

RennRad

www.radsport-rennrad.de

an./Feb. 1-2/2009



RennRad-Jedermann-Team
Bewerben Sie sich!

Frostschutz

16 Überschuhe im Praxistest
Winter-Bekleidungstipps

Cross im Aufwind

Stevens und 1a-Crossteam
dominieren Deutschland-Cup

Kupfernagel / Walsleben
Europameister und Weltcupführende

Wer fährt wo?

ProTour-Fahrerkarussell

Power für die Saison

Kraft- und Ausdauertraining
Die besten Trainingsplätze
auf Mallorca

Eingängig

Singlespeed – der Szenetrend



41 neue Rennräder im

MEGATEST





Trondheim - Oslo

Das L-Prinzip

DIE TRONDHEIM-OSLO-REKORDFAHRT DES VITARGO TEAM GERMANY – 540 KM IN UNTER 15 STD. 19 MIN.

Der „Store Stykkeproven“ – die große Kraftprobe – hat Kultstatus unter Radfahrern. Die 540 Kilometer werden nonstop durch die Midsommernacht vom norwegischen Trondheim in die Hauptstadt Oslo gefahren. Für die meisten der fast 5 000 Teilnehmer steht der olympische Gedanke im Vordergrund. Nicht so für das Vitargo Team Germany: die 30 Fahrer rund um den deutschen Langstreckenspezialisten Axel Fehlau (37) wollen unter 16 Stunden fahren.

TEXT UND FOTOS: GUNNAR FEHLAU / PRESSEDIENST-FAHRRAD

Zwischen den beiden Türmen des Doms, dem Wahrzeichen von Trondheim, blinzelt die Morgensonne hindurch. In ein Gatter gepfercht steht das Vitargo Team Germany. Pieep! – Das Startsignal! Den Kreisverkehr direkt nach dem Transponder-Teppich nimmt die deutsche Mannschaft noch mit Ruhe und Vorsicht. Kaum fünf Meter danach schalten die Germanen auf „Rennmodus“ um und haben bereits nach wenigen Hundert Metern die Reisegeschwindigkeit für die Anfahrt zu den Bergen erreicht: 38 km/h. Vorne wechseln sich zunächst verabredungsgemäß sechs bis acht Pärchen mit der Führungsarbeit ab. Der Rest folgt recht geruhsam im Windschatten. „Vereinzelt feuern uns Passanten mit Heia, Heia, Heia-Rufen und freundlichem Applaus an. Die beiden Begleitfahrzeuge, eins vor, eins hinter uns, gesellen sich zum Team“, erinnert sich Teammitglied Klaus Käfer. Doch Vorsicht ist geboten: Viele Teams haben ihr Rennen nicht auf den unzähligen

Hügeln vor Oslo verloren, sondern hier auf der trügerischen Ebene der ersten 70 Kilometer. Von Tatendrang getrieben. Von Heißhunger angestachelt. Frei von Skepsis. Und ohne Respekt. Sie jagten über die Ebene als wäre es die Zielgerade... 400 Kilometer später rangen ihnen die giftigen Hügel die Erkenntnis ab, dass sie ihre Körner bereits viel zu früh verschossen hatten!

Über die E6 geht es in geordneter Zweierreihe vom See-Level Richtung Süden stetig bergan bis zum höchsten Punkt der Tour in den Bergen auf über 1000 m, wo das Team Regen, ein Hagelschauer und starker Wind erwarten wird...

L wie Logik

Wer bei einem Radrennen dieser Länge schnell sein will, der muss die Logik schneller Fahrzeiten verstanden haben. Bei hohen Geschwindigkeiten ist Aerodynamik der wichtigste (aber nicht der entscheidende) Faktor. Windschattenfahren ist Pflicht! Am besten im eigenen Team! Am besten mit möglichst vielen Fahrern! Am besten wohl geordnet fahrend! Am besten ohne Stürze! „Letztlich ist Trondheim-Oslo unter 16 Stunden entweder ein Glückstreffer, weil man durch Zufall von einer schnellen Gruppe aufgefahren wird und sich dann reinhängt“, erklärt Axel Fehlau, Initiator des Vitargo Team Germany und 17-facher Finisher bei Trondheim-Oslo. Aber das Regelwerk lässt das in der Teamwertung nicht zu.

„Oder man organisiert eine schnelle Gruppe! Das ist dann letztlich ein Mannschaftszeitfahren über 540 Kilometer“, analysiert der 37-Jährige nüchtern. Mannschaftszeitfahren sind beim Publikum beliebt, weil sie spektakuläre Bilder und Geschichten bedeuten; bei den Teams sind sie verhasst, weil sie ein Ineingreifen von Motivation, Material und Mensch mit uhrwerkartiger Präzision verlangen. Und die Realität hält viele Überraschungen parat. Beispielsweise verlangt Trondheim-Oslo eine besondere Ablösetechnik: Die Straße ist oft zu eng für einen Wechsel nach rechts und links aus dem Feld heraus. So hat das Vitargo Team Germany seine ganz eigene Technik entwickelt: Die beiden Führenden der Zweierreihe fahren zur linken Seite heraus und lassen sich dann hintereinander nach hinten fallen.

Diese nötige Detailversessenheit bringt Fehlau mit. Nicht nur die vielfachen Teilnahmen bei „TrOslo“ hat er zu Buche stehen, sondern auch organisatorische (und körperliche) Meisterleistungen wie 1.000-Kilometer und 24 Stundenweltrekorde. „Wer keine Pause

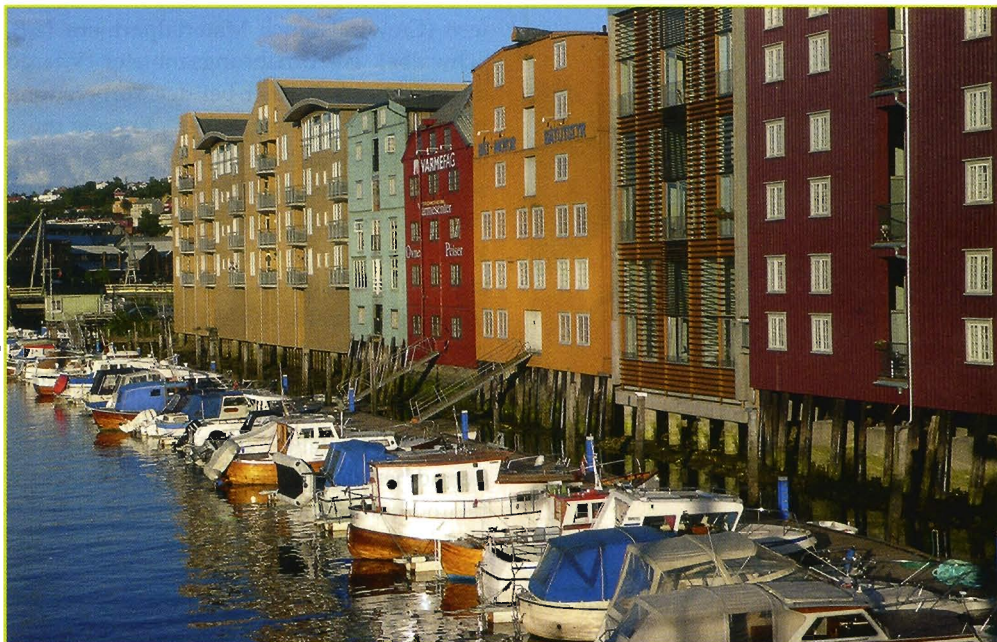
macht, muss diese Zeit auch nicht aufholen“, erklärt Fehlau lächelnd und berichtet von seiner 1000 Kilometer-Rekordfahrt, bei der er binnen 23:17 Stunden kaum 10 Minuten pausiert hatte. Für Trondheim-Oslo heißt das, es sind zwei Zwei-Minuten-Stopps geplant.

Schrecksekunde bei Kilometer 157 kurz vor der Verpflegung: Böiger Gegenwind wird zum Hauptproblem. Die Ordnung im Team ist ziemlich dahin. Immer wieder wird „Einerreihe“ was „Zweierreihe“ sein soll. Irgendjemand bremst plötzlich ab. Drei Fahrer fallen übereinander. Glücklicherweise keine Verletzten, keine Defekte. Weiter! Und auch das Chaos setzt sich fort! Teamleiter Axel ist gefragt: „Wir wechseln auf Trillerpfeifenkommando!“ Alle zehn oder fünfzehn Sekunden kommt nun der Pfiff. Kreiseln ist angesagt. Wie durch ein Wunder klappt es. Ruhe kommt in die Reihe. Nach einer Weile geht das Team wieder zur schnelleren Zweierreihe über.

Der erste Stopp läuft bei Kilometer 162,5: Jeder Fahrer hat eine Box mit individueller Teamnummer. Die Boxen stehen in numerischer Folge in großzügigem Abstand in einer Gasse. „Eine Minute und 45 Sekunden haben wir nun Zeit, für persönliche Dinge: pinkeln, essen, trinken, umziehen, Proviant bunkern.“, so Käfer. Zusätzlich verbleiben 15 Sekunden, um sich wieder beim Team zur Weiterfahrt einzureihen.

L wie Landkarte

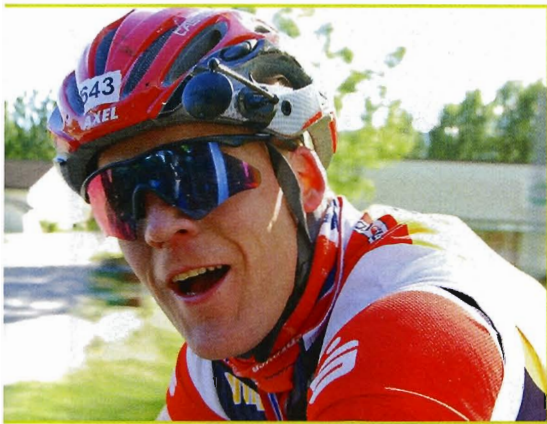
„Herzstück aller Planungen ist eine Marschtabelle. Das Streckenprofil und die Witterung sind ihre Basis“, weiß Fehlau. Die ersten 100



Kilometer verlaufen von einem kleinen Berg abgesehen flach. Von Trondheim führt die Strecke auf der „E6“ über den ersten Stopp Soknedal (60km) nach Oppdal (2. Stopp 100 km) und erklimmt anschließend das Drivdalen hinauf zum Dovre Hochplateau mit etwa 1000 Metern Höhe. Obwohl das Rennen stets am Wochenende der Mittsommernacht stattfindet, wurden hier schon einige Räder von Schneestürmen und Eisregen überrascht. Hinter dem Hochplateau befindet sich die dritte Verpflegungsstation (Dombas 200). Anschließend sausen die bis zu 2500 Teilnehmer 120 Kilometer seicht bergab (4. Stopp Kvam 263 km). In der Station Kvitfjell-tunet (320 km) erwartet einen wieder Essen. Entlang einer ausgeprägten Seenlandschaft strampelnd erreicht der Peleton die Olym-

piastadt Lillehammer. Für die meisten ist dieses Mittelstück aufgrund der eintönigen Landschaft sehr zermürend. Unmittelbar in Lillehammer gibt es erneut Getränke und die Möglichkeit, auf Feldbetten eine Ruhepause einzulegen (364 km). Die abschließenden 180 Kilometer haben ein Waschbrettprofil: Eine Unmenge kleiner Hügel mit giftigen Steigungen entlockt den strapazierten Beinen die letzten Reserven. Die Alten Hasen der „Store Stykkeproven“ warnen stets, dass das Rennen eigentlich erst in Lillehammer beginnt. „Warmrollen“ ist das Motto der ersten 360 Kilometer. Nur wer jetzt noch Körner in den Beinen hat, um die Hügel „platt zu bügeln“, hat die Chance auf eine gute Zeit. Labstationen in Rudshogda (395 km), Kolmoen (430 km) und Eidsvoll Verk (480 km)





Axel Fehlau, Langstreckenspezialist und Initiator des Vitargo Team Germany

sorgen für Stärkung. Exakt bei Kilometer 510 befindet sich die letzte Station Klofta. Hier empfiehlt es sich, nochmals richtig zu verschnauften, da auf den letzten 30 Kilometern drei „stramme“ Steigungen lauern.

Zurück zum Vitargo Team Germany: Kilometer 355! Es geht durch die Vororte von Lillehammer und durch die zweite Zeitkontrolle. Das Team hat einen Schnitt von 35,33 km/h und liegt wieder deutlich vor der Marschtabelle. Der Plan mit der Aufholjagd von Dombas nach Lillehammer ist aufgegangen. Sie haben die 150 Kilometer von Dombas nach Lillehammer nonstop mit einem Schnitt von 39,31 km/h gefahren – drittschnellste Mannschaft in diesem Abschnitt.

L wie Logistik

„Logistik ist ein Schlüsselfaktor auf dem Weg zum schnellen Team“, berichtet Fehlau schmunzelnd ob der Fehler, die er und seine Mannschaft noch 2007 gemacht hatten. So funktionierte es 2008: „Das Versorgungsfahrzeug hat sich vom Team gelöst und ist vorausgefahren, um Zeit zu gewinnen. Wenige Minuten später sehen wir es rechts am Straßenrand stehen. Nun heißt es, zunächst die leeren Flaschen loszuwerfen. Über 50 leere Trinkflaschen fliegen auf Kommando nach rechts. Wir fahren weiter. Vor uns hat sich unsere „Geheimwaffe“, das umgebaute Bäckerfahrrad in Position gebracht. Wir verringern die Geschwindigkeit und fahren in zwei Reihen je links und rechts am rollenden Versorgungsfahrrad vorbei. Dabei ein schneller Griff in die Transportkisten vor und hinter dem Fahrer. Hinten gibt es Trinkflaschen gefüllt mit Wasser, vorne mit Elektrolytgetränken. Alles klappt reibungslos. Schnell nehmen wir erneut Geschwindigkeit auf“, beschreibt Klaus Käfer diese „Meals on Wheels“-Szenerie auf seinem Blog. Neben den vielen Hel-

fern (Crew) als auch Materialpartnern (z.B. Schwalbe) ist Ernährungsanbieter Vitargo der wichtigste Partner bei der Vorbereitung wie auch am Renntag selber. „Energie muss schnell, verträglich und zu Hauf parat sein“, so Fehlau. Das ist die Prämisse! „Ein Sponsoring mit einem Anbieter, der das nicht leisten kann, käme für uns niemals in Frage“, gibt sich Fehlau kompromisslos.

In Sachen Logistik spielen die Norweger ihren Heimvorteil gnadenlos aus: „Am Seitenrand vor mir steht eine Gruppe mit einem Fahrrad ohne Vorderrad. Ein Taxi überholt mich. Der Taxifahrer springt mit einem Vorderrad heraus, sprintet zur wartenden Gruppe und braust wieder fort“, erinnert sich Käfer lachend.

L wie Laktat

Merke 1: Logistik und Streckenkenntnis machen noch keinen Rennfahrer. Merke 2: Beine gewinnen keine Rennen, aber sie verlieren sie! Bereits vor Lillehammer bröckelt das Vitargo Team Germany. Nicht alle Fahrer könnten das 16-Stunden-Tempo, das oft über 40 Stundenkilometern liegt, halten.“ „Ab Lillehammer ging es dann für 190 km in die Hügel. Schon am ersten merkte ich, dass sich jetzt erst die Unterschiede zwischen uns auftraten“, erinnert sich Finisher Heiko Klein. „Trotz aller Langstreckentauglichkeit darf auch die men-



tale Belastung nicht unterschätzt werden“, erklärte Teamkollege Uli Reich. Immerhin verlangt dieses hohe Tempo größte Konzentration. Gegenwind, Regen und Hagelschauer schafften erschwerte Bedingungen. An den Anstiegen und im Wind treten Fahrer oft minutenlang 270 bis 360 Watt und müssen sich dann zurückfallen lassen, um bei der nächsten Führung die Geschwindigkeit wieder halten zu können... Das tötet in Raten! Auch auf den Abfahrten gönnt sich das Team keine Erholung: „Es geht immer noch moderat bergab. Auf dem Tacho stehen 68 km/h. Von hinten werde ich angebrüllt: Treten, treten, treten! Ich gehe nach links raus. Ich kann nicht mehr schneller. Mein linker Oberschenkel droht zu



Organisation ist alles: Die Verpflegungs- und Materialkisten wurden in einer langen Reihe am Straßenrand platziert. Nur so kann der Stopp des Teams zeitlich im Rahmen gehalten werden.



Im Ziel: Nach gut 15 Stunden Konzentration und Höchstleistung löste sich bei allen Teammitgliedern die Anspannung in Freude und Jubel über die erbrachte Leistung.

krampfen. Aus meiner kleinen Oberrohrtasche fingere ich eine Magnesiumampulle. Schütteln, aufschrauben und weg. Widerlich. Aber es hilft“, beschreibt Käfer.

L wie Lorbeeren

22:15 Uhr, mein Handy klingelt. Ich fingere es aus der Tasche und höre „Wir sind in 15 Minuten da! Tuht.“ „Wow sind die schnell unterwegs“, sage ich zu meinem Kumpel Sven, mit dem ich in den vergangenen sechs Tagen die erste „TransNorway“ MTB-Challenge von Trondheim nach Oslo gefahren bin. Wir schnappen uns die Kamera und schlendern bei herrlichem Abendlicht zum Zielbereich. Und schon sausen sie rein! Nach 15:18:44 Stunden stoppt die Uhr! Die Stärkeprobe ist geschafft! Müde und überglücklich fallen sich die Fahrer in die Arme! Sektkorken knallen! Tränen fließen! Hurra-Schreie und Küsse fliegen durch die Luft. Stolz macht sich breit. In der Einzelpersonenwertung belegen die Teammitglieder Platz 99, sie sind

siebtbestes Team des Jahres und bestes ausländisches Team in der gesamten Geschichte von Trondheim-Oslo. Mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 35,3 Stundenkilometern blieben die 18 „Daylight-Finisher“ vom Vitargo-Team-Germany über 40 Minuten unter der eigenen Zielvorgabe!

Und auch die Versprengten aus dem Team sind Gewinner. Vor allem Judith Mittelmaier. Der 24-jährigen Ingenieurin gelang ein sensationeller Erfolg. In 16:10:46 Stunden belegte sie hinter der Norwegerin Marianne Melhus den zweiten Platz. Eine bessere Platzierung hat in den letzten zehn Jahren keine deutsche Frau mehr erreicht. Weiter reichen die Ergebnislisten im Internet nicht zurück.

Infos unter
www.styrkeproven.net
www.pd-f.de/Archiv/Reportagen/TransNorway-2008.html
www.pd-f.de/Archiv/Reportagen/Trondheim-Oslo.html

RADSPORTFERIEN 2009

MIT BICYCLE HOLIDAYS MAX HÜRZELER



MALLORCA

PLAYA DE MURO****
 ab 31.1.09 - 14.6.2009

1 Wo. p. P. DZ/HP ab € 576,-

APP. ALCUDIA PARK****
 ab 21.2.09 - 14.6.2009

1 Wo. p. P. 2 App./HP ab € 585,-

LOS PRINCIPES****

Bucht von Alcudia

NEU mit eigener Radstation/Werkstatt.
 ab 14.3.09 - 14.6.2009

1 Wo. p. P. DZ/HP ab € 551,-

1 Wo. p. P. EZ/HP ab € 579,-

NEU!

CLUB POLLENTIA****

mit Radstation/Werkstatt
 Bicycle Holidays Max Hürzeler
 ab 7.3.09 - 7.6.2009

1 Wo. p. P. DZ/HP

ab € 506,-

1 Wo. p. P. EZ/HP

ab € 557,-

BARCELO

PUEBLO PARK****

An der Playa de Palma, das ganze Jahr buchbar.

1 Wo. p. P. DZ/HP ab € 388,-

1 Wo. p. P. EZ/HP ab € 447,-

(Alle Preise incl. Flug und Transfer)

ANDALUSIEN

ROYAL ANDALUS****

Chiclana, das ganze Jahr geöffnet mit Radvermietung/Werkstatt.

1 Wo. p. P. DZ/HP

ab € 469,-

(ohne Flug)

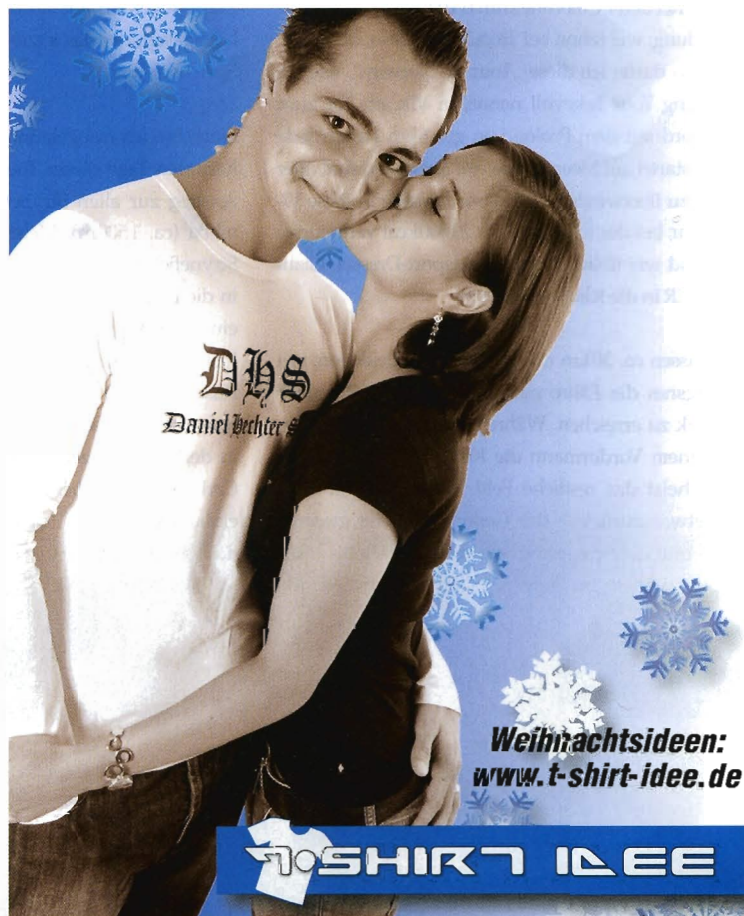


MALLORCA
 aktiv
 Exclusives Radtraining
 Weltmeisterlich betreut

Mallorca Aktiv GmbH • Ursprungweg 32
 71263 Weil der Stadt-Merklingen
 Tel.: 0 70 33 / 53 75 96-97
 Fax: 0 70 33 / 53 79 00

E-Mail: info@mallorca-aktiv.de

www.mallorca-aktiv.de



Weihnachtsideen:
www.t-shirt-idee.de

T-SHIRT IDEE