

Paris-Brest-Paris 2007

Kurzinfos PBP 2007:

1227km in maximal 90 Stunden (10 000 Höhenmeter)

20.-24. August 2007

Rekordteilnehmerzahl: 5300 eingeschriebene Starter

davon fast 400 Deutsche

Wetter: Regen; Bewölkt;

Temperatur: zwischen 10 — 20 Grad C

Strecke: Paris-Guyancourt — Mortagne-au-Perche — Villaines-La-Juhel —
Fougeres — Tinteniac — Loudeac — Carhaix-Plouguer — Brest und retour
bis Mortagne-au-Perche dann zusätzlich Dreux und von dort nach Paris-
Guyancourt

16. Ausgabe: aktuell im 4-Jahres-Rhythmus

Erstausgabe: 1891.

Neben den Amateuren nahmen bis kurz nach dem zweiten Weltkrieg auch
Radprofis an Paris-Brest-Paris teil.

Kurzinfos Jörg Linder:

Zweite Teilnahme an PBP

Start: Montag, 20.08. - 22.30 Uhr

Ziel: Donnerstag, 23.08. - 23.34Uhr

Gesamtdauer: 73h04 (brutto)

Gesamtdauer Nettofahrzeit: ca. 54 Stunden

Startnummer: 3825

Schlaf: 2 mal 3 Stunden (Brest: 22.08.: 3.30 — 6.30 Uhr; Fougères: 23.08.: 1.30 — 4.30 Uhr)

Geschätzter Energieverbrauch: 20.000 — 22.000 kcal

Mahlzeiten: 4 warme Mahlzeiten; ca. 6 Suppen; 4 Kuchen; 5 Energiegel; 2mal Apfelmus; 2 Äpfel; 1 Birne; 10 Energieriegel; 5 Sandwich; 1 halbe Schokolade; 4 Cola; 4 Kaffee; 3 Marmeladen-Baguette; 1 Schokoriegel; 5 hartgekochte Eier; 1 Salat; 2 Lachsfilet

Training in 2007:

Radtraining

Winter: eher frequenzorientiert und viel auf Hometrainer

4 Brevets über 200, 300; 400, 600km (Ende März — Ende Mai);

400km-Trainingsfahrt zu zweit (Mitte Juni)

Juli/August: Hügel- und Bergintervalle; auch oft auf Hometrainer:

Gesamt-KM bis 20.08.2007: 10.200km — davon ca. 6500km Rennrad; ca. 3000km Hometrainer; ca. 700km Trekkingrad.

Ergänzend: Lauftraining — ca. 600km; Krafttraining; Rückentraining.

Prolog

Die legendäre Radfernfahrt Paris-Brest-Paris (P-B-P) findet alle vier Jahre statt und zwar auf historischer Strecke.

Schon die Erstaussgabe 1891 - damals fand P-B-P nur alle 10 Jahre statt - war praktisch identisch mit dem heutigen Streckenverlauf. Die damaligen Veranstalter — eine Sportzeitung — hatte schon 12 Jahre vor den Tour de France-Veranstaltern die Idee eines extremen Radrennens, um die Möglichkeiten des Fahrrades und der menschlichen Leistungsfähigkeit zu demonstrieren.

Die aktuellen Ausgaben der letzten Jahre sind für den Großteil der Teilnehmer kein Rennen im klassischen Sinne, sondern eine eher persönliche Herausforderung — nämlich die gigantische Distanz im vorgegebenen Zeitlimit von maximal 90 Stunden zu schaffen. Ein geringerer Teil startet um möglichst schnell zu fahren — auch hier ist aber eher die Orientierung an persönlichen Zeit- und Zielvorgaben maßgebend als der — evtl. - sportliche Gegner.

Ein sehr geringer Prozentsatz der Teilnehmer startet, um auf eine Spitzenplatzierung zu fahren oder um sich auf andere Ultramarathonrennen vorzubereiten oder sich zu qualifizieren.

Insgesamt muss man festhalten, dass der Zusammenhalt unter den Fahrern vor, während und nach dem Rennen außergewöhnlich hoch ist.

Warum PBP?

Kurz gesagt: PBP ist Kult und Legende — für Langstreckensportler.

Man braucht ein Faible für die Langstrecke. Und natürlich für´s Radfahren.

Schon die Qualifikation ist schweißtreibend und unter Umständen nervenaufreibend.

Man muß sich im aktuellen Jahr über vier verschiedene Strecken (200km; 300km; 400km; 600km) in einem jeweils bestimmten Zeitlimit qualifizieren. Für die 600km sind das z.B. 40 Stunden brutto.

Die diesjährigen Qualifikationen in Baden-Württemberg fanden in Rastatt-Wintersdorf statt und wurden vom Autor organisiert.

Aktuelle Rahmenbedingungen PBP 2007:

Das Streckenprofil ist hügelig und wellig, der Straßenbelag ist teilweise sehr rau.
Gesamthöhenmeter ca. 10.000 HM — Verteilt auf Hunderte von Hügeln und einen einzigen wirklichen Berg, der den Namen Berg verdient.

Der Frauenteil bei Langstreckenrennen wie PBP ist vergleichsweise hoch — ca. 7-8% der Starter sind Frauen.

Dieses Jahr fand PBP mit der Rekordteilnehmerzahl von 5300 gemeldeten Startern statt. Davon waren fast 400 deutsche Starter — meistens erkenntlich am Nationentrikot ALLEMAGNE . Im bisherigen Rekordjahr 2003 standen gut 4000 Teilnehmer und 200 Deutsche am Start.

Das Wetter war durchwachsen — regnerisch; teilweise sehr starker Regen; und meistens bewölkt. Die Straßen waren meistens nass. Das waren für August erschwerte äußere Bedingungen. Unterwegs erzählte man sich von vielen Abbrechern aufgrund des schlechten Wetters.

Öfter einmal Gegenwind / Westwind auf dem Hinweg. Auf dem Rückweg gab es insgesamt weniger Westwind.

Kontrollstationen sind in der Regel 80 — 90 km voneinander entfernt in Schulen. Dort gibt es rund um die Uhr warme Mahlzeiten, anderes Essen und Trinken und jeder hat die Möglichkeit in der Station zu schlafen. Der Weckdienst weckt den Teilnehmer dann zur vereinbarten Zeit.

An den Stationen wird das Streckenbuch gestempelt und eine Magnetkarte durch ein Lesegerät gezogen. So ließ sich das Geschehen teilweise online verfolgen: Nach Eingabe der Startnummer konnte man sehen, welche Stationen der Teilnehmer wann passiert hatte.

Start:

Der Start verlief reibungslos und verheißungsvoll. In der vierten Startgruppe der „Spätstarter“ fuhren wir direkt hinter dem Führungsauto die ersten 15 km. Zuerst im Hotel sitzen und auf den Start warten, jetzt hinter dem Führungsauto....da kam ich mir eben mal kurz vor wie ein Radprofi. Nach dem das Führungsauto ausgeschert war, überholten wir recht schnell Fahrer der dritten und zweiten Startgruppe. Wir fuhren zügig dahin, und sahen unglaublich viele Pannen auf den ersten 60 — 70 km. Wahrscheinlich sind die Betroffenen beim fahren im Pulk über diversen Unrat gerauscht.

Hartmut und ich hatten vereinbart die 1230km zusammen zu fahren. Ziel Nummer 1 war zunächst zügig, in ca. 28 Stunden, nach Brest zu fahren (615km — und Wendepunkt der Strecke) Mit uns fuhren zunächst noch drei weitere Bekannte, später nur noch zwei und ab ca. km 80 waren wir alleine.

Die erste Nacht — Paris - Mortagne-au-Perche — Villaines-la-Juhel:

Das Fahren im Pulk bzw. in großen Gruppen schienen manche Teilnehmer nicht wirklich gewöhnt. Plötzlich wurde die Bremse gezogen; plötzlich wurde ausgeschert....Ich war froh als sich die Lage etwas beruhigte. An der ersten Kontrolle bei KM 141 füllten wir kurz unsere Trinkflaschen und fuhren direkt weiter nach Villaines-La-Juhel, der Partnerstadt von Bad Liebenzell.

Villaines-La-Juhel — Fougères:

In Villaines machten wir kurzen Prozess: Stempeln; Wasserflaschen auffüllen; Elektrolyte reinleeren; weiter. Frühstück können andere. Wir wollten zügig bis Brest.

Auf diesem Abschnitt hatte ich meinen ersten Durchhänger. Der Asphalt ließ kein zügiges Rollen zu, zudem verhinderte der Westwind die Entfaltung meines Elans. Überholt wurde ich allerdings auch kaum. Bei Hartmut lief es besser.

In Fougères km 311 aßen wir unsere erste warme Mahlzeit. Ich lud ordentlich auf's Tablett und verdrückte fast alles.

Fougeres — Tinteniach:

„Fly away!“ = Der Raserabschnitt für ca. 60km!

Frisch gestärkt rollten wir wieder zügig dahin, obwohl sich zum ersten Mal bei mir Fußschmerzen bemerkbar machten. Vor vier Jahren war das zu diesem Zeitpunkt schon unerträglich, jetzt war es nur unangenehm. Da wir aber jetzt schon öfter im Wegetritt fahren, um aufgrund des Spritzwassers den Hintern zu schonen, konnte ich mir jetzt schon ausrechnen, dass sich meine Fußschmerzen bald steigern würden.

Aber ich hatte auch vorgesorgt: Ich hatte mir ein Paar qualitativ hochwertige Schuhe mit Fußbett zugelegt und fuhr bessere Pedalen als vor vier Jahren. Gleichzeitig hatte ich meine Schuhe in einer Nummer größer gekauft als gewöhnlich: Dann konnte ich beim Fahren Fußgymnastik machen, die Sohlen entlasten und die Zehen bewegen. Und auch wenn der Fuß dann gegen Ende anschwellen sollte (Wassereinlagerungen) hatte ich noch Platz im Schuh.

Tinteniach — Loudeac:

Mitten in der Bretagne wurde es zusehends hügeliger, es gab weniger langgezogene Wellen. Wir brachten die Hügel teilweise recht langsam hinter uns. Es regnete immer mal wieder. Für PBP-Teilnehmer fahren wir nach wie vor relativ zügig.

Die ganzen Strecken waren bisher sehr verkehrsarm.

Loudeac — Carhaix-Plouguer:

Es war abends als wir in Loudeac losfuhren und unterwegs die erste Geheimkontrolle passierten und nachts (23.30 Uhr) als wir in Carhaix ankamen. Zu diesem Zeitpunkt war ich 2 Stunden schneller als vor 4 Jahren. Vor vier Jahren hatten wir an dieser Station aber geschlafen, jetzt fahren wir weiter.

Carhaix-Plouguer — Brest — Gesamt-KM: 615 km

Die Strecke nach Brest zog sich hin wie zäher Kaugummi. Ich war müde, konnte kaum die Augen offen halten, es ging bergauf (meistens jedenfalls), und so recht lief bei mir nichts zusammen. Hartmut wartete auf dem Roc de Trevezel auf mich, er nahm unterwegs an

diversen informellen Bergrennen teil. Die abfahrt gestaltete sich schwierig, da auf halber Strecke mein Akku ausging. Das alleine wäre noch keine Problem, aber mein Hauptscheinwerfer (über einen Nabendynamo betrieben) hatte auf der Fahrt nach Paris einen Schlag abbekommen und bisher war er nur notdürftig mit Kabelbinder befestigt, so dass der Lichtkegel, den er entfaltetete nicht mehr viel hergab. Immerhin wurde ich gesehen. Die Abfahrt hatte sich aber schon bald erledigt (leider!) und wir fuhren immer wieder über Hügel und subjektiv extrem erlebte Richtungsänderungen nach Brest — also stur nach Westen. Auf dem Rad mit Schlafmangel und übermüdet kam mir das aber nicht so vor. Die Fahrt und der Zeileinlauf zur Kontrollstation schleppte sich noch etwas dahin. Gegen 3.30 Uhr am 22.08. waren wir aber da , in Brest, der weißen Stadt am Atlantik. 2003 hatte ich Brest auf der Abfahrt an den Atlantik im Tageslicht sehen können. Dieses Mal war die Devise: Brest auf dem Hinweg im Dunkeln — sprich: gar nicht — sehen. Denn ich wollte auf jeden Fall die vierte Nacht vermeiden und am Donnerstag abend / nacht — mit einer Fahrzeit von ca. 70 — 75 Stunden zurück sein. Zu diesem Zwecke sollte man zügig nach Brest in ca. 30 Stunden brutto fahren.

Dies gelang auch. Nach einer Gesamtbruttofahrzeit von 29 Stunden bogen wir auf das Gelände der Kontrollstation ein. „Bogen ein“ ist gut — es ging vom Atlantik noch zweimal Hügelaufwärts.....Besser war es dabei, nicht so genau auf den Tacho zu schauen..... In Brest aßen wir eine Kleinigkeit und trafen Manfred, meinen Fahrer, der gerade aufstand. Der Anblick war interessant, da ich vermutete, dass ich nach einem Schlaf genauso aussehen würde. Manfred fuhr weiter, wir gingen für 3 Stunden schlafen. Der Platzanweiser gab mir trotz zahlreicher freier Liegen eine besetzte Liege und meinte ich solle warten, bis derjenige, der sich da gerade aus dem Feldbett quälte vollends aufgestanden sei. Ich schaute zweifelnd zum Teilnehmer (extrem verlangsamt) und dann auch dem Platzanweiser hinterher, der auch schon davoneilte. Ich eilte hinterher. Ich war sauer. Ich wollte JETZT schlafen — nicht in 15 Minuten. JETZT und zwar sofort. Auf einmal war mein Französisch ziemlich gut: Ich erklärte wortreich, dass ich nicht DISKUTIEREN sondern schlafen wolle, und zwar TOUTE DE SUITE. Dann durfte ich mir eine der zahlreichen anderen freien Liegen nehmen (die Liegen sind nummeriert — und jede Nummer gibt beim

Einchecken eine persönliche Weckzeit an — das ist wichtig, dass man in der richtigen nummerierten Liege schläft). Mein letzter Blick galt dem Teilnehmer in meiner ursprünglich zugewiesenen Liege, der immer noch schwer Schlagseite hatte und keine großen Fortschritte machte.

Nach 3 Stunden Schlaf genehmigten wir uns ein Frühstück mit einem großen Kaffee und fuhren dann bei gutem Wetter weiter. Was das Wetter betrifft galt: „Brest is the best!“ Ausgerechnet Brest, die Regenstadt.....

Brest — Carhaix-Plouguer:

Wir bewegten uns immer klar vor der breiten Masse der Teilnehmer. Dadurch mussten wir nur einmal wirklich anstehen und auch das war nach 10 Minuten (für mich schon zu lange.....Drängel, Drängel.....) erledigt. Die Masse der Teilnehmer kam uns jetzt entgegen auf dem Weg nach Brest, während wir den Roc de Trevezel auf der auf und ab gehenden Passstraße nach oben fuhren. Wir sahen einige bekannte Gesichter: Karl, Friedhelm, Thomas, Claus, Frank,.....Die Fahrt war relativ leicht, aber es war schon der Zeitpunkt gekommen, an dem eine klassische Tempoarbeit keine Rolle mehr spielte. Der Anstieg selbst verläuft auch eher arhythmisch, da er immer wieder durch kleinere Abfahrten unterbrochen wird.

Carhaix-Plouguer- Loudeac:

Auch auf diesem Streckenabschnitt kamen uns noch viele Teilnehmer Richtung Brest entgegen.

Das Wetter wurde zusehends bewölkt und schlechter. Der Abschnitt war, wie der Hinweg relativ hügelig. Bei der zweiten Geheimkontrolle aßen wir eine Suppe. Die heißen Suppen taten gut. Wir mussten jedoch oft nachsalzen. Schon vor der Abfahrt schien mir das französische Essen zu wenig gesalzen, und jetzt war zusätzlich unser Salzbedarf hoch. Es regnete immer mal wieder kurz. Meine Füße taten inzwischen weh. Einmal wegen der Nässe (Spannung auf den Fußsohlen); einmal wegen dem Dauerdruck, und einmal wegen

den Vibrationen, die von der Straße direkt über die Kurbeln auf die Füße übertragen werden.

Meinem Hintern ging es relativ gut, mit meinen Handgelenken hatte ich während der Fahrt keine Probleme.

Loudeac — Tinteniacy:

Langsam aber sicher zeichnete sich ab, dass wir kaum noch unter 70 Stunden bleiben konnten. Wir wollten ja auch noch einmal schlafen und entschieden uns, dies in Fougères zu tun. Die Alternative wäre gewesen es ohne weiteren Schlaf zu probieren. Die Wahrscheinlichkeit, dass das funktionieren könnte war aber nicht hoch. Außerdem ist Schlaf eine sinnvolle Pause und wenig Schlafen heißt nicht automatisch genauso schnell weiter fahren zu können.

Tinteniacy — Fougères:

„Fly away!“ = Wieder der Raserabschnitt für ca. 60km!

Hartmut fuhr in einem irren Tempo — dunkle Nacht, strömender Regen — in 2 Stunden 15 Min. nach Tinteniacy. Ich direkt am Hinterrad ohne Brille hinterher (oft hat meine Brille bei Nacht beschlagen und wenn sich dann zusätzlich die Lichter auf dem Brillenglas „brachen“, hatte ich kaum noch was gesehen). Wir überholten ständig Teilnehmer und kamen völlig durchnässt in Fougères gegen 01.00 Uhr (23.08.) an. Wir zogen unsere letzten trockenen Sachen an und legten uns schlafen. Mit uns ein Teilnehmer, der sein Schlaf-Apnoe-Gerät dabei hatte. Schon etwas kurios. Genauso kurios wie der Franzose mit dem lustigen Asterix-Bart, der wie wir 1200km Rad fuhr, der aber zusätzlich seine Krücke transportiert (Pardon: Gehhilfe), und im Kontrollbereich an der Gehhilfe ging.

Meine neuen Sportkompressionssocken waren leider völlig durchnässt. Sie sahen zwar nicht gut aus, hatten bisher aber dazu beigetragen, dass ich keine Wassereinlagerungen in den Füßen hatte. Nach dem Schlaf fuhr ich ohne Kompressionssocken weiter.

Beim Frühstück trafen wir Christian, der profimäßig mit Physiotherapeutin unterwegs war: Er war 14 Tage vorher beim 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring auf die Schulter gestürzt.

Fougeres — Villaines-la-Juhel:

Witzigerweise wurden wir unterwegs immer wieder von Einheimischen fotografiert. Das Radsportler wie Eddy Merckx fotografiert werden ist logisch, aber das wir No-Name-Radfahrer ein begehrtes Fotomotiv darstellten scheint mir heute noch verblüffend.

Kurz vor Villaines hatte ich meinen ersten Platten. Vorderradschleichfuß. Schlauch wechseln, weiterfahren.

In Villaines legten wir eine kurze Frühstückspause ein und trafen Hans-Joachim und Sebastian zum Fototermin. Ich war total verdreht wegen der Radreparatur. Sebastian hatte Knieprobleme.

Villaines-la-Juhel - Mortagne-au-Perche:

Dieses Mal — beim zweiten Platten — flog der Schlauch regelrecht in der Luft: Am Beginn einer kleinen Abfahrt ließ es einen Schlag und innerhalb einer Sekunde hatte ich 0,00 Bar im Vorderradschlauch und konnte nur noch mit dem linken Bein bremsen. Also Vorderrad ausbauen, im Mantel nach dem verbliebenen Stein suchen (und finden) und weiter fahren. 2003 hatte ich keine einzige Panne.

Wir wurden immer wieder von schnellen großen Gruppen (especially from Italy) überholt, die aber schon recht bald wieder am Straßenrand Pause machten und dann wiederum von uns überholt wurden.

Nach Mortagne ging es noch mal gut den Hügel hoch und dann aßen wir eine Kleinigkeit.

Mortagne-au-Perche — Dreux:

Jetzt noch insgesamt 140kmdie zogen sich allerdings schwer in die Länge. Zunächst mal ging es Bergaufwärts (für PBP war es ein Berg.....für einen normalen Radfahrer ein Hügel). So verändern sich die Einschätzungen. Die Straße wurde richtig schlecht. „Schlecht“ im Sinne von extrem rau. Es gab zwar keine Löcher, aber es war als würde man auf einer riesigen

Vibrationslatte Radfahren. Wir kamen an ein schönes Schloss. Endlich mal was für´s Auge. Hartmut packte den Foto aus, in dem Moment bemerkte ich meinen dritten Plattfuß am Vorderrad: Zum zweiten Mal verlor ich schleichend Luft. Grund: ein Defekt am Schlauch, direkt am Ventil. Jetzt war ich bedient und es ging mir sichtlich an die Nerven. Also auch gleich den Mantel mitwechseln. Dann weiter auf der französischen Vibrationslatte bis nach kurzer Zeit endlich ein Cafe kam und die sofortige Oral-Zufuhr von Zucker und Koffein Abhilfe schaffen sollte (wenigstens mental). Das Cafe füllte sich mit Teilnehmern und der Besitzer des Vibrationsplatten-Cafes wird sich wünschen, dass PBP jedes Jahr stattfindet und direkt an seiner Kneipe vorbeiführt. Wir vibrierten weiter- langsam aber sicher und unaufhaltsam - nach Dreux, trafen immer wieder Rainer Paffrath aus Köln und kamen durchgerüttelt über zahlreiche Schleichwege in Dreux an.

Schade war vor allem auch, dass sich diese D 4 vom Profil her eigentlich als Rollerstrecke eignen würde, aber der Untergrund, der persönliche Gesamtzustand und die fortgeschrittene Zeit machten ein zügiges Dahinrollen unmöglich.

Es schien sich auf ein scherer Unfall ereignet zu haben, denn „unsere“ Motorradstaffel eskortierte einen Krankenwagen in einem Höllentempo Richtung Dreux.

Wundern würde es mich nicht, wenn sich hier ein Unfall ereignet hätte, den die hier zahlreichen Autofahrer fahren unverhältnismäßig schnell. Jedenfalls kam es uns nach 68 Stunden auf dem Rad und übernachtigt so vor.

Dreux- Paris-Guyancourt:

Die letzte Etappe über ca. 70km. Ich kannte aus 2003 die letzten 50km, und wusste, dass der Belag gut ist, das Profil aber hügelig, so dass man nicht unbedingt Zeit gut machen konnte, man verlor aber auch keine mehr. Es sei denn, es passierte etwas Unvorhergesehenes. Und so war es denn auch: Meine Halsmuskulatur erschlaffte völlig und machte richtig zu. Ich konnte kaum noch den Kopf heben, der Helm erschien mir unendlich schwer und ich sah nicht mehr viel und schon gar nicht weit. Ich rollte vor mich hin und machte ab und zu Gymnastik. Leider waren es keine Verspannungen, sondern richtige Muskelschwäche. So nutzte die Gymnastik gar nichts. Das ist mir noch nie passiert. Phasenweise fuhr ich in Büßer-Haltung — Kopf weit nach unten hängend, Blick nur auf´s

eingene Vorderrad — nur geleitet durch Erfahrung, Instinkt und Zurufe. Da es mittlerweile 21.00 Uhr war, war die Strecke glücklicherweise extrem verkehrssarm, so dass diese neuartige Fahrtechnik nicht noch gefährlicher wurde, als sie ohnehin schon war. Es machte mich zwar nervös so zu fahren und es war auch ein wenig enttäuschend auf die letzten Kilometer notgedrungen so extrem langsam zu fahren, aber besser langsam als gar nicht. Schließlich kamen wir auch so nach Paris, aber die letzte Passage hätten wir ohne „dicken Hals“ bestimmt 1 Stunde schneller geschafft.

Sei´s drum: Auf das Bett im Hotel freute ich mich am meisten — und das bleib ja in jedem Fall das gleiche, egal ob ich 1 Stunde früher oder später drin liegen sollte.

Witzigerweise gesellte sich dann noch ein Hinterradlutscher zu mir: Er fuhr direkt an meinem Hinterrad, wobei ich mich nach dem Sinn dieser Übung fragte, denn es gab keinen Gegenwind und zu diesem Zeitpunkt keinen langsameren Fahrer als mich. Ich gab ihm zu verstehen, dass es gefährlich sei hinter mir zu fahren. Dann fuhr er neben mir. Das nervte mich. Ich rechnete ja damit, dass ich jederzeit umkippen könnte. Also blieb ich einfach stehen und er fuhr endlich weg.

Ziel:

Natürlich hatte ich mir ursprünglich vorgestellt im Small-Talk über unsere Heldentaten die letzten 10km über die Straßen von Paris zu fahren. Aber es ging einfach nicht. Mir ging es schlecht auf den letzten 60km und ich war froh im Ziel zu sein.

Wir rollten über die letzten breiten Straßen und kamen in den Kreisverkehr im Start- und Zielbereich. Ich freute mich — innerlich. Es war vorbei! Ich rollte langsam und einhändig (so konnte ich immerhin was sehen) untätig durch den Kreisverkehr. Die Autos ließen uns gewähren. Sonst hätte am anderen Tag in der Zeitung gestanden: „PKW stößt mit Rennradfahrendem Zombie“ zusammen.

Hartmut stand bei seiner Familie, ich rollte dazu. Foto. Gequältes Lächeln. Ich hatte völlig den Überblick verloren: Das war der erste Zieleinlauf meines Lebens, bei dem ich nicht wusste wieviel Uhr es ist. Es war 23.30 Uhr. Die letzten 60km waren ganz schön ätzend. Das wünsche ich niemandem. Von dem abgesehen war ich mit meiner Leistung sehr zufrieden.

Ich war 11 Stunden schneller als 2003 und das als Familienvater mit diversen Verpflichtungen. Im Vergleich dazu bin ich 2003 unter „Profibedingungen“ gestartet. Mein eigenes Training schien also sinnvoll gestaltet und geplant gewesen zu sein. Gut, ich war natürlich auch zufrieden damit 60km Rad zu fahren, ohne etwas zu sehen. (=Sarkasmus). Wer kann das schon von sich behaupten. Aber: Gesund ist das dauerhaft nicht und Spass hat es auch keinen gemacht. Im Gegenteil: Ich war nervlich ganz schön angespannt.

Offiziell gewertet wurde ich in der Halle um 23.34 Uhr. Das ergab eine Gesamtbruttozeit von 73Std.04Min.

Jetzt war es vorbei! Juhhuu!! (Innerlich).

Der Kartenabstempeler wollte wissen (auf Deutsch) wie es mir gehe. „Schlecht.“ Mit dieser Antwort konnte er nichts anfangen. Sein Deutsch schien dafür nicht zu reichen und ich konnte auf einmal keine Französisch mehr. Intellektuell müsste das der Tiefpunkt gewesen sein. Mir fiel noch ein, dass wir unsere Fotos abholen mussten. Sie waren sehr gut geworden, trotz Regen auf fast jedem Bild. Ich lachte auch auf jedem Bild.

Zum Glück haben sie mich nicht zum Schluss fotografiert..... Aus 2003 gab es ein Nachher-Bild von mir, das habe ich von meinem PC gelöscht.

Ich war zu angespannt und genoss den „Feierabend“ mehr innerlich, bei Steak und Salat und bei absolut chaotischer und desorganisierter Bedienung im Zielbereich. Nur weil es keine Alternativen gibt, brummte dieser Festzeltbereich. Ein japanischer Finisher schlief mit dem Handy in der Hand über seinem warmen Essen ein. Gelegentlich wachte er auf und bearbeitete sein Handy weiter. Ich schlurfte durch die Gegend und wir fuhren mit dem Auto zum Hotel.

Für diese 8km hätte ich mit dem Rad bestimmt auch noch mal 45 Minuten gebraucht. Vor allem am Anfang in den Kurven wäre ich glatt gerade aus weitergefahren.

Die Dusche war herrlich, das Bett himmlisch. Im Bett „fuhr“ ich allerdings weiter Rad. Die permanenten Radbewegungen spürte ich in meinem Körper.

Am anderen Morgen direkt nach dem Aufstehen stellte ich beim Blick in den Spiegel fest, wie ich in 20 Jahren wohl aussehen werde: Dunkle Ringe unter den Augen und ein eher eingefallenes Gesicht signalisierten mir, dass meine besten Zeiten vorbei sind.

Ich kam mir vor wie ein Heizkraftwerk: Die Proteinsynthese war in vollem Gange und ich entwickelte eine fast schon unglaubliche Wärme.

Zu Hause:

Manfred kam um 10.00 Uhr und wir fuhren gemütlich zurück nach Deutschland und unterhielten uns hauptsächlich über Paris-Brest-Paris und ähnliche Veranstaltungen. Beim Aussteigen aus dem Auto könnte man meinen, dass zwei Frührentner gerade aus dem Urlaub kamen.

Ruth und Lukas holten mich bei Pirmasens ab. Ich musste feststellen, dass unser 17 Monate alter Sohn besser laufen konnte als ich.

Nach zwei Tagen ging es mir körperlich schon wieder relativ gut — außer Wassereinlagerungen in den Füßen und die Schwäche in der Nackenmuskulatur. Diese Muskelschwäche bereitete zwar keine Beschwerden — es sieht halt nicht gut aus, wenn der Kopf vorne überhängt.

Nach drei Tagen hatte ich wieder meine normale Schugröße erreicht. Die Nervenirritationen an Händen und Zehen dürften allerdings noch einige Wochen begleiten.

Fazit:

Insgesamt ist es sehr gut gelaufen für mich.

Ich bin — bis auf die Schwäche der Halsmuskulatur — sehr zufrieden. Diese Schwäche kann ich mir dadurch erklären, dass ich vergleichsweise wenig Rennrad gefahren bin im Training (ca. 6500km); dafür relativ viel auf dem Hometrainer trainiert habe (während unser Sohn schlief und meine Frau arbeitete). Und auf dem Hometrainer ist man einfach nicht gezwungen, den Kopf so zu heben, wie es beim Rennradfahren nötig wäre.

copyright: Jörg Linder

Am meisten freute mich, dass mein Training mit der recht knapp bemessenen Zeit sinnvoll geplant und durchgeführt war. Kurz: Weniger Umfang — mehr Qualität und spezifisches Training (Hügel- und Bergintervalle in den 6 Wochen vor dem Start)).

Aktive Pannenhilfe: Beim nächsten Langstreckenrennen in dieser Größenordnung werde ich bei einer Panne ab ca. 800km sofort und ohne Nachzudenken einen neuen Mantel aufziehen.

Natürlich gibt es im Sport immer Verbesserungsmöglichkeiten, aber grundsätzlich muss jedes Training in den jeweiligen Alltag passen (Familie; Beruf; diverse Verpflichtungen). Das scheint mir auch die größte Herausforderung: Die Kombination von Sport und dem jeweiligen Alltag.

P.S.:

Mittlerweile (28.08.2007) laufe ich genauso gut wie unser Sohn.