

Rennbericht vom Europa Qualifikationsradrennen fürs Race-Across-Amerika (RAAM) über 720 Km

Wenige Minuten vor dem Start, hatte ich noch eine Schrecksekunde zu überstehen. In der meiner Aufregung vergas ich nämlich die Radrennschuhe in den Pedalen auszuklinken. Kopfüber stürzte ich auf d über den Hauenstein en rauhen Asphalt und verletzte mich dabei am rechten Unterschenkel.

Um die Verletzung sachgemäß zu versorgen, reichte die Zeit leider nicht mehr aus. Da der Start unmittelbar vor uns lag, blieb mir nur die Hoffnung, dass mich die beim Sturz zugezogenen Prellungen, während des Rennens nicht all zu stark behindern würden.

Um 12.45 erfolgte der Startschuss der Räämler - Katogerie.

Auf den ersten 10-15 Kilometer war das Tempo nicht sehr hoch, so dass ich die Gelegenheit nutzen konnte, mich mit meinen Konkurrenten zu unterhalten.

Bald einmal nach ca.15 Kilometer war es aber mit der Bummlerei vorbei.

Die ersten 500 Höhenmeter, der insgesamt 5`000 über die ganze Strecke verteilt, waren zu bewältigen.

Im Elitefeld war mit dabei Brunner Hanspeter und Kalbermatter Theo

Ich fuhr am Hauenstein als erster in die Steigung. Kurz darauf wurde ich von einem Tschechen mir der Startnummer 19 im Eiltempo überholt.

Er flog regelrecht an mir vorbei, als würde das Rennen in den nächste 5 Minuten zu Ende sein und dabei hatte es doch noch nicht mal recht begonnen.

Ich ließ mich aber von dieser frühen Attacke überhaupt nicht beeinflussen und fuhr meinen eingeschlagenen Rhythmus weiter.

Ich war genau 2`39 Std. unterwegs als mich das Startfeld der Elite, die 15 Minuten hinter uns gestartet waren, einholten.

In diesem Spitzenfeld befanden sich auch zwei Oberwalliser Elite Fahrer.

Es waren dies Kalbermatter Theo und Brunner Hanspeter die mit dem Feld angebraust kamen.

Im Gegensatz zu unserer Katogerie, in der das Windschatten strickte verboten war, durften diese den Windschatten untereinander ausnützen.

Nachdem ich mich kurz mit meinen Walliserkollegen im Feld unterhielt, ließ ich sie Vorschrifts gemäß ziehen.

Sie seien in Zurzach an der Grenze im Stau stecken geblieben und....

Ich schaltete gleich mal zwei Gänge tiefer und fuhr in meinem ursprünglichen Rhythmus weiter, dem Rhein entlang Richtung Koblenz.

Der erste Checkpoint des Rennens beim Bahnhof Koblenz lag unmittelbar vor uns. Da uns das Elitefeld aber erst kurz vor dieser Kontrollstelle mit ca. 40 Mann ein und überholt hatten, mussten wir uns dort auf einen längeren Halt einstellen.

Nach knapp fünf Minuten ging's dann weiter in Richtung deutsche Bundesgrenze. Ohne es zu ahnen überquerte ich in Zurzach im Alleingang die Grenze, dass heißt ohne Begleitcrew im Rücken.

Erst als ich mich schon weit draußen auf deutschem Bundesland befand, bemerkte ich, dass ich ohne meine Betreuer unterwegs war.

Wie sie mir später erzählten, seien sie in Zurzach an der Grenze im Stau stecken geblieben. Ich war also vierzig Kilometer alleine unterwegs, ohne es zu wissen.

Auf einmal meldete sich mein Navigator über die Lautsprechanlage zurück. Hallo Beny, wir sind wieder da. Ich hob kurz die Hand, zum Zeichen das alles in Ordnung wäre.

Nun hatte ich mein Team wieder hinter mir, was mir die Gewissheit gab, das ich mich in der Zeit, in der ich alleine unterwegs war nicht verfahren hatte.

Den zweiten Checkpoint hatten wir hinter uns als wir an der steilsten Rampe des Rennens angelangt waren.

Der Abschnitt war nur 2 Kilometer lang, dafür aber war es teilweise über 15 % steil. Leicht kupiert fuhren wir anschließend mit durchschnittlichen 35 Kmh weiter über Felder, immer wieder durch kleinere Ortschaften, Richtung Schweizergrenze.

Sie ist in der Zwischenzeit für mich unersetzlich geworden.

Um ca.20.00 Uhr fuhren wir in Ramsen über die Schweizergrenze.

Rosmarie, meine Frau war wie immer auch diesmal verantwortlich für die die Verpflegung.

Im Laufe der Jahre, in der wir immer wieder gemeinsam lange Rennen bestritten haben, hat sie sehr viel an Erfahrung dazu gewonnen.

Meine Frau kennt mich durch und durch. Manchmal geht's bei uns ohne Worte zu und her. Je nach Situation reicht oft nur ein kurzer Blickkontakt aus.

Meistens liest sie mir meine Wünsche aus den Augen lesen.

Ein Rennen ohne sie könnte ich mir schlicht nicht mehr vorstellen.

Christof Oberholzer, mein Sponsor, Berater und Fahrer des Pace-Car....

In gewissen Fasen kann nur sie allein mir weiter helfen, zum Beispiel dann, wenn ich mal total erschöpft und kaputt am Boden bin und nicht mehr weiter kann.

In der Zwischenzeit ist sie für mich unersetzlich geworden.

Eine Betreuerin, die ihr Handwerk durch und durch versteht.

Ein Rennen aufgeben, das kennt sie nicht.

Wenn sie mit mir unterwegs ist, ist mir ein Durchkommen zu fast 100% garantiert.

Jede Kleinigkeit an Ernährung die sie mir verabreicht, notiert und archiviert sie bei jedem Renneinsatz mit der nötigen Zeitangabe.

Wenn ich im Ziel bin hat sie ihre Aufgabe noch längstens nicht abgeschlossen.

Dann nämlich setzt sie sich hin und analysiert die ganze Verpflegung, macht Notizen was man beim nächsten Rennen noch besser oder anders machen könnte.

Christof Oberholzer, mein Sponsor, Berater und Fahrer des Begleitfahrzeugs, der zum ersten Mal bei einem Ultra-Radrennen live dabei war, stand ihr zu jeder Zeit mit seinen Spezialfläschchen mit Rat und Tat zur Seite.

Alles klappte hervorragend in meinem Team.

Alfreda, sie hielt mich bei Laune und wusste mich auch immer wieder neu zu motivieren.

Willy, der Navigator übernahm die Verantwortung und machte seine Aufgabe hervorragend.

Ich fühlte mich in sicheren Händen.

Wir verstanden uns blind, als ob wir schon jahrelang zusammen Rennen bestritten hätten.

Mein Schwager Willy, der zum ersten Mal die heikle Aufgabe des Navigators übernahm, machte seine Aufgabe hervorragend.

Alfreda, meine Schwester die dafür verantwortlich war, dass ich steht's trockene Kleider zum anziehen hatte, war eine echte Bereicherung für mein Team und mich ganz persönlich.

Bei allen Stopps hielt sie mich bei Laune und wusste mich auch immer wieder neu zu

motivieren.

Corinne meine Tochter und ihr Freund Simon waren darum besorgt, sich hin und wieder mal in der Nähe der Konkurrenz aufzuhalten, um sich zu vergewissern ob alles mit rechten Dingen zu und her gehen würde.

Einmal erzählten sie mir, dass sie tatsächlich einen Mitkonkurrenten mit einer roten Rückennummer (Raam - Kategorie) mitten im Elitefeld ertappt hätten.

Bei dem darauf folgenden Checkpoint hätten sie diesen aber auf sein unfaires Verhalten aufmerksam gemacht und rieten ihm an, dies in Zukunft zu unterlassen.

Simon fuhr im strömenden Regen auf den Kerenzerberg und....

Alle meine Teammitglieder waren vom ersten Meter an um mein Wohlbefinden besorgt.

Und es ging weiter. Die letzten 60 Kilometer entlang am Bodensee auf den vierten Checkpoints zu, waren relativ flach.

Nach dem obligaten kurzen Halt beim Check - Point ging's 80 Km relativ flach weiter dem Rhein entlang, zwischen den Vorarlberger Alpen im Osten und den Toggenburger Alpen im Westen, durchs Fürstentum Lichtenstein nach Sargans.

Der Check - Point in Sargans hatten wir hinter uns und fuhren nun in Richtung Zürich. Die Strecke am Walensee entlang wurde wieder etwas hügliger.

Inzwischen hatte es wieder angefangen zu regnen und vor uns lag der 8 Km lange Aufstieg über den Kerenzerberg.

Ich fühlte mich immer noch in sehr guter Verfassung und deshalb machte es mir auch nichts aus, dass es zur Abwechslung wieder mal länger Bergauf ging.

Mehr zu denken als der Aufstieg, gab mir die darauf folgende 6 Km lange und steile Abfahrt.

Obwohl die Witterungsverhältnisse überhaupt nicht zum Radfahren einluden, begleitete mich Simon im strömenden Regen auf den Kerenzerberg.

Allein diese Aktion von Simon bewies mir, dass wir eine super Truppe waren, in allen möglichen Situationen.

Der Vorsprung stieg in der Zwischenzeit auf die errechnete Marschtabelle über 2 Stunden an..

Als wir am Berg oben ankamen fuhr ich ohne mich trocken anzuziehen in die Abfahrt. Was ich zu dieser Zeit nicht wusste, war das die Temperatur in der Zwischenzeit unter 10° fiel.

Nach ca.2 km Talfahrt musste ich aber der Kälte wegen gezwungenermaßen am Straßenrand anhalten und mich total trocken anlegen.

Diese kurze Abfahrt reichte aus um mich dermaßen zu unterkühlen, dass ich auf den folgenden 20 Kilometern nur schlecht vorankam.

Zwei kurze, aber sehr steile Rampen (80 Höhenmeter, 20%) sorgten später dafür, dass meine Betriebstemperatur wieder auf den Normalstand anstieg.

Nun war ich also wieder der Alte und wir passierten nach über 400 gefahrenen Kilometern den Checkpoint 6, beim Mehrzweckgebäude in Brühl.

Ich nahm kein Kleiderwechsel vor, eigentlich entgegen den Topografischen Gegebenheiten, denn gleich darauf folgte der steile Aufstieg auf den Sattel.

Auch hier wieder begleitete mich Simon und immer noch unter strömenden Regen auf den Kulminationspunkt.

In der Zwischenzeit stieg unser Vorsprung auf die errechnete Marschtabelle über 2 Stunden an.

Nach einer rasanten Abfahrt erreichten wir das Dorf Sattel, wo es gleich mal scharf rechts fort ging in Richtung Luzern.

Nachdem wir über coupiertes Gelände den Checkpoint 7 um 04.44 in Emmenbrücke passiert hatten, ging's in Windeseile weiter.

Bei der siebten Kontrollstelle und dies bei Kilometer 480, hatten wir immer noch eine Durchschnittsgeschwindigkeit von über 31 Kmh.

Trotz Regen und Kälte fühlte ich mich immer noch in einer Top Verfassung.

Direkt nach dem Kontrollpunkt in Emmenbrücke ging's hoch auf den Littauer Berg.

Ich hatte es in meinem Eifer kaum bemerkt, dass in der Zwischenzeit aus der regnerischen Nacht, langsam Tag wurde.

Vor noch zwei Jahren gehörte sie der Junioren Langlauf - Nationalmannschaft an...

Die Temperaturen, die in der Nacht zeitweise unter 10° sanken, stiegen wieder angenehm an und die Wolken die vom Westen her in der Nacht den Regen brachten, verzogen sich zögernd aber langsam hinter den Bergen.

Zwischen Checkpoint 7 und 8 ging's mehrheitlich Berg auf.

Die Schlusssteigung nach Affoltern, mit 3 Km Länge und mit insgesamt 90 Höhenmetern beendete diesen Teilabschnitt.

Auf diesem Streckenabschnitt begleitete mich Corinne auf ihrem Rennrad.

Es freute mich außerordentlich sie neben mir fahren zu sehen. Sie verlieh mir zusätzliche Kraft, dementsprechend hoch war auch unsere Geschwindigkeit.

Obwohl es immer leicht Bergauf ging, viel unsere Geschwindigkeitsanzeige nie unter 35 Kmh.

Noch vor zwei Jahren gehörte sie der Junioren Langlauf - Nationalmannschaft an. Ich allein weiß zu was sie fähig ist. Ich war jahrelang mit ihr unterwegs.

Ich bin überzeugt, dass sie unser angeschlagenes Tempo bis ins Ziel, problemlos durch gestanden hätte.

Vieles ging mir in diesen Momenten durch den Kopf. Ich hatte sehr viel Zeit über das Vergangene nach zu studieren.

Was wäre wenn, aber wenn und wäre, das gibt es nicht

Meine Corinne sie

Vorsprung auf den Zweitplatzierten 14 Minuten....

Um 06.55 Uhr passierten wir kurz nach Affoltern den 8 Checkpoint. Von da an ging's 30 Kilometer Berg ab zum 9 Check- Point.

Ich wollte am Ziel unbedingt einen Durchschnitt von 30 Kmh erreicht haben, und hierfür kam mir dieses Gelände gerade recht.

In der Nacht nämlich, auf den teilweisen regen nassen Abfahrten, musste ich immer wieder viel Tempo wegnehmen, was mir den Durchschnitt knapp unter 30 Kmh drückte. Also, wollte ich mein Vorhaben realisieren, musste ich die verbleibenden leicht abfallenden 80 Kilometer bis zur ersten Zielpassage im Eiltempo hinter mir bringen.

Erste Zieldurchfahrt um 09.13.

Ein heftiger Gegenwind hinderte mich an meinem Vorhaben, aber aufs Ganze gesehen waren wir immer noch super drauf.

Nun hieß es die 110 Zusatzkilometer der Räämlärkatogerie hinter uns zu bringen.

Bei der ersten Zieldurchfahrt betrug unser Vorsprung auf den Zweitplatzierten 14 Minuten. Es war viel und doch so wenig. Für eine kurze Verschnaufpause reichte die Zeit nicht aus. Im Gegenteil, wir mussten versuchen den Vorsprung auf den ersten Kilometer der Zusatzrunde noch etwas auszubauen, so das wir die letzten Meter ins Ziel für uns genießen könnten.

Gesagt getan.

Man soll den Tag nicht vor dem Abend loben.

Bei jedem gefahrenen Kilometer wurde der Abstand zum Zweitplatzierten immer etwas größer und das motivierte uns alle.

Corinne und Simon waren fast immer auf der Höhe des Verfolgers und gaben die aktuellen gestoppten Rückstände über Natel ans Betreuer Fahrzeug weiter.

Noch waren wir nicht am Ziel, aber sehr viel fehlten uns nicht mehr.

Wir waren das führende Team. Kaum zu glauben.

Ich wusste aus den Test, das ich gut drauf war, aber erst so kurz nach der Ultra-Radmarathonweltmeisterschaft wieder ein so langes Ding in diesem Rhythmus zu absolvieren, das wusste auch ich nicht wie das ausgehen sollte.

Noch waren wir an erster Stelle und durften mit dem momentanen Vorsprung auch an einen möglichen Sieg glauben. Aber, wie heißt es so schön: Man soll den Tag nicht vor dem Abend loben.

Ich gab noch mal alles. Ich wollte meinem Team in keiner Weise hinten nachstehen.

Sie waren alle samt Top und das wollte auch ich bis am Schluss sein.

Hin und wieder meldete sich der eine oder andere Betreuer über die Lautsprechanlage.

Meistens war es eine Richtungsangabe vom Navigator, aber wie näher wir dem Ziel entgegen rasten, desto vermehrer hörte ich auch mal was anderes.

So zum Beispiel meine Frau, die meinte:

In 20 Kilometer sind wir am Ziel.

Tränen in den Augen

Gib bitte auf dich Acht und riskiere nichts mehr, dein Vorsprung beträgt in der Zwischenzeit auf den Zweitplatzierten über 30 Minuten.

Wir sind alle stolz auf dich.

Es war ein tolles Erlebnis.

Während meine Frau so redete, hatte ich ein mulmiges Gefühl in mir.

Zwei, drei Male hatte ich sogar Tränen in den Augen.

Ich war kurz davor, wieder etwas ganz besonderes geleistet und erreicht zu haben.

Ich rüstete mich für den Endspurt.

Nun wusste ich, dass mir niemand mehr den Sieg streitig machen konnte..

Zwanzig Kilometer vor dem Ziel, verpflegte ich mich ein letztes Mal mit einem Kohlenhydrat- Gel. Natürlich durfte auch bei diesem letzten Mal die dazugehörige Flüssigkeit nicht fehlen.

Logischer Weise rückte das Ziel mit jeder Pedalumdrehung immer etwas näher.

Ich gab noch mal alles, natürlich mit der gebotenen Vorsicht, die ich kurz zuvor meiner Frau versprochen hatte.

Ein unnötiges Risiko eingehen wollte ich bestimmt nicht mehr.

Die Zeit verging wie im Fluge.

Auf einmal war es soweit, mein Navigator meldete den letzten noch zu fahrenden Kilometer an.

Wir gewannen nicht das Race-Across-Amerika, aber....

Nun wusste ich, dass mir niemand mehr den Sieg streitig machen konnte.

Seit meinem letzten Groß Erfolg in Österreich, wo ich über 1`010 Kilometer, Kategorie -Weltmeister wurde, waren erst zwei Wochen vergangen und jetzt noch dieses Ding hinterher, einfach überwältigend.

Ich hatte für meine Crew und ganz speziell für mich, wieder etwas ganz Grosses erarbeitet und erkämpft.

Für die 720 Kilometer wurde uns eine Zeit von 24 Stunden und 13 Minuten gestoppt,

was einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 29.9 Km/h entsprach.
Wir gewannen nicht das Race-Across-Amerika, aber die hierzu nötige Europa-
Qualifikation war es immerhin und das mit neuem Streckenrekord.
Wenn ich mir sage, hat das seine hundertprozentige Richtigkeit, denn ohne ein so
großartig, funktionierendes Team wäre ein solcher Erfolg nie möglich gewesen.
Dafür möchte ich euch allen ganz herzlich danken
Ich hoffe das ihr mich vor meinem Karriere Ende noch das eine oder andere mal, in
dieser Formation betreuen kommt.
Danke.
Infos unter: www.radmarathon.ch