

Zum ersten Mal 600 km Brevet

ARA Emsland Lohne, 29.05.2010

Ich bin wohl schon immer gerne Rad gefahren, aber mit Radsport an sich hatte ich nie was am Hut. Und weil ich so ein Wartungsmuffel bin, hatte ich auch lange kein vernünftiges Fahrrad mehr. Da hatte ich letztes Jahr das Glück, arbeitslos zu werden. Glück in zweifacher Hinsicht: die Arbeitsagentur hat es mir erstens schmackhaft gemacht, mich selbständig zu machen, und so konnte ich ein feines neues Trekkingrad als Dienstfahrzeug von der Steuer absetzen. Und zweitens brauchte ich keine Monatskarte für den Weg zur Arbeit mehr, also bin ich wohin immer es ging geradelt.

So kam es, dass mein Freund Ivo Miesen meine Frau überredete, mich zu überreden, mal ein 200er Brevet mitzufahren. Obwohl ich nur zwei Wochen hatte, um dann auch mal Klickpedale, Funktionskleidung und Navi zu besorgen und auszuprobieren, hat mir das in Wankum richtig Spaß gemacht. 300er und 400er bin ich dort dann auch noch mitgefahren. Und schließlich habe ich mich auch für den 600er angemeldet. Davor hat mich dann mein Patenkind gerettet, der wurde nämlich am Pfingstsonntag gefirmt. Denn den Wankumer 600er mit seinen zwei Nächten und weit über 6000 Höhenmetern hätte ich wahrscheinlich nicht geschafft.

Als alternativer 600er bat sich Lohne im Emsland an. Also am 29. Mai morgens um 4 Uhr in Duisburg in den Zug (eigentlich wollte ich lieber in Startnähe übernachten, doch mein Gastgeber ist kurz vorher ins Krankenhaus gekommen). Von Leschede noch 15 km zum Aufwärmen nach Lohne geradelt. Im Café Schnieders waren schon ca. 30 andere Radsportler mit Startvorbereitungen zu Gange.



Um 8 Uhr geht's los, Bernhard, der Organisator, fährt auch mit. Anders als in Wankum trennen sich noch keine Gruppen auf – alle sind starke Fahrer und sind es gewohnt zusammen zu bleiben.



Nach der ersten Brückenrampe reißt ein Renntandem aus. Übermütig wie ich bin hänge ich mich dran, auch zwei oder drei andere Fahrer schließen auf. Doch bald schon folgen sie nicht mehr dem Track, ich jedoch biege treu ab und lasse mich von dem Rest wieder einholen. Ohnehin hätte ich sehr bald passen müssen. Weiter geht es in großer Formation auf schmalen holprigen Sträßchen zwischen Torfmooren. Bei km 19 eine zackige Linkskurve. Ich denke noch „lieber mal bremsen“, da bin ich aber schon in der Biegung, dort liegt irgendwelcher Dreck, es trägt mich nach rechts heraus, das Vorderrad verkantet sich im Fahrbahnrand und ganz abrupt liege ich da. Zum Glück keinen Massensturz verursacht, alle konnten rechtzeitig vorbei oder anhalten. Die waren vorsichtiger als ich und vielen kommt die Zwangspause gelegen um den Morgenkaffee loszuwerden.

Aufstehen, alles ganz? Die Hand blutet, doch die Knochen sind heil. Ich rufe „Alles o.k.“. Die wollen ja weiter. Moment mal, die Kette ist ab. Wiederauflegen kein Problem dank Rohloff-Kettenspanner. Jetzt ist die Hand unten rot und oben schwarz. Aufsteigen und losfahren – der Kettenschutz schleift. Mit ein paar Fußtritten wieder gerichtet. Jetzt sind auch die letzten Pinkler bereit zum Wiederaufbruch, also los. Ich hänge mich dran – Moment mal was baumelt denn da? Der Lenkungsämpfer ist abgerissen und kommt gleich in die Speichen! Ich muß nochmal halten, keiner merkt es. Ich brauche nur Sekunden um das Teil zu sichern, doch die Holperstrecke ist hier zu Ende, die Gruppe ist schon auf die glatte Straße eingebogen und zieht das Tempo an.

Mist, die muß ich wieder einholen, auf keinen Fall schaffe ich noch 581 km ganz alleine. Mit schmerzdem Knie und Ellenbogen versuche ich hinterherzujagen. Aber bald sehe ich sie auch auf langen Geraden nicht mehr am Horizont. Wenn ich sie auch an der ersten Kontrolle nicht mehr angetroffen hätte, dann hätte ich hier schon aufgegeben. Aber als ich in die malerische Festung Bourtange bei km 71 rolle, sind sie zum Glück gerade erst dabei, die Helme wieder aufzusetzen. Thomas unterstützt mich, indem er meine Kontrollkarte stempeln läßt, während ich schnell mit der Handwaschpaste im Klo verschwinde.

Sofort geht's weiter, und sobald die gewundene Pflasterstraße von geradem Asphalt abgelöst wird, sind wieder 33 km/h angesagt. Ich muß mich schwer ranhalten, um da dran zu bleiben. Wir müssen plötzlich halten wegen Vorfahrt, da fällt einem das Hinterrad heraus. Ich denke, das dauert ein paar Minuten, und angele schnell einen Müsliriegel aus der Lenkertasche. Schließlich hatte ich an der Kontrolle nichts gegessen und der Magen beginnt schon ein wenig auf der Fahrbahn zu schleifen. Doch ich habe noch gar nicht reingebissen, da ist der Defekt schon behoben, ich glaube der Fahrer ist nicht einmal abgestiegen. Ich stopfe mir den Riegel ganz rein, da ist die ganze Horde schon wieder auf voller Beschleunigung. Durch die Nase bekomme ich einfach nicht genug Luft, um wieder aufzuschließen. Vorbei.

Nach einer Viertelstunde sehe ich endgültig ein, dass die Aufholjagd doch umsonst gewesen war, und fahre erstmal an die Seite um mir das Rad genauer anzusehen. Am Kettenschutz schleift immer noch was, das Teil läßt sich ohne Werkzeug abziehen. Aber da ist immer noch ein Geräusch. Aha, von vorne, aber nicht das Schutzblech, nein, die gute Magura-Bremse hat's beim Sturz verzogen, und das linke Gummi schleift ständig auf der Felge. Ob ich deswegen nicht mehr mithalten konnte? Na ja, wahrscheinlich war das nicht der Grund. Aber das Rad fährt sich jetzt doch leichter als vorher, obwohl die Strecke sich jetzt in den immer böigeren Wind dreht.

Alleine noch weitere 215 km gegen dieses Gebläse anfahren? Eigentlich undenkbar. Und danach sind es ja nochmal 300 km. Oh je oh je! Ich sollte jetzt ganz gemütlich zum Start zurückradeln, den Krempel aufsammeln den ich dort für die zweite Schleife deponiert habe, und den nächsten Zug nach Hause nehmen. Völlig demotiviert lege ich mich erstmal fünf Minuten auf eine Bank. Immerhin bin ich schon acht Stunden auf den Beinen.

So früh schon aufgeben? Fahr wenigstens die erste Schleife zu Ende. So schleppe ich mich weiter mit den Windböen mal von vorn, mal von der Seite, bis zur zweiten Kontrolle. Nicht zu fassen. da steht doch dieses stylische Liegerad mit dem roten Karbonrahmen, das mir schon beim Start ins Auge gesprungen ist. Lutz war das Tempo auch zu hoch gewesen, dann ist sein Navi ausgefallen und er musste sich zu der Tankstelle durchfragen. Das hat wohl ein paar Umwege gekostet.

Während wir uns darüber unterhalten, wer wie schnell fährt (25? Nein, nicht gegen diesen Wind), wird klar warum die Typen mit den Warnwesten hier herumlungern: erst kommen ein paar Motorräder und Autos voll mit Werbeschildern, und dann zischen die echten Radrennfahrer in irrem Tempo um die Ecke. Spitzengruppe, Hauptfeld, die Nachhut, dazwischen jede Menge Autos und Motorräder. Eine völlig andere Welt.

Ich bin sehr froh, doch noch jemanden getroffen zu haben. Sich gegen den Wind zu motivieren ist alleine wahnsinnig schwer. Und etwas Windschatten gibt auch ein Liegerad. Umgekehrt ist Lutz richtig dankbar dass er jetzt nicht mehr nur nach Streckenbeschreibung fahren muss. Und wir haben sogar Glück, der Wind läßt deutlich nach, vor allem hat es nicht mehr diese Böen.

In Rolde kürzen wir ein Stück ab – Bernhard hatte ja am Start gesagt dass er den Track mit dem Auto aufgezeichnet hat und dabei ein paar Umwege zustande gekommen sind. Dadurch holen wir nach der Stadt noch einen anderen Thomas aus Köln ein, der auch nicht mehr so gut drauf ist. Wir beschließen, dass es ein guter Rat ist, sich seinem Tempo anzupassen. Schließlich müssen wir die Kräfte für die zweite Schleife aufsparen, und die hat ja auch ein paar Berge. Zu dritt steigt auch die Stimmung wieder merklich an, und wir kommen so gut voran, dass wir uns auch noch eine Einkehr im Imbiss leisten können. Zwischendurch werden wir nochmal angehalten – durchaus willkommen – denn die Renner kommen uns nochmal entgegengerast.



Kurz vor dem Ziel für heute noch eine Überraschung: der einzige Berg dieser ersten 300 km sorgt für eine erfrischende Einlage. Kurz nach 22 Uhr kommen wir wieder am Café Schnieders an. Die anderen sind schon vor einer Stunde wieder los, aber ich bin mit der Zeit mehr als zufrieden. Jeder bekommt eine Riesenportion Spaghetti Bolognese. Eine Handvoll Dorfbewohner zieht sich mit Projektor das Finale eines europäischen Gesangswettbewerbs rein, aber das Ergebnis interessiert mich nicht, ich höre nur meine Isomatte rufen. Auch Thomas meint, sich bis vier Uhr ins Wohnmobil legen zu wollen. Lutz kann keinen von uns überreden und startet alleine in die Nacht.

Kurz nach drei, bevor noch mein Wecker piept, mag ich nicht mehr schlafen. Erholt bin ich nicht, aber wenn ich später aufstehe dann bin ich ja nur noch müder. In Ruhe mache ich mich fahrbereit, noch vor halb vier bin ich wieder draußen. Die Fahrbahn ist nass, Lutz und die anderen sind wohl nicht trockengeblieben. Die nächtliche Ruhe ist so angenehm, die Straße gehört nur mir!

Je mehr jedoch der Morgen graut, desto mehr spüre ich, dass mein Körper noch immer auf Schlafprogramm läuft. Und zum Aufputzen habe ich nichts mitgenommen, damit habe ich keinerlei Erfahrung, Kola schmeckt mir nicht, kalten Kaffee finde ich noch ekliger, außerdem muss ich dann so oft anhalten. Irgendwann ist der innere Schweinehund stärker als ich, und ich lege mich eine Weile auf eine Bank. Und nochmal. Und nochmal. Immer wieder. So schrumpft meine Zeitreserve erschreckend zusammen.

Die Kommentare der Leute an den Kontrollen sind drollig: wo geht's denn hin? – Nach Herford. – Was, heute noch?? Dass ich schon das vierfache dieser Strecke hinter mir, und danach nochmal das Doppelte vor mir habe, erwähne ich nicht.

Mit Flachland ist jetzt Schluß. Häufige kurze, steile Anstiege sind gut gegen die Langweile. Aber sie kosten auch Zeit. Ich merke dass mein Schnitt zusehends abfällt, ja dass es sogar knapp werden könnte am Ende mit dem Zeitlimit. Ein plötzlicher kräftiger Schauer läßt mich unter eine Kastanie flüchten, ab hier geht es nur noch in Regensachen weiter. Den Wendepunkt in Herford erreiche in einem heftigen Platzregen kurz vor 14 Uhr.

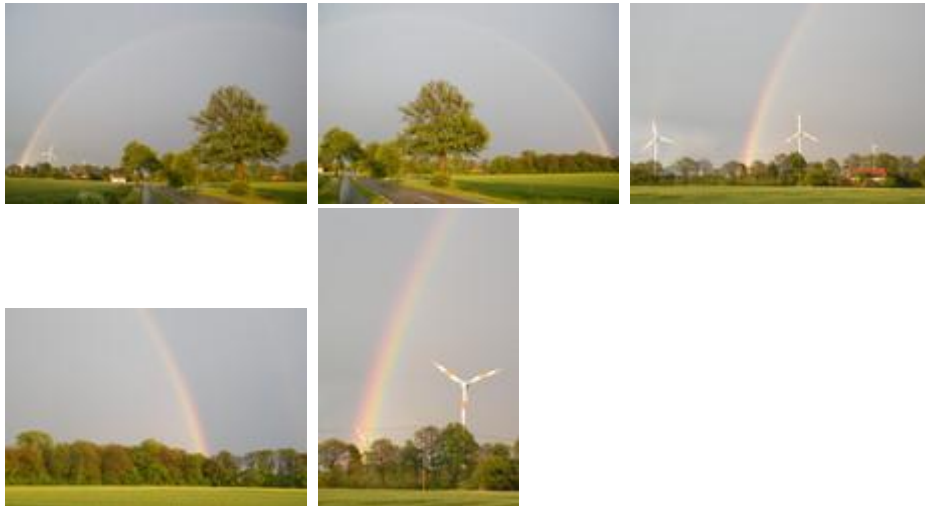
Jetzt wird es allmählich brenzlig: als ich wieder losfahre, habe ich bereits einige Minuten Rückstand gegenüber der Mindestgeschwindigkeit, mit der ich noch vor Zielschluß ankomme. Ich müßte unbedingt etwas herausfahren, aber unerwartet geht es wieder bergauf und gegen den Wind, rauf

und runter. Anhalten kann ich mir nur noch leisten um die Trinkflasche nachzufüllen. Und die richtigen Berge dieser Etappe, die zweimalige Überquerung des Teutoburger Walds, kommen auch noch.

Als ob das noch nicht reicht, zieht jetzt ein richtiges Unwetter auf. Es schüttet wie aus Eimern, und eine Bö nach der anderen von vorne zwingen mich fast zum Anhalten. Jede Bushaltestelle ruft mir zu: „Komm, stell dich unter, das hat doch keinen Sinn!“ Aber ich darf dem jetzt nicht mehr nachgeben. Dann schaffe ich es nicht mehr. Dann war die Quälerei umsonst. Du musst fahren, Lars! Du musst fahren, fahren!

Auf der Abfahrt nach der zweiten Bergprüfung kommt endlich wieder die Sonne heraus, sogar der Gegenwind macht eine Pause, und ich kann ein wenig Zeitvorsprung herausholen. Ich erinnere mich an Ivo's Geschichten von Grabenfüßen bei Paris-Brest-Paris 2007, und nutze die Zeit zum Strümpfwechseln. Rufe auch noch zuhause an, dass ich den letzten Zug heimwärts nicht mehr erreichen werde.

Die trockenen Strümpfe ziehen leider noch ein heftiges Unwetter an, dieselbe Geschichte diesmal im Flachland. Doch jetzt lasse ich mir meinen Willen nicht mehr brechen, ja es wird schwer, aber ich werde es bis Mitternacht schaffen bis nach Lohne. Der Himmel hat schließlich ein Einsehen, und die untergehende Sonne belohnt meinen Starrsinn mit einem gigantischen Regenbogen in meinem Rücken.



Das nächste Mal nehme ich unbedingt ein Fläschchen Kettenöl mit. Ich weiß nicht, ob die Kette nach dem stundenlangen Regen wirklich schwerer läuft. Es reicht jedenfalls, dass es sich die ganze Zeit so anhört. Das trägt auch dazu bei, dass ich meinem Körper nicht mehr so richtig Leistung abverlangen kann: 18 km/h sind zu öde, ich muß schneller fahren um nicht vom Rad zu kippen; aber 21 km/h halte ich nicht mehr dauernd durch. So ziehen sich die letzten Kilometer in der Dämmerung noch sehr in die Länge. Schließlich, um 23:21, erreiche ich das Ziel. Ich habe mir von allen 600ern den vermutlich leichtesten ausgesucht. Ich habe ihn unterschätzt. Er hat mir keinen Spaß gemacht. Aber ich habe ihn geschafft. Und ich habe eine Menge gelernt. Warum man sich erst nach dem 600er wirklich Randonneur nennen darf, das verstehe ich jetzt. Gründlich.

Lars Sözüer (sencay)