

### **13. Internationale Radetappenfahrt VYSOČINA 2009**

Nachdem ich nun meine erste echte Rundfahrt absolvieren durfte, möchte ich über ein paar Geschichten zum "Leben" bei einer solchen Radsportveranstaltung berichten. Ach und man muss anscheinend etwas Zeit mitbringen.

Für mich ging es als Gastfahrer des Teams Highworks-BH Bikes nach Žďár nad Sázavou in die Region Vysočina (zwischen Prag und Brunn gelegen), was übersetzt Hochland bedeutet, wie mir berichtet wurde. Dies sollte sich im späteren Verlauf noch deutlich bemerkbar machen.

Nachdem ich am Mittwoch, dem 05.08.09, früh meine Auslandsstartgenehmigung beim SRB abgeholt hatte, ging es für mich mit dem Zug nach Gera zum Treffpunkt. Um 10:45 Uhr setzten wir uns dann mit 6 Fahrern, dem Teamleiter und einer Betreuerin in Bewegung. Die Anreise verlief unspektakulär und eine Stadtdurchfahrt durch Prag war auch drin. Als wir in Žďár schließlich 15 Uhr ankommen, stehen bereits Niederländer aus Amsterdam vor der Unterkunft und berichten uns, dass ab 18 Uhr jemand da ist, der die Unterkunft betreut. So geht es also nach einer Geldwechselaktion zum Einkaufen in "heimischen" Supermärkten, wo wir das Frühstück für den morgigen Tag besorgen.

Danach brechen wir zur Besichtigung der Zeitfahrstrecke auf, um gleichzeitig eine Vorbelastung für den ersten Tag zu setzen. Das fällt auch nicht sehr schwer, denn es geht nur bergauf oder bergab, flach gibt es nicht! Zum Abendessen geht es in eine tschechische Pizzeria und trotz gewisser Verständigungsprobleme erhalten wir für kleines Geld eine letzte Stärkung.

#### **Donnerstag, 06.08.2009: Der erste Akt**

Das "wunderschöne" Zimmer in einer Jugendherberge bietet geschätzte 12 m<sup>2</sup> für drei Personen sowie Gemeinschaftsduschen und -toiletten. Auf unserer Etage wohnen die Teams KED-Bianchi Berlin, Stevens Hamburg, Skits Amsterdam, Jenatec Cycling und wir. Natürlich stehen auf unserem Zimmer auch noch die Fahrräder samt Ersatzkomponenten ... und so drängeln wir uns zu dritt an unseren Tisch zum gemeinsamen "Kuschelfrühstück" um 8 Uhr. 10:30 Uhr gibt es Mittag und 13 Uhr geht es zur 1. Etappe.

Diese startet in Nově Město na Moravě und führt aus der Stadt auf einen 14,5 km langen Rundkurs. Als taktische Belehrung erhalten wir vom Teamleiter Björn die Anweisung, dass für Sven Baumann und mich gefahren wird und wir beide versuchen sollen, bei entscheidenden Gruppen dabei zu sein. Wir sollten selber nicht angreifen, aber durchaus mitfahren, wenn sich eine Chance bietet ... Chancen, Fluchtgruppen ... wenn das nichts ist!

Der Start erfolgt und die Straße steigt an ...

- es geht die erste Gruppe: ich bin nicht dabei, aber die Gruppe wird wieder eingeholt.
- zweiter Vorstoß: diesmal bin ich dabei, aber wir werden wieder gestellt.
- dritter Vorstoß: ich bin dabei, aber wieder werden wir geschluckt.
- vierter Vorstoß: Ich bin dabei ... und wer glaubt es, natürlich wieder eingeholt.
- fünfter Vorstoß: Angriff über eine Kuppe hinweg in eine Abfahrt ... die Gruppe steht und ich bin dabei.

Zu fünft begeben wir uns auf den Rundkurs. Es geht mit 75 km/h durch eine Ortschaft und die Straßen sind mit Flickenteppichen durchaus zu vergleichen, auch "etwas" Dreck in der Kurve, aber nun gut, es rollt. Nach mehreren kurzen Stichen folgt der Anstieg zur Bergwertung in Borovnice. Es geht 3 km bergauf mit netten 190 Hm garniert. Wenn ich schon mal vorne bin, kann ich auch gleich auf das Bergtrikot fahren, also hämmere ich in

den Berg hinein, aber letztendlich werde ich oben "nur" Zweiter hinter einem Fahrer von ASC Dukla Prag.

In der zweiten Runde bin ich erster an der Wertung, aber kampflös. Warum, begreife ich in der nächsten Runde, denn es gibt nur jede zweite Runde Punkte für das Bergtrikot und ich Bekloppter bin in den Berg hinein gefahren wie ein Verrückter. Da blieben nur noch drei Leute in unserer Gruppe übrig. Nach der Abfahrt erwischt es mich mit einem Defekt. In einer scharfen Linkskurve rutscht mir das Hinterrad weg. Der Grund wird schnell ersichtlich, denn ich habe einen Platten am Hinterrad. Also Arm gehoben und Hilfe vom neutralen Materialwagen bekommen. Ich kann jetzt aus eigener Erfahrung berichten, dass eine Campa-Schaltung auch mit einer Shimano-Kassette funktioniert. Unser Vorsprung beträgt dennoch über zwei Minuten. Im Laufe der Zeit füllt sich unsere Gruppe auf 7 Renner auf. Dabei sind auch Fahrer der tschechischen Profimannschaften CK Windoor's aus Příbram und PSK Whirlpool - Author aus Hradec Králové, sodass ich mir fast sicher bin, dass unser drei Minuten großer Vorsprung reichen wird. Am Berg geht es zunehmend schwerer und so werde ich noch zweimal Zweiter hinter dem Dukla-Prag-Fahrer KUCHAR an der Bergwertung, um mich nicht vollkommen abzuschließen. In der letzten Runde auf dem Rundkurs geht BRONIŠ von CK Windoor's attackieren und sprengt die Gruppe, sodass wir alle einzeln über die Wertung Richtung Ziel fahren. Aber diese langen 15 km brechen mir das Genick, denn die Verfolger holen mich ein. Aber in den häufigen Gegenanstiegen hängen mich die Fahrer immer wieder ab und so erreiche ich als 22. mit 1:10 min Rückstand auf den Tagessieger FRIEDEMANN von PSK Whirlpool - Author nach 117 km und 2200 Hm, davon 90 km ganz vorne, das Ziel.

Ich bin dennoch zufrieden, denn Sven Baumann kommt mit nur 27 s Rückstand als bester Fahrer unseres Teams ins Ziel und ich bin Zweiter der Bergwertung. Des Weiteren schaffen es auch alle von unserem Team in der Karenzzeit ins Ziel. Danach fahren wir mit dem Rad locker in unser 15 km entferntes Domizil.

Es gibt Abendessen und es ist Wiederherstellung angesagt. Zum Glück ist das Essen reichhaltig. Danach heißt es liegen und schlafen.

### **Freitag, 07.08.2009: Der zweite Akt**

Aufstehen und Frühstück um 8:15 Uhr steht auf dem Programm. Das Innere sträubt sich bereits mit einem gewissen Kribbeln in den Beinen wegen der kommenden Belastung. Doch am Frühstückstisch muss aufgetankt werden, und ein guter Appetit verheißt einen gut funktionierenden Tag, und da bin ich mit drei Hörnchen aus Weißbrot, 6 Scheiben dunklem Brot plus Joghurt auf einem guten Weg.

Diesmal geht es in Bystřice nad Pernštejnem um 12 Uhr auf einen 31 km langen Rundkurs mit 630 Hm. Zunächst folgt eine längere Abfahrt, welche gut rollt, wenn man die paar Spurrillen und Ruckelpassagen vernachlässigt. Zur Talsperre hin geht es über Kleinkopfpflaster und in einer Linkskurve mit einem gefühlten Meter Sand bedeckt schwenkt man wieder auf Asphalt ein. Es folgt ein giftiger Anstieg, der 9 % auf einem Kilometer bietet. Danach folgt ein Flachstück von fast 3 km Länge. Das hat wirklich Seltenheitswert! Danach folgt der erste Berg für heute mit 5 % Steigung auf 4 km, welcher als besonderes Highlight eine 12 % - Rampe am Ende besitzt. Danach folgt eine Abfahrt, bei der man wirklich Mut braucht oder anders gesagt: ein normales Gehirn, welches irgendwie der Selbsterhaltung des menschlichen Daseins dient, sollte abgegeben werden, denn: Ruckel Asphalt, Sand in Kurven, welche mit 50-60 km/h angefahren werden, und ein paar andere Radfahrer gibt es ja auch noch.

Ist das geschafft, geht es zum zweiten Berg und damit zur Bergwertung in Písečné. Auf 3 km sind nur 120 Hm zu überwinden. Vorne ist ein Fahrer raus, weshalb ich mir erhoffe, dass ich

mit einem Angriff vielleicht noch zwei Punkte für die Bergwertung sichern kann. Allerdings greife ich zu früh an und mein Loch wird vom "Dukla-Prag-Zug" zugefahren; allerdings bekommt auch ihr Kandidat für die Bergwertung nichts ab. Danach bildet sich eine 8-köpfige Spitzengruppe, die das Rennen bis zur letzten Runde dominiert. Die zweite Runde fährt das Feld „gemütlich.“ Dafür sprengen Attacken in der dritten und vierten Runde das Peloton, aber Sven und ich bleiben dabei und kommen letztendlich mit der Spitzengruppe 3:06 min hinter dem einzigen Überlebenden der Ausreißergruppe, František PAĎOUR, von Whirlpool ins Ziel.

Nach der Königsetappe müssen wir die erste gesundheitsbedingte Aufgabe in unserem Team hinnehmen. Die Fahrer, die noch dabei sind, freuen sich, dass sie die zwei schlimmsten Etappen geschafft haben.

Am Abend zeigt sich wieder die große Hilfsbereitschaft untereinander, so leiht man sich gegenseitig Werkzeug, Schlauchreifen, Kleber, Schaltzüge usw. Im weitesten Sinne ist es durch ein großes Zentrallager an Fahrern und Betreuern doch familiär.

### **Samstag, 08.08.2009: Doppelveranstaltung**

Es geht um 9 Uhr los mit der ersten Halbetappe des heutigen Tages und das Aufstehen kurz nach 6 Uhr tut mörderisch weh. Beim Frühstück werden wieder unnormale Mengen gegessen, aber es hilft nichts, denn die Treppe in den 2. Stock komme ich kaum runter, geschweige denn wieder hoch... Hindernisse im Alltag. Auch der „dobrý Čaj“ (guter Tee) kann uns nicht mehr helfen. Während viele den Tee nicht mögen, trinken wir das gesüßte Gesöff gläserweise, denn mittlerweile reden wir uns ein, dass Čaj Druck am Berg bringt, zumindest trinken die Whirlpool-Leute auch das Zeug. Die Frau von der Essensausgabe hat auch einen gehörigen Anteil an der wahren Čaj-Sucht, denn ihre hohe Sirenenstimme fragt jeden Tisch nach Čaj ...

Die Etappe ist mit 97,5 km und nur 1500 Hm die leichteste. Es geht nach dem Start in Žďár auf einen 11 km langen Rundkurs, welcher nur einen kurzen Hügel von 1,8 km Länge und 5 % Steigung aufweist. Ich versuche an der Bergwertung in Vepřová auf der ersten Runde wieder Punkte abzubekommen, aber ich werde nur 7. Danach geht eine Fluchtgruppe, welche ich allerdings nicht erreiche und so werde ich vom Feld eingeholt. Es geht jetzt aber erst richtig los ... Windkante! Gefühlte 150 m ist das Feld gestreckt, denn es fahren alle in Einerreihe. Zum Glück reißt es nicht auseinander, denn mir geht es bescheiden. Ich merke, dass gar nichts läuft und so kämpfe ich an den nächsten „Bergen“ mit mir und der Steigung. Ich bin sogar hinter unserem Sprinter Patte ... und ich darf noch viermal den „Berg“ hoch und jedes Mal folgt die Windkante.

In der 5. Runde fahren wir wieder Einerreihe und ein Tscheche fährt bestimmt 15 s lang neben mir und möchte unbedingt hinein, allerdings will ich auch Windschatten, also lasse ich ihn natürlich nicht in die Reihe, daraufhin schlägt der Typ mir erstmal auf die linke Niere. Das entstehende Loch nutzt er und er fährt vor mir. Aber kleine Sünden bestraft Gott (oder wer auch immer) natürlich sofort und genau vor meinem neuem „Freund“ reißt das Feld; er hat keine Chance, die Lücke zu schließen und geht raus. Daraufhin darf ich ihn auch noch einmal wegschieben und fahre wieder ans Feld heran. Danach geht es mir dank Adrenalin endlich besser und ich komme die letzten Runden gut mit. Im Massensprint bin ich zu weit hinten und riskiere nichts. So komme ich im Hauptfeld ins Ziel.

Jetzt steht Duschen, Rasieren, Mittagessen und Liegen auf dem Programm, denn am Nachmittag folgt ein 18 km langes Einzelzeitfahren mit 245 Hm. Leider müssen wir die nächste gesundheitsbedingte Aufgabe in unserem Team hinnehmen und so sind wir nur noch zu viert.

Für das Einzelzeitfahren habe ich mir eigentlich nichts Besonderes vorgenommen, denn es ist mein erstes überhaupt, aber was mir klar ist: Losstrampeln wie sonst auch, ist bestimmt keine schlechte Option. Für das Zeitfahren bin ich gut geschult, denn die Strecke sind wir mit dem Auto und dem Rad abgefahren. Und ich habe Infos von einer Seniorin und einigen Senioren meines Vereins RV Zwenkau erhalten, welche die Strecke wie auch die Finaletappe durch die Senioren-EM kennen. Außerdem habe ich einen Giro-Zeitfahrhelm und einen Lenkeraufsatz vom Fahrradladen Die Speiche, der Rennradspezialist in Leipzig-Gohlis, geliehen bekommen, um durchaus gut auszusehen.

Vor mir startet Philipp Rechenbach von Jenatec Cycling auf dem ehemaligen Zeitfahrrad von Eric Baumann, also durchaus ein gutes Zugpferd. Am Start stellt mir der sportliche Leiter von Jenatec Cycling, Thomas Barth, doch die nette Frage, was mein Windfänger, er meint den Lenkeraufsatz, soll. Ich berichte über meine geliehene Ausrüstung und er gibt mir noch den Ratschlag, wenn es beim Fahren nicht weh tut, dann bin ich zu langsam. Genau vor meinem Start muss ein Krankenwagen auf die Rennstrecke, da ein Tscheche mit einem aus einer Nebenstraße kommenden Auto kollidiert ist. Vom Straßenrand rufen Leute mir zu: „Hol' den Krankenwagen ein, Kleiner!“ Wenn es sonst nichts ist! Also Rampe runter und losgehämmert, was die Beine hergeben. Bis zur Wende herrscht angeblich Rückenwind ... nur ich merke nichts davon. In den Abfahrten erreiche ich eine Spitzengeschwindigkeit von 72 km/h. 53 x 11 sei Dank. Die Wellen stecke ich gut weg und so habe ich an der Wende 15 s auf Rechenbach gut gemacht. Auf dem Weg zurück merke ich den Gegenwind nun doch und ich trete, was geht. In Sázava kommt ein ekliger "Zieher", das schlimmste Stück auf der Strecke. Ich bin drüber und quäle mich ins Ziel. Die Zeit lautet 26:02 min, womit ich 22. im Tagesklassament werde. Rechenbach nehme ich 30 s ab. Es lief also gut! Dennoch bin ich 1:59 min langsamer als der Sieger Matthias FRIEDEMANN von Whirlpool. Interessant ist dabei der Aspekt, der durch die Ausrüstung entsteht, denn ich bin mit Fulcrum Racing 5 gefahren, aber viel entscheidender als Laufräder, Scheiben, Helme usw. ... ist der Umstand, wie ich auf dem Rad saß, nämlich wie ein Sack im Vergleich zu den mit Überhöhung strotzenden Zeitfahrkolriden der Konkurrenz. Das Material danach zu beschauen, machte mir unglaublichen Spaß.

Am Abend wollen meine Teamkollegen ihren Grießkuchen zum großen Teil nicht essen, also erhalte ich davon drei Stück dazu. Und auch nach dem eigentlichen Abendessen bekomme ich von der zusätzlich bestellten Pizza noch einige Stücke ab. Čaj wird natürlich wieder in Massen konsumiert.

### **Sonntag, 09.08.2009: Finale**

Am 7. Tag sollst du ruhen ... ach Quatsch, jetzt geht es richtig los, denn auf 162 km stehen noch einmal 2500 Hm an. Aufstehen um kurz nach 6 Uhr und es tut weh, aber ich verspüre ein Kribbeln und eine Lust nach Rad fahren. Es kann also nicht so schlecht werden. Das letzte Mal stopfe ich Unmengen an Brötchen in mich hinein und mittlerweile tausche ich bei meinen Teamkollegen Gels gegen Riegel und Schokohörnchen ein, um die Trikottaschen prall gefüllt zu haben.

Es geht wieder um 9 Uhr in Žďár los. Dabei fahren wir sechsmal auf dem Senioren-EM-Rundkurs mit einer Länge von 26 km, welcher einen fast 9 km langen Stufenberg enthält. Bei diesem geht es dreimal bergauf und zweimal bergab, aber in den kurzen Abfahrten ist Regenerieren unmöglich. Wieder ist es mein Ziel, möglichst bei der ersten Bergwertung in Sklené Punkte abzubekommen. Aber gleich in der ersten Runde entsteht eine 25-köpfige Spitzengruppe mit allen Sondertrikots. Ich werde abgestellt und bin im Feld. Na prima, nach 15 km ist der Tiefschlag perfekt und wie gestern tut mir alles weh. Doch die Fahrer von VC Ratisbona Regensburg machen im Hauptfeld Tempo, wo ich mich mit Sven Baumann einreihe. Und so bekommen wir nach einer Runde zumindest die Sondertrikots wieder zu

sehen. Aber es sind noch 6-7 Fahrer vorneweg. Diese werden in der dritten Runde nach der Bergwertung in Sklené gestellt.

Genau wie am Vortag laufe ich ab Kilometer 60 zu Höchstform auf, was soviel bedeutet wie "es läuft endlich". Da ich ein paar Punkte haben wollte, probiere ich es bei der vierten Bergwertung in Sklené mit einer Attacke hinter zwei Tschechen und man lässt uns fahren. Aber meine zwei Begleiter können mir nicht folgen und so bin ich oben auf der Bergwertung als Solist mit 20 s vor dem Feld. Für den Ersten und Zweiten der Bergwertung bin ich keine Gefahr und so lassen mich KED-Bianchi und Windoor's fahren. Ein Solist ist natürlich auch besser zu kontrollieren als eine Gruppe. In den Abfahrten scheue ich kein Risiko und im „welligen Flachstück“ kommt die Jury zu mir und berichtet von 1:30 min Vorsprung. Super, denke ich mir, da kommst du zu noch einer Bergwertung.

Diese erreiche ich in Sklené wieder als Erster und oben angekommen habe ich mit 2:20 min meinen maximalen Vorsprung. Die Anfeuerung meiner Teamkollegen am Straßenrand ist mir gewiss. „Fuchs musst Du sein“, sage ich ausgelaut. Ich vermute, zu dem Zeitpunkt hält man mich wohl für vollkommen übergeschnappt.

Als ich den Berg zum letzten Mal in Angriff nehme, geht es mir miserabel, denn es rollt nichts, dazu Wind von vorne und der Vorsprung sinkt. Aber da ich nicht weiß, wie viel Punkte die anderen haben, will ich noch einmal Erster werden. Am letzten Steilstück werde ich 300 m vor der Bergwertung in Sklené nach 56 km Solofahrt von einer 17-köpfigen Gruppe überrollt, denn ich stehe im Vergleich zum "KED-Bianchi-Zug" wie ein Eimer. Schade, denn wenn die Gruppe erst oben heran gekommen wäre, hätte ich mich reinhängen können. So aber bin ich zwischen der Spitze und einer weiteren Gruppe aus 22 Fahrern, welche mich später einholt. Hier ist auch unser Mann für die Gesamtwertung Sven Baumann dabei, welcher leider einen eher schlechten Tag erwischte hatte. Wir sprinten ins Ziel und letztendlich sind wir zufrieden. Aber der Tag hatte ja auch denkbar schlecht angefangen, denn unser Begleitfahrzeug war nach 10 km bereits defekt.

An der Jugendherberge angekommen, sagen mir meine Teamkollegen, dass die Bergwertung doch bis Platz 3 geehrt wird und ich solle doch mal zur Siegerehrung fahren. Dort angekommen wird der Tagessieger Matthias FRIEDEMANN von Whirlpool geehrt, welcher damit neben seinem 2. Platz in der Gesamtwertung auch das Sprinttrikot behält. Gesamtsieger wird František PAĎOUR, ebenfalls ein Whirlpool-Fahrer. Das Bergtrikot bekommt Timon SEUBERT von KED-Bianchi und ich werde als 3. ebenfalls auf das Podest gerufen. Damit war die Solofahrt also nicht umsonst! Sven wird als Teambester 17. in der Gesamtwertung und ich 19. Auch Robert Streicher kämpft sich auf der letzten Etappe bis zum Ende durch, schafft dabei leider nicht die Karenzzeit, aber dennoch durchgefahren!

Aufgrund des defekten Autos verteilen wir unsere Fahrer auf die anderen deutschen Teams. So fahren zwei bei KED-Bianchi und ich bei Jenatec Cycling mit. Auch hier zeigt sich die vorbildliche Kameradschaft in der Radsportfamilie, danke! Um 20:45 Uhr bin ich wieder zu Hause.

Trotz einer Monotonie aus Essen, Radfahren, Essen und Schlafen hat man irgendwie immer etwas zu tun. Die Rundfahrt habe ich überlebt... und neben einer intensiven Belastung für den Körper gab es so viel zu lernen wie noch nie zuvor. Danke an die Leute, welche mir diese Chance gegeben haben.

Stefan Gaebel