

RaceAroundAustria 2020

Eine andere Dimension – in jeder Hinsicht

Der Auslöser – Die Motivation

2015 hat mich, im Rahmen einer maßlosen Selbstüberschätzung, die Distanz über 1500km beim RAA kompromiss- und ansatzlos abgeworfen. Mein bisher einziges DNF. Seither hing der Gedanke in meinem Hinterkopf fest: Das RAA verdient doch eine 2. Chance bei mir! Mein Geburtstag war ein dankbares Ereignis, um hier eine weitere Verbindung herzustellen. Und letztendlich - ich würde lügen, würde ich es nicht zugeben - war da noch das männliche Ego ein Motivationsfaktor.

Welche Distanz eigentlich? 1500 oder 2200km

Eine Frage die ich lange Zeit nicht beantworten konnte

Ein paar Jahre vergingen seit dem DNF. In diesen durfte ich die eine oder andere Erfahrung auf einer Ultra-Distanz sammeln. Dann kam ein markanter, runder Geburtstag näher. Als Tribut an diesen sollte etwas besonderes passieren. Vorsichtig fragte ich bei meinem Freund Jürgen zum RAA an. „Gerne und sofort – das wird eine geile Partie!“ war die Antwort. Gefolgt von: „Aber nur mit 2 BetreuerTeams“.

So begann lange Zeit vor dem Start die Planung und Organisation. Ein ganzes Jahr wurde hier investiert. Für mich eine der größten Herausforderungen - gleichzeitig aber auch eine der größten Überraschungen - war die Crew: Jürgens Anforderungen nach 2 Teams bedeutete, dass ich 8 (in Worten: acht!) Begleitpersonen benötigen würde. Nun: Meine „Freunde“ auf Facebook sind schon überschaubar, die echten Freunde naturgemäß natürlich noch mehr überschaubar.

Mich hier zu begleiten und betreuen bedeutet doch, sich 1 Woche Urlaub zu nehmen, nur damit man nicht zu einem geregelten Schlaf kommt und um sich stunden- und tagelang ein- und denselben Hintern anzusehen. Ein mäßiger Urlaubsspaß.

Letztendlich sollte ich aber das weltbeste Team haben! Ich freue mich noch immer darüber mit dieser Crew das Abenteuer gemeinsam bestritten zu haben. Nicht nur, das

sie Ihre Zeit für mich investierten, Sie zeigten mir auch in Tiefs immer wieder einen Weg aus diesem. Und das, obwohl sie selbst nicht mehr tauffrisch waren. Nicht nur strukturierte Betreuung, sondern auch Spaß dabei haben: Ich bin jedem Einzelnen aus ganzem Herzen dankbar dafür! Eine weitere Premiere gab es bereits im Vorfeld für mich: Ich bekam Sponsoring! [BZ-Bau](#), [Fun-Force](#) und Peinsipp Roman unterstützten mich bei meinem Vorhaben. Das erleichterte natürlich sehr vieles, gleichzeitig steigertes es auch meine Motivation. Hatte ich doch damit eine noch größere Verantwortung.

Die organisatorische Vorbereitung und die Taktik plante ich mit Jürgen. Abschnitte, die für das TT geeignet schienen, wurden identifiziert. Ein Wohnmobil galt es zu organisieren, notwendige Pausen wurden gemeinsam abgesprochen. Und wir trafen uns zu einem Kick-Off. Das war für mich besonders spannend, da ich hier das erste Mal alle Mitglieder kennenlernen konnte!



Das weltbeste Team

Die Vorbereitung

In der sportlichen Vorbereitung begleitete mich mein langjähriger Trainer Hannes von der [Sportunion Tulln](#). Gemeinsam definierten wir die Saison. Ich hatte vieles dem RAA untergeordnet. Aufbauend sollte der Weg dorthin passieren: Trainingslager im März, das RAN über 600km im Mai, ein Everesting über 10000hm, und die TourTransalp im Juni. Dann das RAA im August. Damit fühlte ich mich gut vorbereitet. Doch dann? Pustekuchen! CoV19 ereilte den Planeten und infizierte meinen Plan, sodass dieser zum Sterben verurteilt war 😞... aus die Maus! Eine Ergo-Einheit folgte der anderen, die langen Einheiten waren die Ausnahme anstatt die Regel. Damit stiegen meine Zweifel: Mit dieser unzureichenden Vorbereitung war das Vorhaben ein Risiko. Und die Frage nach der Distanz hatte ich noch immer nicht geklärt! Dann kam die Phase, in der wir nicht mehr an eine Durchführung des RAA glaubten. Das drückte auf die Motivation. Erst die Bestätigung des Veranstalters für den Start brachte frische Energie. Nun wurde auch die Entscheidung für die Extrem-Distanz das erste Mal laut ausgesprochen: Zu diesem Geburtstag sollte es etwas Besonderes sein. Das technische Equipment wurde komplettiert. Thomas hatte eigens das Kommunikationssystem modifiziert, sodass alle im PaceCar mit mir sprechen und mich hören konnten. Ein Riesengewinn! Eine letzte Testfahrt wurde gemacht, um das Licht am PaceCar zu justieren. Diese Zusatzscheinwerfer sollten uns beim Rennen noch viel Freude bereiten (der Werkstätte beim Pickerl weniger).



unser Licht am PaceCar

Dann war sie da: Die letzte Woche vor dem Start! Ich wurde ein klitzekleinwenig unlocker. Meine Kraft und Energie sank spürbar, dafür stiegen die Zweifel und Ängste massiv. Schwerste Bedenken manifestierten sich in mir: Wie konnte ich das meinem Team nur antun? Was, wenn es mir so wie vor 5 Jahren ergeht und ich aufgeben muss? Ich holte mir ein wenig Zuspruch und Mut, aber vergebens. Am Tag vor dem Start nahm ich das Telefon in die Hand, um mein Team von meiner Absage zu informieren. Ich konnte nicht! Bereits bevor ich noch begonnen hatte war ich fertig! Mit den Leit- und Motivationssätzen, die ich mir eigentlich für das Rennen zurechtgelegt hatte, konnte ich diese Phase überwinden – ich rief mein Team nicht an. Dass ich aber meine Notfall-Karte, die Motivationssätze, bereits VOR dem Rennen benötigen würde, damit habe ich nicht gerechnet.



unsere motorisierte Fortbewegung

Das Rennen

Die Vorschriften rund um CoV19 prägten das Bild: Die Zuschauer waren, trotz schönem Wetter, spärlich und am Weg zum Start war das Tragen einer Maske verpflichtend. Ich hatte mich für einen Platz im ersten Startblock am Montag Abend entschieden. Nur fünf von insgesamt 14 Teilnehmern fuhren zu dem Zeitpunkt weg. Sehr bald hatte jeder sein Tempo gefunden. Auf den ersten 100km traf man sich noch das ein oder andere Mal, dann wurde es ein einsames Rennen bis zur Retourschleife in Tirol. Unsere Pace war gut, sehr bald hatte sich die Anfangsnervosität gelegt und wir kamen zügig durch das Mühlviertel. Die geplanten Radwechsel funktionierten gut, ebenso der Verpflegungsplan: Wir setzten ausschließlich auf Flüssignahrung. Diesen Plan konnten wir bis zum Ende einhalten. Das Waldviertel erreichten wir früher als geplant. Hier wurde es emotional – aber wir hatten Heimvorteil! Über weite Teile der Strecke fanden sich Freunde und Bekannte, welche sich extra für uns Zeit genommen haben, um uns anzufeuern. An unerwarteten Stellen, alleine oder in Gruppen. In Nagelberg, unweit meines Elternhauses, gab es sogar eine Fanzone für mich! Selbst Mitarbeiter meines Sponsors **BZ-Bau** waren hier vertreten! Dieses Erlebnis und diese Anteilnahme gaben viel Kraft. Wir sollten diese auch noch brauchen ...



mit Maske: eindeutig 2020 zuzuordnen



die Motivation meines Teams

Am Dienstag Nachmittag gab es die erste kurze Schlafpause. Das Wohnmobil wartete bereits auf uns und alles war perfekt vorbereitet. Ein wenig pausieren tat gut! Dann jedoch, vor der Weiterfahrt, kollabierte ich kurz: Ich kippte um. Ein Resultat der Hitze und des Tempos? Jedenfalls konnte ich nach kurzer Zeit wieder weiter fahren. Mit Jürgen analysierte ich das Geschehene. Nach viel Überzeugungsarbeit von ihm machten wir zwei wesentlichen Änderungen: Zum einen kühlten wir meinen Körper viel mehr, zum anderen - und das war der schwerere Teil - blendeten wir die Leistungsanzeige am Radcomputer aus. Jürgen überzeugte mich davon, nicht auf Druck Wattzahlen zu verfolgen, sondern nach persönlichem Körpergefühl zu agieren. Eine sehr gute Entscheidung, welche für die Weiterfahrt wesentlich war! Das flache Weinviertel brachten wir hinter uns, und ich kam zu meinem persönlichen Waterloo: Dem Platz, an dem ich 2015 von der Strecke zur Aufgabe gezwungen wurde. Ich erkannte ihn sofort! Kurios fand ich, dass genau an diesem Platz ein Teamwechsel war! Das Wohnmobil wartete hier auf uns und gab mir die Gelegenheit ein wenig auf dem Platz zu verharren, der sich so in mein Gedächtnis gebrannt hat.

Wenn du SO weiterfährst, dann brauchen wir noch lange bis zum Wohnmobil.

Thomas' Argument um mich zu einer Pause zu bewegen. Ich fuhr einen Speed knapp vorm umfallen. Danach ging es weitaus schneller voran

Mit dem Gefühl inneren Frieden geschlossen zu haben, fuhr ich weiter und freute mich auf das nächste Zwischenziel: Die Abfahrt der Soboth bei km 950 kannte ich vom Glocknerman und hatte ich als schön und flott in Erinnerung. Glücklicherweise war ich, dass wir diese bei Tageslicht fahren konnten! Die erste Kehre brachte eine Überraschung: Beim Anbremsen verwandelte sich das Rad unter mir in ein Ding, welches einem Rodeo-Bullen gleich kam! Nur mit viel Glück und mit Schlingern über die gesamte Straßenbreite konnte ich einen Sturz vermeiden! Wir prüften das Material, konnten aber kein Problem erkennen. Vorsichtig probierte ich die nächste Kehre: Selbiges Verhalten! (no na net) Das Anbremsen war kurze Zeit OK, aber mit zunehmender Bremsdauer wurde das Rad bockig. Vorsichtig und spaßgebremst rollte ich runter. Wir identifizierten die Bremsbeläge als Übeltäter. Martin tauschte mir diese aus (Danke!!) und damit war auch diese Episode beendet.

„Das Lied der Schlümpfe“

Meine Antwort nach einem Liederwunsch. Nach der Antwort herrschte kurz Stille im PaceCar



Pausenmanagement der Crew

Am weiteren Stück freute mich, dass ich zwei Freunde treffen konnte. Markus traf ich im Raum Spielfeld, und Marcus wartete im Rosental. Aufgewärmt lief er locker einen Anstieg über 300hm neben mir mit und erzählte mir dabei Neuigkeiten. Vorher gravierte er noch einen Motivationsspruch in den Asphalt: Respekt! Die Schleife im Lesachtal war uns auch bereits ein wenig bekannt. Insgeheim hatte ich hiervon Respekt: Die Rampen hatte ich als fordernd in Erinnerung. Zum Glück führen wir hier in der Nacht; so konnte ich die Rampen nicht genau sehen 😊 Kurz verschwendete ich einen Gedanken daran, den Glockner ohne einer Pause gleich anzuhängen. Schlechtes Wetter war für nachmittag angesagt, und das wollte ich am Glockner vermeiden. Ich äußerte den Vorschlag gegenüber meiner Crew. Freundlich aber bestimmt wurde eine Entscheidung hinausgezögert. Ich kam dann von selbst drauf, dass der Plan Tinnef war. Mit einer Schlafpause vor dem Glockner war dieser in der Folge machbar. Damit war auch der höchste Streckenpunkt überwunden, ebenso wie - mein persönlicher - Halbzeit-Punkt. Von nun an ging es quasi heimwärts und bergab!

Warum? Es regnet ja fast nicht!

Die unterschiedliche Wahrnehmung der Verhältnisse zwischen einem übermüdeten Athleten und dem Betreuersteam das mir unbedingt die Regenjacke anziehen wollte

Am Gerlos ging innerhalb von 200m die Welt unter! In der Auffahrt schossen mir am Asphalt riesige Wassermassen entgegen so regnete es. Ein Raftingboot wäre hier gewiss der bessere Untersatz gewesen. Ich habe ja noch immer den Verdacht, dass die Krimmler Wasserfälle undicht sind und das Wasser von dort gekommen ist...

Hochmut kommt vor dem Fall

Die Silvretta wurde ebenfalls im Regen überwunden, und die Strecke führte uns durch Vorarlberg. Ich wurde zusehends fröhlich: Es waren nur mehr rund 400km ins Ziel! Und die verbleibende Karenzzeit versprach viel Puffer. 400km waren für mich in dieser Situation mach- und schaffbar! Große Freude stieg in mir auf, mir wurde bewusst, dass das Gesamtziel - ein Finish - realistisch ist! Denkste ... Ich begann die verbleibende Distanz zu kalkulieren, Pausen zu überlegen und eine Zielzeit hochzurechnen. Ich befand mich auf einem emotionalen Höhenflug! Fast wollte ich schon mein Team um ein Gel bitten und zum Zielsprint ansetzen!

Doch plötzlich mischte sich mein linkes Knie in das Geschehen ein und zerstach buchstäblich meine Fantasien wie einen Luftballon: ein stechender, massiver Schmerz begleitete jede Kurbelumdrehung! Wir probierten was uns auch immer alles zur Verfügung stand. Irgendwie brachte mich meine Crew über den letzten Hügel zum Wohnmobil, welches nach der Grenze zu Tirol auf uns wartete. Massieren, dehnen, tapen, schmieren, gut zureden, fluchen, beten oder einbeinig fahren: alles wurde probiert. Alles mit dem Ergebnis, dass nach kürzester Zeit das Knie jede Bewegung mit einem Stich quittierte. Eine Tablette (selbstverständlich haben wir die NADA App befragt!) welche meiner Schwester entwendet wurde, verschaffte mir zumindest 3,5h Fahrzeit. Ich begann wieder mit einer Hochrechnung. Diesmal aber nicht die Zielzeit, sondern den Tablettenbedarf ... Meine Crew hatte da aber andere Pläne. Das ich nicht mit regelmäßigen Tablettenkonsum weiter fahre wurde mir unmissverständlich erklärt. Stattdessen mobilisierte das Team jede mögliche Quelle um Informationen zu bekommen. Da wurden der Freund vom Freund eines Freundes nachts angerufen, Verwandte befragt und bei den Crewmitgliedern Erlerntes - aber wieder Vergessenes - in Erinnerung gerufen. Wohlgesonnene wurden um positive Energie gebeten und ich bekam immer wieder Zuspruch von meinem Team.



ein Versuch mein Knie zu lindern

Schmerz ist überschüssige Energie

Martins wertvoller Input zur Linderung meines Knieproblems

Didi, ein langjähriger Freund weilte zufällig in Tirol. Er motivierte mich, indem er um 02:30 in der Früh auf einem Parkplatz auf uns wartete. Ach, wie ich mich freute! Nicht nur auf eine kleine Pause für mein Knie, sondern auch ihn zu sehen! Zusehends kamen wir dem Ziel näher. Langsamer und auch mit mehr Pausen als geplant, aber doch. Die letzten Kilometer fuhren sich dann von selbst.

Der letzte Rest

Nun kam der Teil, welcher für vieles entschädigt: Die letzten Kilometer! Alle Knie- und sonstige Schmerzen lösten sich in Luft auf. Energie zum Treten war scheinbar endlos vorhanden. Meine Crew versorgte mich mit passender Musik und am Streckenrand feuerte uns das Publikum an. Emotionen begannen zu steigen. Von einem Begleitfahrzeug persönlich abgeholt fuhren wir der Ortstafel, und damit dem langersehnten Ziel entgegen. Ich weiß davon nicht mehr viel: Aber die Gänsehaut hatte ich Tage danach noch immer! Die ganze Anspannung viel von mir ab, stattdessen nahm ich all die Emotionen und Gefühle in mich auf! Zur offiziellen Ankunft auf der Bühne waren dann alle Crewmitglieder da und gemeinsam konnten wir beenden, was wir gemeinsam bestritten. Ein Gefühl, welches ich mit meinem Wortschatz wiederzugeben nicht vermag!



116 Stunden später

Und danach?

Eine große Einsicht war, dass wir die Phasen der Vorbereitung und der Durchführung gut durchdacht, geplant und umgesetzt haben. Der Zeit danach habe ich jedoch keinerlei Beachtung geschenkt. Bisher habe ich die Rennen auch immer gut und in vertretbarer Zeit regenerieren können. Aber auch hier hat das RAA seine eigene Dimension: Die erste Woche war ich buchstäblich nicht brauchbar. Das Schlafbedürfnis war hoch, der Energielevel niedrig. Füße und Hände waren taub. Der Sitzbereich war überraschend schnell wiederhergestellt, der Nacken ebenfalls. Aber 2 Wochen nach dem Rennen hatte ich noch immer kein Gefühl in der linken Hand. Die Zehen gehörten da bereits wieder zu mir und ich spürte, wenn mir jemand auf dieselben stieg 😊 Bis zur ersten, vorsichtigen und kurzen, Ausfahrt dauerte es eine ganze Woche. Eine mittlere Ausfahrt machte mich auch nach 2 Wochen noch platt.

Gelernt habe ich daraus, dass a) ich keine 20 mehr bin, und b) die Regeneration hier wesentlich mehr Aufmerksamkeit benötigt, aber auch verdient. Selbstverständlich wird im Nachgang auch der Ablauf und das Vergangene analysiert. Man möchte ja auch andere Schwachstellen identifiziert haben. Wozu auch immer 😊

Schluss-Psalm:

Es gäbe mit Sicherheit noch sehr, sehr viel mehr von diesem Erlebnis zu erzählen. Und jede einzelne Sequenz wäre es wert, der Nachwelt in Schriftform erhalten zu bleiben. Aber dann würde diese Erzählung hier 116 Stunden dauern.

Fazit:

- Essen muss man nicht zwangsweise beißen müssen
- Nicht nur die Strecke ist Ultra, nicht nur der Fahrer ist Ultra: Auch das Team ist Ultra!
- RAA 2020: 1x mit dem Rad im Kreis gefahren

Zahlen, Daten, Fakten:

Distanz: 2.200km

TT: 700km RR: 1500km

Höhe: 27.000hm

Dauer: 4d 19:42 (1Tag Differenz auf das Podest)

Schnitt: 18,74 km/h

Leistung: 140W (1500km)

Standzeit: 20h; davon 7h Schlaf

Energieverbrauch: 58.000 kcal

Flüssignahrung: 18 Liter (27.000 kcal)

Trinken: 44 Flaschen; 1ltr Suppe

Sprit: 500ltr Diesel

WhatsApp Gruppe: zahllose Nachrichten