

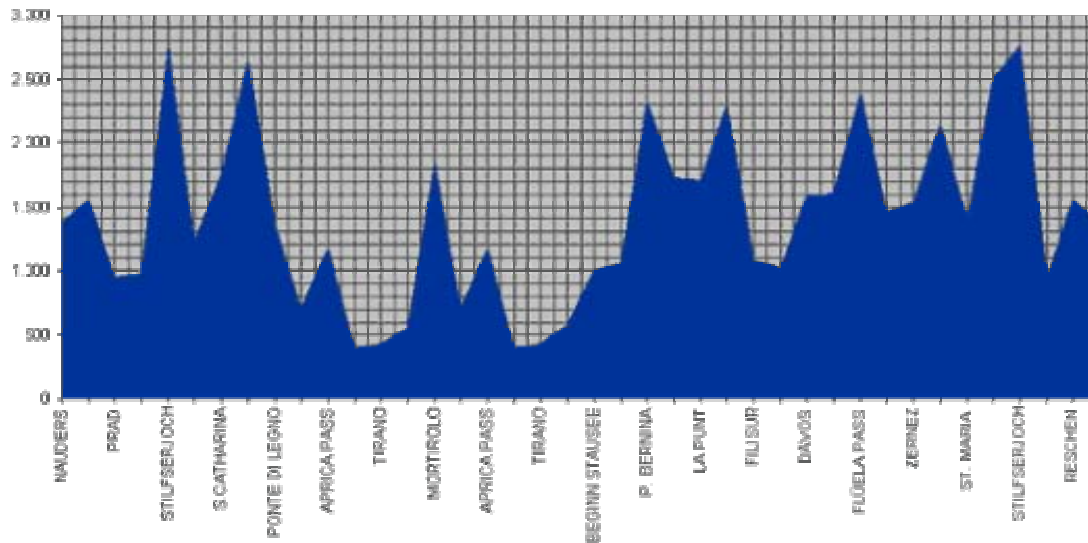
Rennbericht:
Race Across The Alps 2004

- Jochen Lehmann (35) -

510 km 12 600 hm 22Std. 20min. 22sec. 12 Pässe

Das **Race Across The Alps** (kurz RATA) in Nauders/ Österreich ist mittlerweile ein echter Klassiker und anerkannt das schwerste Eintagsrennen der Welt. Jedes Jahr im Juli starten 30-40 ausgesuchte ExtremradSPORTler aus aller Welt zum Ritt über die Alpen.

Streckenprofil



Vor dem Rennen:

Wie immer war ich vor dem Start nur leicht nervös. Meine Vorbereitung verlief, bis auf zwei Stürze, sehr gut. In Zahlen: 14 000 km und 150 000 hm!

Ich fühlte mich super und war mir meiner sehr sicher. Zwei Tage vorher fuhr ich noch einmal den schwersten Berg –den Mortirolo – und das ging fast von allein. Ich konnte es kaum erwarten, dass es endlich losging. Mit meinem Team hatte ich die Radwechsel und die Verpflegung noch einmal genau durchgesprochen. Alles war perfekt!

Daten:

Das Material:

- Bergrad: Maßanfertigung „Spada“, aus Carbon, Titan und Aluminium, 6,3 kg
- Zeitfahrrad: Carbon- Monocoque mit Carbon- Scheibe, 8,2 kg
- Abfahrtsrad: mit Beleuchtung, alles aus Aluminium, ca. 10 kg

Ernährung:

Pro Stunde ca. 1 000 Kalorien und 1 Liter Flüssigkeit in Form von:

- PowerBar Gel → 150 kcal
- Ensure → 300 kcal
- Wasser mit Natriumcarbonat, Maltodextrin und Zucker → 300 kcal (ca.)
- Aminosäure und Nahrungsergänzungsmittel

Der Start:

Start: Freitagmittag 12:00 Uhr!

Von Nauders aus ging es zuerst neutralisiert bis auf den Reschenpass. Dort erfolgte der fliegende Start. Bis Prad hinunter blieb das Feld zusammen. Bei starkem Nordwind, der teilweise von der Seite kam, war dieser Streckenabschnitt gar nicht so ungefährlich. Gleich zu Beginn

der Steigung auf das Stilfser Joch zog sich das Feld dann weit auseinander (13:00 Uhr). Einige flogen, wie üblich, förmlich in den Anstieg hinein. Ich hingegen schaute mir meine Konkurrenten genau an und fuhr nach Puls. Ich wusste, dass sich das früher oder später bezahlt machen würde. In dieser Anfangsphase lag ich irgendwo um Platz 25.

Für die Abfahrt (14:45 Uhr) wechselte ich das Vorderrad, um eine bessere Bremswirkung zu haben als mit dem Carbon- Vorderrad. Dadurch überholte ich einige Konkurrenten.

Der Gavia verlief wie das Stilfser Joch. Nach dem ersten Drittel wechselte ich wieder zurück auf das Carbon- Vorderrad und überholte drei Konkurrenten. Kurz vor der Abfahrt wechselte ich dann zum ersten Mal auf mein Zeitfahrrad und ging auf volles Risiko! Im Training verlief alles ohne Zwischenfälle, doch dann passierte es: an einer sehr engen Stelle der Fahrbahn waren sich zwei Autofahrer nicht einig, und der vor mir machte plötzlich eine Vollbremsung.

Die Straße war gesperrt, links eine Felswand und rechts ging es ohne Absperrung 50m nach unten. Ich bremste so stark, dass mein Hinterrad aufstieg, und ich über den Lenker gegen den Kofferraum des Autos flog. Ich stand sofort wieder auf, kontrollierte die Räder und Bremsen – war alles ok -, sagte der Fahrerin ein paar Takte und brauste davon.

Dann bemerkte ich das Blut an meinem Bein, und dass die Bremshebel nach innen verdreht waren. Ohne anzuhalten bog ich sie wieder gerade und putzte mir das Blut ein wenig ab.

Ich dachte mir *nur*: „Konzentriere dich auf die Abfahrt!“ Es ist nämlich eine der gefährlichsten, die es gibt und keiner sollte da schneller runter fahren als ich. In aerodynamischer Position mit ca. 50-55 km/h fuhr ich dann auf der leicht abfallenden Straße auf Edolo zu. Den Anstieg zum Passo Aprica fuhr ich fast komplett auf der Scheibe (55/19). Die Beine waren sensationell, und die Zeittabelle lag weit hinter mir.

In der Abfahrt ging ich wieder volles Risiko und erinnerte mich an alle gefährlichen Stellen, sogar mit Höhenangaben, und so musste ich nur auf meinen Höhenmesser achten.

„Ein sehr gutes Zeichen, wenn die Wahrnehmung noch so gut funktioniert“, dachte ich mir und steuerte auf Tirano zu. Mittlerweile war ich ca. sieben Stunden auf der Strecke.

Auf der Hauptstraße winkte mir dann noch Anna, meine Wirtin, zu. Ich hatte sie im Anstieg vom Passo Aprica mit meinem Handy angerufen. Das hatten wir so ausgemacht und ich war sehr glücklich darüber.

Aber schon ging meine ganze Konzentration auf den Mortirolo, den schwersten Berg in der gesamten Radsportszene –laut einer Umfrage unter den Radprofis. Mittlerweile hatte mich mein Begleitfahrzeug, das ich mal wieder in der Abfahrt abgehängt hatte, eingeholt. Wir sprachen noch einmal die Vorgehensweise durch.

Ich spürte dabei die Euphorie darüber, dass ich mittlerweile auf dem 13. Platz lag. Ich dachte mit jedoch, dass mit den Beinen noch viel mehr geht. Vorausgesetzt, der Mortirolo zeigt mir nicht den Mann mit dem Hammer!

Mortirolo sensationell:

Am Fuße des Mortirolo legte ich noch eine kurze Pause ein (19:30 Uhr), wechselte auf das Bergfahrrad ohne Flaschen und nahm meinen neuen Camelback, den ich mir extra für diesen Berg gekauft hatte. Mein Team kannte den Mortirolo nur von meinen Erzählungen und ich sagte zu ihnen: „Jetzt wird’s lustig“ und fuhr los. Nach der ersten Hälfte holte ich drei Fahrer ein, sogar deren Betreuer waren von meinem Tempo begeistert und feuerten mich an. Mit zweien konnte ich sogar kurz sprechen. Ich fragte sie, ob sie den Berg kennen, woraufhin beide verneinten.

Ich sagte besser nichts und dachte mir nur, dass das Beste noch kommen wird und sie sich dann noch wundern würden.

Es ist meistens besser, wenn man nicht weiß, was da noch auf einen lauert. In diesem Fall gibt es Steigungen bis 25%, die Durchschnittssteigung liegt bei 15% bei einem Höhenunterschied von 1 300hm.

Ich zog davon und kam 15 Minuten früher als geplant, auf Platz 10 liegend, an der Passhöhe an. „Wahnsinn“ dachte ich mir, setzte mich auf mein Zeitfahrrad und stürzte mich in die Abfahrt. Und wieder erinnerte ich mich an jene gefährliche Kurve mit Höhenangabe.

In Edolo begann erneut der Anstieg zum Passo Aprica, und ich stürmte wieder auf der Scheibe hinauf; in derselben Zeit wie zuvor.

Mittlerweile war es dunkel geworden (22:00 Uhr), und meine Beine und ich schienen überhaupt nicht müde zu werden. Auch die Nahrungsaufnahme funktionierte hervorragend. Am besten empfand ich das Power Bar Gel mit Koffein. Ich glaubte fest daran, dass es mich wach halten würde, schließlich enthält es ja auch Koffein und das hält wach!

Vor der Abfahrt sprach ich noch kurz mit meinem Team, um ihm zu sagen, dass es sich in der Abfahrt konzentrieren müsste, um dicht hinter mir zu fahren, damit ich in der Dunkelheit besser sehen kann.

Es klappte prima, nur die Autos, die mir entgegen kamen, blendeten mich ziemlich stark. In Tirano, der Geburtsstätte meines Bergrades, machte ich dann wie geplant eine Pause, und mein Team versorgte meine Wunden am linken Bein.

Die Katastrophe am Bernina Pass:

Tirano liegt am Fuße des Bernina Pass, ein Anstieg von 33km mit einer Höhendifferenz von 1900hm. Nach dem Mortirolo, der zweiten Schlüsselstelle des Rennens. Ich zog das erste Drittel wie ein Moped hinauf. Ich konnte schon die Lichter von fünf meiner Konkurrenten sehen, zwei holte ich ein und distanzierte sie.

Dann passierte es (23:00 Uhr):

Ich war gerade am Trinken und hatte die Flasche in der linken Hand, als plötzlich die Eisenbahnschienen des Bernina- Express vor mir auftauchten. Es war mir bekannt, doch nach fast 300 Kilometer dachte ich nicht mehr daran, dass die Bahn die Fahrbahn kreuzt.

Die erste Schiene schaffte ich noch, doch in die zweite rutschte ich mit dem Vorderrad und stürzte wieder auf die linke Seite. Doch diesmal schlimmer: Das Blut floss und ich schrie: „Bringt mir Wasser“.

Ich nahm die Flasche und spritzte die Wunden, vor allem am Knie und Ellenbogen, aus. Mein Team legte die Kette wieder auf, die beim Sturz runter gefallen war. Ich setzte mich zügig auf mein Rad und begann wieder zu treten.

Doch sofort machten sich starke Knieschmerzen bemerkbar. Ich biss die Zähne zusammen und trat immer weiter.

Es waren noch bestimmt 20 Kilometer bis zur Passhöhe und die Schmerzen am Knie nahmen zu. Ich dachte mir: „Das ist wohl das Ende“ und versuchte mich abzulenken. Ich sah vor mir

in weiter Ferne die Lichter meiner Konkurrenten und dachte mir: „Das sind nicht mehr deine Gegner, du musst jetzt auf Ankommen fahren!“ Ich kämpfte mich im Sitzen den Pass hinauf, aus dem Sattel konnte ich nicht mehr gehen, dafür waren die Schmerzen zu groß. Ich konnte auch gar keinen Druck mehr auf das linke Pedal ausüben. So würgte ich mich nach oben. Im Scheinwerferlicht sah ich dann, dass an meinem linken Knie das Kreuzband und mein Becken auf der linken Seite angeschwollen waren. Ich dachte mir: „Der Bernina Pass ist gerade mal ein bisschen über die Hälfte des Rennens! Das kann ja heiter werden!“

Erstaunlicherweise war die Zeit immer noch sehr gut – 13,0 Stunden! Ich wechselte auf mein Zeitfahrrad und fuhr wieder los. Währenddessen musste ich immer daran denken, wie sensationell ich den Mortirolo hochgefahren war und sagte mir. „Das Schlimmste hast du hinter dir. Du musst nur noch fünf Pässe überstehen. Das muss doch zu schaffen sein!“

Kurz nach der Abfahrt bekam ich dann auch noch einen Plattfuß an meiner Carbon- Scheibe und niemand von meinem Team konnte einen Schlauchreifen kleben. „Egal. Gleich kommt der Albula Pass und dafür brauche ich sowieso mein Bergrad.“

Am Fuße des Passes berichtete mir dann mein Team, dass der Pass total vernebelt sei, und ich sehr aufpassen müsste. Daraufhin sagte ich ihm, dass auch es ganz besonders aufpassen sollte. Die Knieschmerzen waren erträglich geworden, doch aus dem Sattel konnte ich immer noch nicht gehen.

Angstzustände am Albula Pass:

Schon nach kurzer Zeit wurde der Nebel immer dichter und ich bekam Angst! Angst davor, die wahrscheinlich gefährlichste Abfahrt die es gibt, im dichten Nebel runter zu fahren. Die Straßen sind so schlecht, dass es schon am Tag sehr gefährlich ist.

Im Frühjahr war ich bereits als erster über den noch verschneiten Albula Pass gekrabbelt, teilweise mit dem Fahrrad auf dem Rücken. Und ich erinnerte mich, dass an manchen Stellen sogar richtig breite Risse in der Straße waren. Dann sagte ich mir: „Du hast schon so viele Wochen am Albula Pass zugebracht, konzentriere dich, dein Nervensystem spielt verrückt. Die anderen vor dir sind da auch runter gefahren und die kennen den Pass bestimmt nicht so gut wie du!“

Oben am Albula Pass – mittlerweile war es 02:00 Uhr – begann es dann auch noch zu regnen. Jetzt kam das erste Mal mein Abfahrtsfahrrad zum Einsatz, das Licht funktionierte gut, aber man konnte kaum fünf Meter weit sehen. Ich winkte ständig nach meinem Teamfahrzeug. Es sollte dichter hinter mir fahren, damit ich mehr sehen konnte.

Doch es hatte Angst mich umzufahren, weil es den Weg nicht so gut kannte und ich hier und da mal einen Schlenker machte. Es goss in Strömen, doch ich fühlte mich wieder sicher. Mein Knie konnte sich währenddessen ein bisschen erholen. Mein Rad lief super und es machte mir richtig Spaß, da runter zu fahren.

In Filisur dann, am Fuße des nächsten Anstiegs, standen plötzlich drei meiner Konkurrenten. Ich wechselte schnell auf mein Bergrad und konnte sie hinter mir lassen. „Das waren drei auf einen Streich und jetzt kommt meine Strecke“, dachte ich mir und drückte wieder richtig die Pedale durch. Mein Knie schmerzte zwar noch etwas, aber das konnte ich aushalten.

In Davos dann spürte ich auf einmal jemanden hinter mir. Ich konnte gar nicht glauben, dass jemand das Tempo mitgehen konnte und sogar noch schneller fahren konnte. Denn er hatte mich ja schließlich eingeholt. Ich dachte mir bei aller Euphorie, aber die Anderen können mit Sicherheit auch Radfahren!

Auf seinem Teamfahrzeug stand die Nummer 27, der Italiener Cardellini. Wir fuhren gemeinsam den Füela Pass hinauf und ich sprach ihn auf Englisch an. Er sagte mir, dass er

aus Mailand komme. Daraufhin erzählte ich ihm von mir und was ich gerade für eine Musik hören würde. Es war von FRANKIE GOES TO HOLLYWOOD, "two tribes"! Meine Knieschmerzen nahmen leider wieder zu, doch ich versuchte es zu verbergen.

Der Zweikampf bis zum Ziel

Ich ließ mich zu meinem Teamfahrzeug zurückfallen, um mir eine neue Flasche zu holen. Da zog Cardellini das Tempo an. Er wollte testen, ob ich das Loch wieder zufahren konnte. Ich sagte zu meinem Team: „Der wird sich noch wundern!“ Ich biss die Zähne zusammen, ging auf große Blatt -bei ca. 7%- und fuhr mit brachialen Knieschmerzen in null Komma nichts wieder zu ihm hin. Als er das merkte, nahm er sofort das Tempo raus. Ich dagegen schaltete wieder zurück auf das kleine Blatt und tat so, als wenn ich gerade erst losgefahren wäre. Es zeigte Wirkung, aber dieses Friedensangebot nahm ich nicht an und zog langsam aber stetig das Tempo an. Als er reißen lassen musste, fuhr ich noch ein Stück weiter, drehte mich um und wartete auf ihn. Danach ging das Spiel wieder von vorne los.

Beim dritten Mal rief ich ihm zu „come on“ und wartete wieder auf ihn. So konnte ich mich auch immer wieder ein bisschen erholen, denn diese Tempowechsel sind nach 400km und 18,0 Stunden Fahrt doch sehr anstrengend. Dann sagte er mir, dass es nicht mehr weit wäre. Das wusste ich natürlich auch und dachte mir: „Das reicht auch für ihn!“ Er schnaufte beim Sprechen schon sehr stark. An der Passhöhe zogen wir uns gemeinsam um und machten auch noch eine gemeinsame Pinkelpause.

Nun kam auch noch ein Eisregen und als wenn das noch nicht reichte, öffnete sich mein rechter Überschuh in der Abfahrt. Mein Teamfahrzeug hupte und rief mir das zu.

Dummerweise konnte ich jetzt nicht mehr richtig treten, der Überschuh blieb an der Kette hängen und wäre beinahe dazwischen gekommen. Anhalten wollte ich aber in der Abfahrt nicht, Cardellini sah das, überholte mich und machte Tempo.

Ich nahm eine aerodynamische Haltung ein und ging in seinen Windschatten. Der Eisregen und das Spritzwasser von Cardellini peitschten mir ins Gesicht. Ich überlegte, was tun? Und kam zu dem Entschluss, die Überschuhe im Tal zu wechseln. Dort angekommen, dauerte der Wechsel ca. 5min. Auf der langen Geraden nach Zernez konnte ich den Italiener dann nicht sehen. Der fuhr wohl um sein Leben. Auch am Ofenpass konnte ich ihn auf den langen Anstiegen nicht sehen. (Zwischendaten: 07:00 Uhr, 19,0 Stunden, 420 gefahrenen Kilometer). Dafür stand die Nr. 33, der Italiener Forni, an der Seite, der wohl erschöpft im Auto Schutz vor dem strömenden Regen suchte. „Wieder einer“, dachte ich mir. Doch Cardellini war nicht mehr zu sehen.

Meinem Knie ging es schon besser, ich durfte nur keine Pause machen. Danach wurde es immer erst mal schlimmer mit den Schmerzen.

Als ich die Passhöhe endlich erblickte, sah ich beim Näher kommen auch meinen italienischen Freund wieder; der musste dort schon länger gestanden haben. Er hatte sich wohl mal wieder übernommen. Als er mich sah, fuhr er eilig weiter.

„Wir sehen uns am Umbrail Pass“, dachte ich mir. Ich wechselte schnell die Kleider, drückte mir zwei Gel rein und nahm die Abfahrt in Angriff. Ich fühlte mich zwar etwas müde, aber der Umbrail Pass liegt mir ganz gut und die anderen mussten ihn ja auch erst mal bezwingen. Doch es kam anders. Die Passhöhe war wegen Schneefalls gesperrt.

Und in St. Maria standen Streckenposten und zeigten an, dass wir direkt nach Nauders fahren sollten. Was heißt das? Schon fiel mir der Italiener ein! Der gibt jetzt alles! Aber ich auch – und stürzte mich in die Abfahrt. Es goss in strömen, doch ich hatte großes Vertrauen in meinen Vorderreifen und ging volles Risiko. Mein Teamfahrzeug konnte in dem steilen Gefälle das Tempo nicht halten. Und dann, in einer Ortsdurchfahrt, konnte ich ihn sehen – Cardellini! Ich fuhr zu seinem Teamfahrzeug auf, doch als ich es überholen wollte,

versuchten sie mich zu sperren. Ich drückte mich schließlich vorbei und flog dann regelrecht an Cardellini vorbei. Ich gab alles in der Abfahrt und distanzierte ihn hinter mir. Er konnte mein Tempo nicht gehen und ich dachte mir: „Jetzt ist Schluss mit den Spielchen.“ Der Reschen Pass war der letzte Pass und ich dachte mir: „Da lassen wir jetzt nichts mehr anbrennen.“ Diesen Pass kann man gut einsehen und so wollte ich Cardellini demoralisieren. Ich fuhr nach fast 500 Kilometer mit vollem Tempo in den Abstieg rein und gab alles. Der Italiener war nicht mehr zu sehen. Dafür konnte ich den nächsten, den Österreicher Martin Grießner, an der Passhöhe erblicken. Nach 22 Stunden, 20 Minuten und 22 Sekunden kam ich ins Ziel. Die Massen tobten.

Ein unbeschreibliches Gefühl. Der Lohn für 6 Monate harte Arbeit, 14.000km und 150.000hm!

Ach ja, einen achtbaren 6. Platz konnte ich erreichen. Doch das war mir nicht so wichtig. Ich war über meine Leistung und die von meinem Team überglücklich!

Nach dem Interview versorgten wir dann noch im Zielraum meine Wunden. Die Zuschauer drängten sich und konnten es kaum glauben, was sie da sahen.

Dann kam der Italiener Cardellini ins Ziel und schüttelte mir drei Mal die Hand. Er war sichtlich beeindruckt ob meiner Leistung.

Ergebnisliste:

Platzierung	Startnummer	Name	Vorname	Nation	Zeit
1	40	Zeiler	Valentin	A	20:40:22
2	2	Briand	Dominique	F	21:47:49
3	20	Nagel	Samuel	CH	21:36:17
4	4	Lindner	Paul	A	21:59:02
5	3	Grießner	Martin	A	22:12:10
6	35	Lehmann	Jochen	D	22:20:22
7	27	Cardellini	Ivan	I	22:25:41
8	22	Krismer	Edwin	A	22:53:51
9	24	Bauer	Gerald	A	23:32:54
10	33	Forni	Alessandro	I	23:42:18

Von 43 Startern sind 25 ins Ziel gekommen!

Mein Résumé:

Das RATA 2004 war für mich wirklich ein Extremradrennen in jeder Hinsicht. Doch gibt es mir viel Kraft für die bevorstehenden Aufgaben. Und das ist auch nötig, denn am 06.08.2004 habe ich bereits meinen Operationstermin. Im vergangenen Jahr brach ich mir den rechten Oberschenkelhals im Rennen Mailand- Sanremo. Die jüngste Untersuchung ergab ein schreckliches Ergebnis. Neben der dynamischen Hüftschraube gibt es noch eine zweite fixierende, die kurz davor ist, aus dem Hüftkopf raus zu kommen. Sie muss schnellstens entfernt werden. Die Ärzte sagten aber, dass es nichts mit dem Radsport zu tun habe. Das kann passieren. Es hat aber auf meine weitere Radsportkarriere keinen Einfluss. Ich muss nur frühzeitig die Saison beenden, aber dafür beginnt die neue umso früher! Das Rennen in diesem Jahr hat mir vor allem gezeigt, dass meine Trainingsphilosophie perfekt für mich ist. Das gibt mir ein beruhigendes Gefühl für die Zukunft.

Power on! Jochen Lehmann

