siempre consigue traer a los mundiales equipos en los que parece que no se vayan a acabar nunca las locomotoras; y si te pilla en mitad del pelotón ese momento en el que, de repente, empiezan a pasar hacia adelante lo que parecen varias docenas de tíos con pinta de medir más de dos metros, y pesar todos ochenta kilos de puro músculo enfundado en un maillot naranja, más te vale apretar los dientes y respirar hondo. Te viene a la cabeza el indicador de «abróchense los cinturones». Sabes que la cosa se va a poner movida.

Resulta paradójico que ningún holandés haya ganado esta carrera desde que nació. Pero el que no hayan reinado durante tantos años no significa que no sepan cómo subir a alguien al trono, aunque sea sin querer.

A estas alturas ya había superado varias pruebas, así que me puse a enumerarlas mentalmente. Primera prueba: venir a Bergen. Hecho. Segunda prueba: tomar la salida. Hecho. Tercera prueba: que parezca que soy un ciclista, al menos durante una hora. Hecho.

Esta era la cuarta prueba: ser capaz de aguantar un tremendo cambio de ritmo. En fin, nunca seré de esos que después se preguntan ¿y si...? Será mejor que te pongas a ello, Peter.

Quedábamos ya unos cien. Cada vez que termina una carrera, sobre todo cuando gano, suelen pedirme que explique cómo se ha desarrollado, como si fuera una novela que acabo de escribir, moviendo protagonistas, desenredando la trama, dando un par de pistas falsas que pongan al héroe en peligro... Resulta una idea bastante atractiva, y comprendo el motivo por el que me lo piden, pero es imposible. No es que no se pueda construir una narrativa, sino que esa sería, solamente, mi narrativa. Así de sencillo. Hay cien tíos, y cada uno de ellos tiene su historia, que es diferente a la del resto. Yo, lo único que puedo hacer es contarles la mía. ¿Conocéis las cámaras GoPro? ¿Verdad que molan? Si instalas una en la parte delantera de una bici, te dará unos planos espectaculares, y podrás ver cómo son los procesos internos que conforman el desarrollo de la carrera. Pero imaginaos que no tenéis más formas de presenciar la carrera. Imaginad que en los mundiales de Bergen no hubiera cobertura aérea, planos desde las motos, ni cámaras en la línea de meta, ni comentaristas. Nada, durante las seis horas y media de la carrera. Así que esa sería mi historia, mi película, mi sesgada versión de entre cien versiones diferentes. No creo que demasiada gente estuviera interesada en verla.

He conseguido aguantar. Me concentro en la rueda que me precede. En realidad, lo que hago es esconderme. Suelo pedalear siempre cerca de la cabeza, porque eso me permite ver lo que está sucediendo, y resulta que cuando vas sobre la posición trigésima, las cosas se vuelven un poco confusas. Pero bueno, tampoco es que esté pensando en ganar, sino que más bien estoy pensando en aguantar y ponerle un final decoroso a los dos años en los que he portado este maillot arcoíris tan mítico.

El ruido alrededor del circuito no cesa ni un instante, y por mucho que haya aumentado la intensidad de la carre-

ra, me resulta imposible no percatarme de la ingente cantidad de aficionados eslovacos que han venido a Noruega. Hay banderas de mi país izadas hasta el lugar más alto del cielo, en mástiles enormes. Cada vez que escucho mi nombre, me siento un poco más fuerte. Cada grito en eslovaco que me llega desde el margen de la carretera, me recuerda que tengo tras de mí a una nación entera, empujando, rezando para que suceda lo imposible. Se podían ver cientos de cascos vikingos con los colores nacionales de Noruega, azul, rojo y blanco, enormes montañas de hombres agitando banderas, perritos calientes o latas de cerveza. En ningún momento nos dejó de acompañar el olor a salchichas chisporroteando, o de pescado ahumado chamuscándose. Se saltaba de un aroma al otro según pasabas frente a un grupo u otro. Los aficionados suizos hacían sonar cencerros de un tamaño inverosímil. No hay vaca en el Matterhorn que hubiera podido sobrevivir a una noche entera con ese peso al cuello. También había gran presencia de la Union Jack: difícilmente podrían dejar de aprovechar los fanáticos aficionados británicos la posibilidad de obtener un billete *low-cost* para pasar un fantástico fin de semana. Los aficionados franceses e italianos formaban grupos más pequeños, pero rebosantes de pasión, en los que se alababa a uno u otro ciclista en particular, vistiendo camisetas conjuntadas en las que pedían a los Tony Gallopin, Warren Barguil, Gianni Moscon o Sonny Colbrelli que les consiguieran el maillot arcoíris.

Durante los últimos veinticuatro meses me había acostumbrado a ese mismo maillot, y ahora me daba cuenta de que ya no contaba con el coraje y energía que le aporta al ciclista que lo viste. Era un ciclista más en los poco habituales colores de su equipo nacional, en mitad del pelotón principal mientras este pasaba como una estampida. No era ni Peter Sagan ni el campeón del mundo; solo una pluma más en las batientes alas del águila. No escuchaba los gritos de «¡Peter!» o «¡Sagan!» que suele provocar el

maillot arcoíris. Sobre todo, por lo lejos que me encontraba de la cabeza. Me sentía cómodo en ese anonimato, pero si pensaba que aquel sentimiento de invisibilidad se extendía a la multitud de mis rivales, entonces me estaría engañando a mí mismo. Ellos sabían que seguía en el grupo, y no calentándome los pies en la zona de boxes, ni dándome un placentero baño en el hotel.

Quedan dos ascensiones a Salmon Hill. Al encararla por penúltima vez, los holandeses han aumentado el ritmo de carrera y Tom Dumoulin hace volar por los aires la carrera, poniéndose en cabeza, adoptando la típica postura compacta del contrarrelojista holandés. De repente, el pelotón es una larga fila, y ha quedado cercenado a la mitad. Fue el fin de trayecto para muchos, que se dejaron ir con su carrera acabada. Pero contra todos mis pronósticos, yo sigo allí. Apenas a una vuelta del final ya solo quedamos sesenta. El de la campana comienza a hacerla sonar para recordarnos algo que no necesitamos que nos dijeran. Llevo el dorsal número uno, pero esta es mi última media hora como campeón del mundo.

Antes de la carrera, mucha gente había señalado a Julian Alaphilippe. Este chavalín francés ya había mostrado su tarjeta de presentación al ciclismo, gracias a varios ataques valientes, y a sus decisivos cambios de ritmo. Cambios que dejaban patente una confianza en sí mismo pocas veces vista en alguien tan joven, y gracias a los que había obtenido, de manera fulgurante, el respeto de sus mucho más experimentados y laureados compañeros de equipo, el Quick-Step. La temporada de 2015 fue en la que presentó sus credenciales, después de quedar segundo detrás de mí en el Tour de California, además de lograr la misma posición en la Flecha Valona y, todavía más sorprendente, en la Lieja-Bastogne-Lieja. Que alguien con apenas veintidós años esté tan cerca de lograr un monumento

de tal distancia y dificultad como es la carrera más antigua del mundo, resulta impresionante. Al principio se veían ciertas similitudes entre su carrera y la mía, pero si se estudian con mayor detenimiento, es posible ver que él es mejor escalador que yo, y cuenta en su arsenal con una mayor capacidad de atacar cuesta arriba.

Alaphilippe es el primero en dejarnos ver las suelas de fibra de carbono de sus zapatillas en la última ascensión a Salmon Hill. Los franceses estaban como locos. Yo voy unas veinte posiciones más atrás, intentando enterarme de lo que estaba ocurriendo. Me parece ver a un par de favoritos tratando de cerrar el hueco. Puede que Philippe Gilbert o Niki Terpstra, pero no estoy seguro. Tampoco sé si lograremos neutralizar a todos los escapados. Reina la confusión, con apenas diez kilómetros para el final.

No soy capaz de explicaros lo difícil que es responder a los cambios de ritmo con 250 kilómetros en las piernas, y no los 150 que suelen tener por norma general las etapas para esprinteres en las grandes vueltas. Casi parece un deporte diferente. Miré a mi alrededor, todavía estupefacto ante el hecho de no formar parte de los que se habían bajado del autobús en marcha, y pude ver que a mi lado seguía habiendo muchos chicos rápidos. Matteo Trentin, Fernando Gaviria, Michael Matthews, Alexander Kristoff, Edvald Boasson Hagen, Ben Swift... todos ellos se encuentran entre los mejores galgos del pelotón. Mal asunto. En este punto de una carrera tan larga y dura, lo normal es que esté deseando que se neutralice a los escapados, con la esperanza de que yo sea uno de los más rápidos que sobreviva en la cabeza. Pero si en condiciones normales no sería capaz de garantizar poder batir a todos estos tíos, imaginaos después de haber estado sentado, hecho un ovillo, sobre el trono del hotel apenas unas horas antes. Vale, está claro que en ese momento me encontraba sorprendentemente bien, pero no tenía ni idea de qué podría pasar cuando intentase esprintar.

Me pruebo subiendo hasta la cabeza de carrera por primera vez desde que se diera la salida, seis horas atrás. La teoría dicta que cuando tomas una curva sobre una bici, lo primero que haces es frenar para trazar lo más cerrado posible, y entonces acelerar. Pero el método de ensayo y error (y he tenido unos cuantos errores), me ha enseñado que cuanto más abierta tomes la curva, menos necesidad de frenar tienes, consiguiendo algo así como un efecto catapulta que hace que salgas con mayor velocidad que el resto. Mientras Ben Swift intentaba cerrar el hueco con todos los ciclistas que pudiera haber por delante, fueran los que fueran, usé esta técnica para llegar a su altura e intentar mejorar la persecución. Fue en ese mismo momento cuando recordé qué es lo que se siente al ser Peter Sagan, con la carrera siguiendo mi rueda... y quedándose ahí, a rueda. ¿Pero acaso no quereis coger a esos chicos de ahí delante? Ya quedaban cosa de cuatro kilómetros para meta. Mis últimos cinco minutos como campeón del mundo.

Me di cuenta de que en el grupo debía de haber unos quince más. Más tarde supimos que la cobertura televisiva falló en este punto, causando tal confusión y desesperación en meta que provocó una ingestión de uñas masiva entre el público y los equipos técnicos.

Sin pruebas visuales de lo que estaba ocurriendo, sería fácil poder meteros un cuento de cómo, llegado este momento, me abrí camino entre el pelotón mientras hacía un caballito a una mano y lanzaba un ataque devastador con el que logré dejar a todo el mundo a kilómetros de distancia. Después me paré en la penúltima curva para tomarme una cerveza y dejar así que me atraparan, porque me sentía un poco culpable por haberle arruinado el día a todo el mundo.

Pero lo cierto es que en el grupo hubo la misma confusión que frente a los televisores con la pantalla a oscuras. Acercándonos a la línea de meta, pasamos a Vasil Kir-