

Eight Days a Week – Die Transalp-Challenge 2001

Erlebnisbericht von Gerrit Riemer

Das härteste Mountainbikerennen der Welt. Acht Etappen, 668 km, 22.051 Höhenmeter. Über die Alpen, durch das Karwendel und die Dolomiten. Von Mittenwald über Reith im Alpbachtal, Sterzing, Brixen, St. Vigil, Alleghe, Imer, Folgaria nach Riva del Garda. Die Tour de France der Mountainbiker. Die Transalp-Challenge.

Mit dabei der Rüsselsheimer Triathlet Gerrit Riemer, zusammen mit seinem Teamgefährten Frank Emde aus Bonn als „Team Herzmuskel“ unterwegs. Hier sein ausführlicher Rennbericht:

21. Juli 2001 –

1. Etappe von Mittenwald nach Reith im Alpbachtal (85 km, 1984 Hm)



Alle Höhenprofile aus www.veith-marketing.de, 2001.

Blau = Asphalt, Grün = Schotter, Gelb = Wiese, Rot = Pfad, Schwarz = Schieben

Der Startschuss zur 4. Adidas BIKE Transalp-Challenge, dem härtesten Mountainbikerennen der Welt, fällt in einer halben Stunde. Bis jetzt hat es seit einer Woche ununterbrochen geregnet. Zusammen mit meinem Teamgefährten Frank Emde aus Bonn erwarte ich den erlösenden Startschuss. Damit es endlich los geht mit der ultimativen Prüfung für Ausdauer, Kraft, Durchhaltevermögen, Geschicklichkeit, Gesundheit und -- Freundschaft. Denn jedes Team, es sind ausschließlich 2-er Teams am Start, wird in dieser Woche sämtliche Höhen und Tiefen, alle Highlights und Einbrüche, Schweiß, Blut und Tränen gemeinsam erleben und gemeinsam durchstehen müssen. Ich bin das Team, du bist das Team. Niemals dürfen sich die Fahrer eines Teams mehr als zwei Minuten voneinander entfernen. Aus Sicherheitsgründen. Wenn einer in dem hochalpinen Gelände vom Berg stürzt, kann der andere mit dem Handy Hilfe holen. Das Handy gehört zur Grundausrüstung eines jeden Teams, zusammen mit Erste Hilfe Set, Überlebensdecke, Regenjacke und warmer Radkleidung, Roadbook und Teilnehmerausweis mit Notfallnummern.

Jubel bricht aus bei uns und den 371 mit uns am Start stehenden Teams, als 15 Minuten vor dem Start, so als gehörte dies auch zur perfekten Organisation der Transalp-Challenge, der Himmel aufbricht, die Sonne erscheint und sich alle Wolken verziehen -- sie werden bis zum Ende des Rennens acht Tage später nicht mehr wiederkommen. Rund 10.000 Zuschauer säumen die Straßen Mittenwalds als BIKE Magazin Chefredakteur Bernd Zerelles zusammen mit Gerd Rubenbauer die Startpistole abfeuert und die 744 Mountainbiker aus 20 Nationen unter einem Riesenapplaus und zu den Klängen von AC/DCs "Highway To Hell" auf ihren beschwerlichen Weg schickt.

Die erste Etappe, obwohl 85 km lang, ist gut geeignet zum Warmfahren. Hier kann sich das Team finden, sehen wo die Stärken und Schwächen von einem selbst und dem Anderen liegen, um gemeinsam den idealen Rennrhythmus zu finden. Bei Frank und mir klappt es ausgesprochen gut. Er ist ein sehr guter Abfahrer, hält sich dabei aber immer etwas zurück damit ich ihn sehen und leichter die Ideallinie finden kann. Ich fahre etwas stärker bergauf, halte mich dabei aber immer an seinem Hinterrad auf und kümmere mich um die Versorgung mit Fakten (Roadbook, Höhe, Steigung, Puls, Abstand zu anderen Teams) und Powergels.

Die zweite Abfahrt dieses Tages, hinunter vom Plumsjoch, ist die erste Gelegenheit, die alpinen MTB-Fähigkeiten zu testen. Mit 16% sehr steinigem Schotter und starker Rinnenbildung durch den Regen der letzten Wochen weiß man nach dieser Abfahrt bereits ziemlich genau, ob man im weiteren Verlauf der Transalp-Challenge bergab eher zu den „Heizern“ oder zu den „Schiebern“ gehören wird.

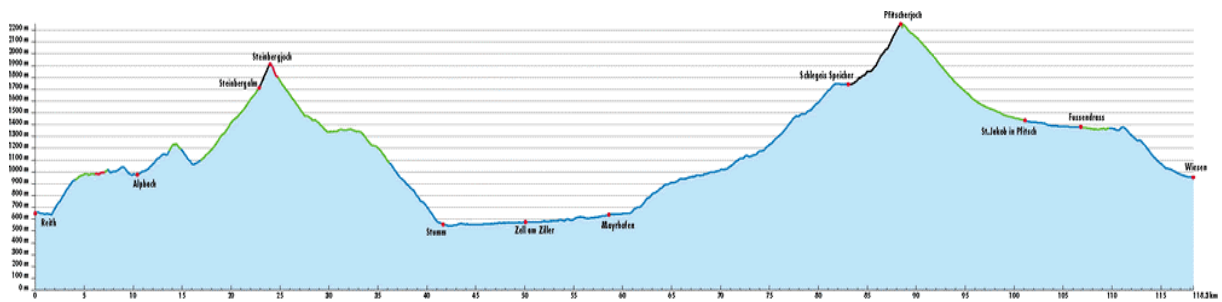
Die Zielankunft in Reith hat noch einige Steigungsprozente in sich. Zu dumm, das Frank und ich uns dafür keine Körner mehr übriggelassen haben. So müssen wir noch einige Teams an uns vorbeilassen, unter anderem auch meine als Team „Schnellspanner“ startenden Opel-Kollegen Thorsten Schmitt und Uwe Hannesen. Endlich im Ziel drückt mir sofort jemand ein Weizenbier in die Hand und ich denke „Lust hätte ich ja schon, aber dann breche ich besoffen zusammen und schaffe es nicht mehr ins Matratzenlager“. Ich nehme das Bier und trinke es.

Das Bier war alkoholfrei. Und so schaffe ich es ins Matratzenlager.

Das Matratzenlager -- ein elementarer Bestandteil der Transalp-Challenge, ohne den dieses Rennen nicht halb soviel Charakter hätte. Es ist eine echte Hassliebe. Zunächst einmal der Ort, wohin man sich nach einem anstrengendem Tag zum Schlafen begibt. Ein Ort des Wohlbefindens. Doch Du darfst nicht zimperlich sein, im Matratzenlager. Die Duschen: Oft kalt, knöcheltiefes Seifenwasser durch verstopfte Abflüsse, nackte Leiber auf engstem Raum, in den Umkleiden rumliegende Radhosen und verschimmelte Camelbackblasen. Die Schlafstätten: Manchmal Klassenzimmer, meist Turnhallen. Das einzige Gefühl von Geborgenheit verschafft Dir Deine riesengroße Transalp Tasche, die Dir an jedem Etappenort an Deinen Lagerplatz getragen wird und die Du morgens vor dem Start wieder abgibst. Dein einer Nachbar ist Dein Teamgefährte, der andere Nachbar kann nett und vor allen Dingen ruhig sein. Er kann aber auch ein schnarchender, laut redender, nach Schweiß und Startöl riechender Widerling sein, der sich gestern noch erkältet hat und Dir die ganze Nacht seinen infiziösen Atem ins Gesicht bläst. Ohrstöpsel, Augenklappe und Vitamin C Pulver sind ein Muss. Und dennoch: Wer bei der Transalp-Challenge dabei ist und im Hotel oder im Wohnmobil untergebracht ist, spürt nicht den wahren Transalp Geist so, wie er dem Matratzenlager innewohnt.

22. Juli 2001 –

2. Etappe von Reith im Alpbachtal nach Sterzing (118 km, 3624 Hm)



Die zweite Etappe der 4. Adidas BIKE Transalp-Challenge ist zugleich die längste: 118,29 Kilometer und 3.624 Höhenmeter führen die 744 Mountainbiker über die Zillertaler Alpen von Reith im Alpbachtal nach Sterzing in Italien. Zwar verlaufen rund 60 Prozent der Strecke auf asphaltierten Wegen und Straßen, doch die insgesamt 6,45 Kilometer lange Schiebe- und Tragepassage über das Steinbergjoch und das Pfitscherjoch ist selbst für die fittesten Alpenüberquerer bei Temperaturen um die 30°C ein echter Hätetest.

Frank und ich gehen den ersten Berg sehr ruhig an, so dass wir oben auf dem Steinbergjoch das Gefühl haben, die Etappe hätte gerade erst begonnen. Oben auf dem Gipfel gibt es eine kleine Foto-, Brötchen- und Pinkel-Pause und dann geht es in die Abfahrt nach Zell am Ziller. Auf dem der Abfahrt folgenden 20 km langen Flachstück erwischen wir eine Gruppe und fahren mit „belgischem Kreisel“ den Fuß des zweiten Anstiegs an. Ab da zieht sich eine nicht enden wollende, gerade Asphaltstraße teilweise durch enge Tunnel (angenehme Kühle – Jedoch, für einen

Moment ist man sich nicht sicher ob die Dunkelheit durch den Tunnel oder das vermeintlich nahende Koma erzeugt wird) bis zu einem Stausee an dem dann in bissigen Serpentina die enger werdende Straße immer wieder ihre böartige Fratze offenbart. Als dann endlich die 5,6 km lange Tragepassage beginnt, sind wir



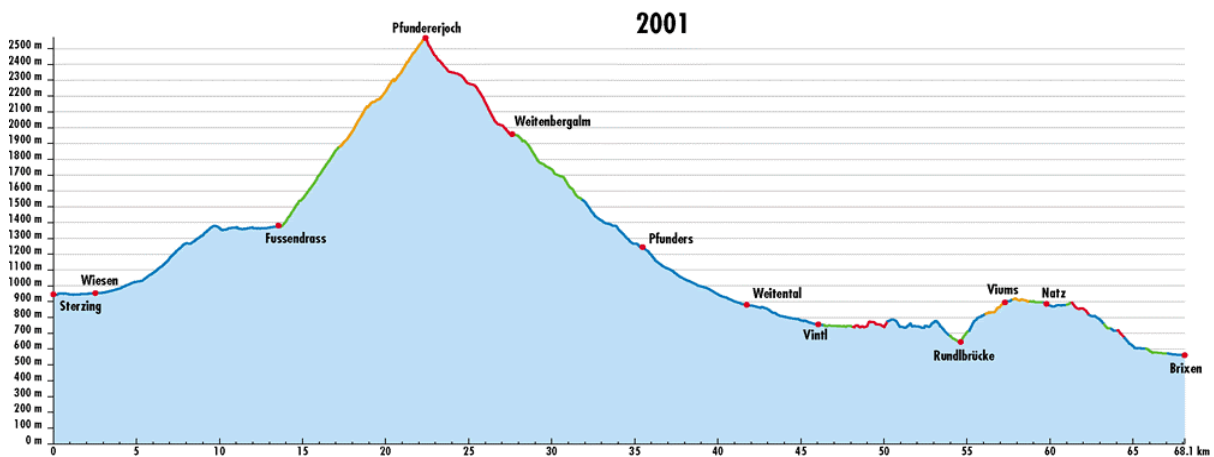
zunächst froh, in einer anderen Körperhaltung unterwegs zu sein. Aber bereits nach weniger als einem Kilometer wird uns das wahre Ausmaß der noch vor uns liegenden Strecke bewusst: Für 5,6 km strammes Gehen in flachem Gelände benötigt ein normal trainierter Mensch ca. 1 Stunde. Wir müssen dazu noch 520 Hm in schwierigstem Felsgelände mit dem Fahrrad auf den Schultern überwinden und

benötigen fast zwei Stunden dafür. Zudem macht die Höhenluft uns zu schaffen (ich wusste, ich habe etwas vergessen, als ich im Ried für dieses Rennen trainierte...).

Total platt aber glücklich erreichen wir am frühen Nachmittag das Pfitscherjoch und rollen entspannt die 30 km lange Abfahrt bis zum Etappenziel Sterzing. Nachdem wir auf der gestrigen Etappe mit einer Zeit von 4h31' die 78. Platzierung erreicht hatten, fahren wir heute mit 7h45' und einem 69. Etappenplatz auf den 70. Platz in der Gesamtwertung vor.

23. Juli 2001 –

3. Etappe von Sterzing nach Brixen (68 km, 2318 Hm)



„Diese Etappe ist im wahrsten Sinne des Wortes der Höhepunkt der Transalp-Geschichte - das 2.568 Meter hohe Pfunderer Joch. So weit rauf hat Transalp-Challenge Erfinder Uli Stanciu, genannt Schinderhannes, noch keinen seiner Jünger geschickt. Und weil es da so streng und steil (im Schnitt 14 Prozent, max. 20 Prozent) hoch geht, gibt es eine Abkühlung, nämlich Schnee. Die Bergwacht war so nett und hat Stufen in die Schneewächte gepickelt und Halteseile angebracht. Vergesst aber nicht auf das tolle Panorama zu gucken, denn der vergletscherte Hochfeiler wird Euch zur Seite stehen. Bis zur Weitenbergalm hinunter dürft Ihr erst über einen tollen Singletrail surfen und könnt Euch während der 1 600 Meter-Abfahrt schön erholen, weil: Das war noch nicht alles. Bis nach Brixen gilt es über etwas 20 Kilometer noch ein paar kleinere Hürden mit Singletrails zu nehmen.“ (aus „Transalp Daily“, der allabendlich auf der Pastaparty verteilten Tagesberichterstattung von der Transalp-Challenge)

Nach neutralisiertem Start (damit sich das Feld auseinanderzieht wird erst ca. 5 km mit Überholverbot gefahren, bevor der offizielle Start beginnt) in Sterzing geht es über eine kleine, schmale Brücke auf einen relativ engen, stark überwachsenen Schotterweg entlang eines kleinen Baches. Ab da kann ich mich an nicht mehr viel erinnern, da Frank mit einem Höllentempo eben diesen Schotterweg hochfährt und ich kaum mitkomme. Ab Fußendrass wird es noch ärger: Wo fast jeder absteigen muss, fährt mein Gefährte (deswegen nennt man die wahrscheinlich auch so...) noch hoch. Mir bleibt nichts anderes übrig als hinterher zu rennen, mit Fahrrad, versteht sich. Als Triathlet zwar kein Problem, Laufen gehört ja zum Handwerk, ist das trotzdem eine ziemlich anstrengende Teamtaktik. Dennoch, mit dieser Taktik -- einer fährt und einer rennt -- überholen wir in knapp einer Stunde bestimmt 20 Teams.

Als Frank dann endlich auch absteigen muss, habe ich kurz Gelegenheit, den Blick nach oben auf die unmittelbar vor uns liegende Wegstrecke zu werfen. Dabei trifft mich fast der Schlag und ich zweifle erneut an meiner Höhenfestigkeit: Die Teams direkt vor uns tragen ihre Räder durch SCHNEE! Doch es ist keine Halluzination. Schon bald haben auch wir die kalte, rutschige Masse unter unseren Füßen und ich muss verdammt aufpassen, dass ich nicht wegrutsche. Oben am Pfunderer Joch angelangt sehe ich aus dem Augenwinkel, dass im weiteren Verlauf der Schneespur jemand mit einem Fahrrad auf dem Rücken sich einen steilen Vorsprung abseilt und traue schon wieder meinen Augen nicht (die Höhenluft, etc. das hatten wir jetzt aber schon mehrmals...). Aber ehe ich mich entscheiden kann, ob das jetzt sein kann oder



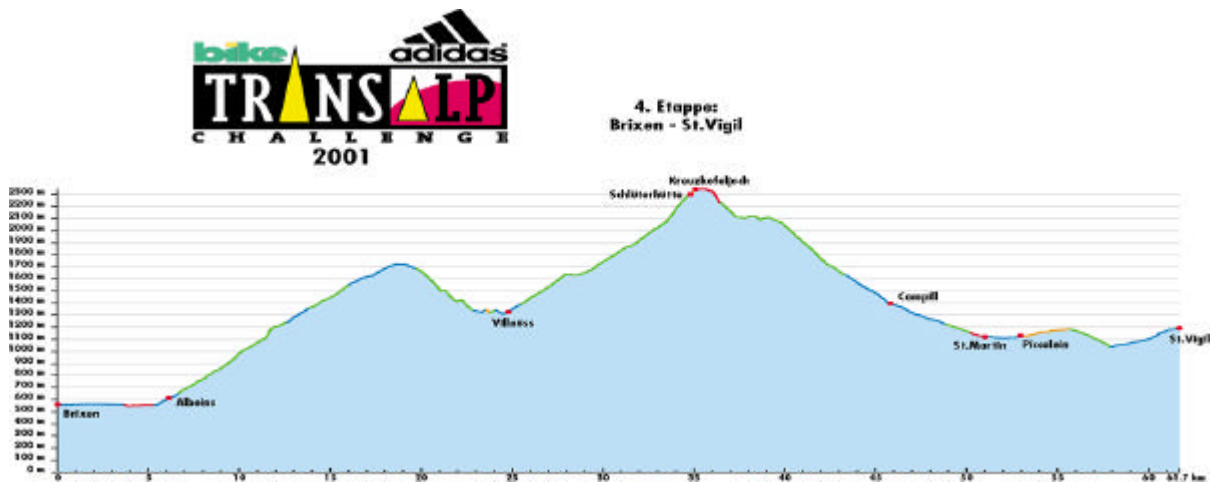
nicht, habe ich selbst das Seil in der Hand und lasse mich elegant nach unten gleiten. Was jetzt folgt, vergesse ich mein Leben lang nicht: Eine „Ski“-Abfahrt mit dem Mountainbike im Schnee. Leicht breitbeinig, die Radschuhe als Skier und das Fahrrad rechts daneben als „drittes Bein“, rutschen wir im Schuss 500 Hm bergab und jodeln

dabei vor Vergnügen. Die Sonne brennt von oben herab aber die Füße bleiben kühl und kribbeln.

Die Abfahrt nach dem Ski-Erlebnis besitzt mittleren Schwierigkeitsgrad, ein entspanntes Rollen ist dennoch so gut wie nie möglich. Wir müssen immer irgendwie aufpassen, sei es in den Schotterkurven auf „Aquaplaningeffekte“ (der Vorderreifen fängt auf Schotter an zu schwimmen), auf Wiesen auf versteckte Löcher, auf schmalen Asphaltstraßen auf möglichen Gegenverkehr, an besiedelten Wegen auf Hunde. Und kurz vor dem Etappenziel in Brixen auch noch...auf die Verfolger von hinten: Frank und ich hatten uns bereits auf eine gemütliche Stadteinfahrt eingestellt, als ich durch Zufall den Blick zurück richte und einen Verfolgerpulk von ca. 7 Teams sehe. Ich schreie Frank an: „Sch... da kommen mindestens noch mal 20 Leute von hinten. Gib Asche!“ Er schaltet sofort, Kette rechts, und in Laurent Jalabert-Manier fegen wir durch die engen Straßen von Brixen. Sämtliche „hier bitte langsam fahren“-Gesten der absperrenden Polizisten sind bei uns absolut wirkungslos. Uns so sprinten wir, als ginge es um mehr als nur eine völlig unwichtige Platzierung, vor den Verfolgerteams durch den schwarzen „Adidas“ Zielbogen. Und hätten wir nicht noch mal Gas gegeben, wir wären heute nicht 63. Tages-Team geworden. Mit einer Zeit von 4h43' arbeiten wir uns weiter nach vorne, auf den 66. Platz in der Gesamtwertung.

24. Juli 2001 –

4. Etappe von Brixen nach St. Vigil (62 km, 2629 Hm)



„Er mag ja ein bisschen gemein sein, der Schinderhannes, aber unmenschlich ist er nicht. Heute erwartet euch eine Etappe fürs Gemüt: Von Brixen nach St. Vigil über nur 61,71 kilo- und 2626 Höhenmeter. Letztere gibt es allerdings zu Anfang geballt. Nach dem Start geht es zunächst auf ziemlich steiler Schotterstraße geradeaus bergan. Schön im Schatten. Nach einer kurzen Abfahrt nach Villnöss wirft das Kreuzkofeljoch seinen Schatten über euch: 1000 Höhenmeter am Stück. ‚Kein großes Ding‘ werdet Ihr sagen, aber Ihr durchquert dabei den Naturpark Puez Geisler. Das bedeutet für alle Absteigen und 600 m lang schieben und nichts wegwerfen (sowieso NIE!). Das letzte Stück ab der Gampenalm sind über losen Schotter und steilste Wiesenpfade zu meistern. Dann haben die ‚Freischwimmer‘ gut Lachen: Eine tolle Trialabfahrt, bevor sich die Schotterschnellbahn (mit Stich) nach St. Vigil öffnet.“ (Aus „Transalp Daily“)

Nach dem Start, ähnlich wie in Sterzing, keulen wir direkt wieder in der bewährten „1-fährt-1-rennt“-Taktik den Berg hoch. Diesmal sehen wir sogar kurz das meist sehr weit vorne fahrende Cannondale Tandem. Es ist eines von zwei Tandems, die bei der diesjährigen Transalp-Challenge an den Start gegangen sind. Bergauf sind Tandems eine leichte Beute, bergab jedoch fahren sie schneller als die besten Downhill-Profis. Ohne Angst sich jemals zu überschlagen, sind Tandems die Könige der Abfahrtstrails. Der Frontmann unseres Cannondale Tandems ist zudem noch ein echter Steuervirtuose. Er lenkt das Gefährt durch engste Singletrail-Serpentinen. Der Hintermann braucht dabei starke Nerven. Er muss damit leben, nach herzhaften Powerslides auf Schotter sich auch einmal mehr als einen Meter seitlich versetzt wiederzufinden.

Heute ist eine relativ ruhige Etappe. Das ist auch notwendig, denn die letzten 3 Tage waren knüppelhart und morgen steht mit 4 Gipfeln der „höchsten Kategorie“ die brutalste Etappe der Transalp-Challenge an. Frank und ich unterhalten uns angeregt und vergeben Namen an die um uns fahrenden Teams: Die „Grünen“ (haben grüne Trikots), die „Stabilos“ (haben www.stabilo.at auf ihren roten Radhosen stehen) und die „Streifenhörnchen“ (Ein Cannondale Team mit diesen grauenvollen Chaingang Anzügen). Es ist erstaunlich: Obwohl über 350 Teams unterwegs sind, fährt man immer in der Nähe derselben kleinen Gruppe von anderen Teams. Und man merkt sofort, ob man an einem Tag weiter vorne liegt als sonst (Es wird weniger geredet

und weniger gelacht, Anweisungen werden in zackigen Satzketten gegeben) oder weiter hinten (Weniger Teams haben einheitliche Teamkleidung, es wird mehr geredet, es werden mehr Pausen gemacht). Den Zielsprint können wir uns heute also schenken. Und so rollen wir, zusammen mit den Stabilos, als 62. Team in einer Zeit von 4h41' nach St. Vigil ein. Immerhin: Wieder 2 Plätze in der Gesamtwertung nach oben geklettert.

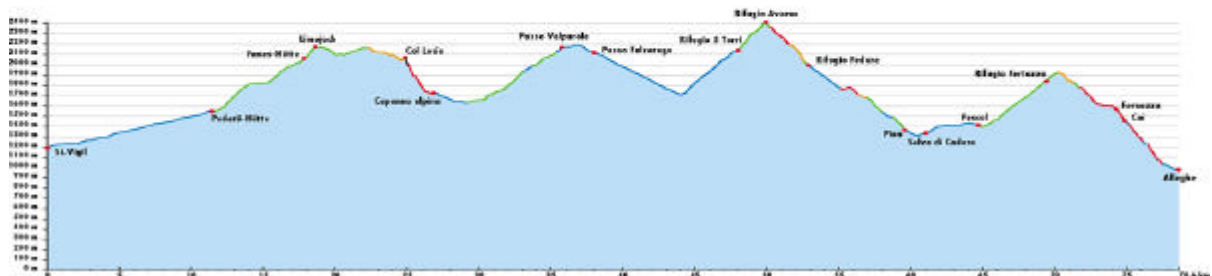
St. Vigil -- dieser Etappenort verdient besondere Erwähnung. Er ist in den vergangenen Jahren bereits mehrmals zum „Gastfreundlichsten Ort der Transalp-Challenge“ gewählt worden. Und ich merke, warum: Die Schlafstätten (Hier von Matratzenlager zu sprechen wäre nicht angemessen) in nicht mehr als 10 Personen fassenden Klassenzimmern mit Teppich. Die Duschen direkt nebenan in dem öffentlichen Schwimmbad, zu dem wir Freikarten bekommen. Und, für einen ausgehungerten Etappenfinisher das Wichtigste: Die perfekte Nudelparty. Hier kocht der Bürgermeister selbst. Pizza, Lasagne, frisches Gemüse, Hähnchen, Salat, Freigetränke, Nachschlag so viel man möchte, Nachtisch. Und so falle ich, nach ausgiebigem Gelage und 2 Bier vollgefressen und sehr entspannt, auf meine Luftmatratze und versinke in einen traumlosen Schlaf. Erst am nächsten Morgen, wie immer um 5:30 Uhr, werde ich vom Piepsen meiner Uhr und vom Geraschel der Anderen zum Start in einen neuen Etappentag geweckt.

25. Juli 2001 –

5. Etappe von St. Vigil nach Alleghe (79 km, 3220 Hm)



5. Etappe:
St. Vigil - Alleghe



„Im Roadbook weist die fünfte Etappe der diesjährigen Adidas BIKE Transalp-Challenge 5 von 5 Sternen in punkto Schwierigkeit, Kondition, Fahrtechnik und Panorama aus. Und die Strecke von St. Vigil nach Alleghe bot alles, was man von einer Königsetappe erwartet: schmale, steile Traumtrails, vier harte Anstiege auf Limojoch, Passo Valporola, Rifugio Averau und Rifugio Fertazza sowie den schönsten Naturpark der Dolomiten (Fanes). 703 der ursprünglich gestarteten 744 Transalp Challenger trauten sich auf die schwerste Etappe der 8-Tage dauernden Alpenüberquerung.“ (Aus täglicher Transalp-Berichterstattung auf www.bicycles.de)

Oh-ja, die fünfte Etappe. Ich schreibe diesen Bericht eine Woche nach dem Rennen und schaffe es beim besten Willen nicht, die Etappe vollständig zu rekapitulieren. Vielmehr sind Bild-, Ton-, Geruchs-, Geschmacks- und Gefühlsfetzen im Gehirn eingebraut, die dort wahrscheinlich nie wieder gelöscht werden:

- Der Sturz meines Teamgefährten und Fahrtechnik-Idols Frank Emde auf der tückischen Steinabfahrt (mit nassen, schräg stehenden Holzbalken) vom Col Locia hinunter.
- Die beiden Schweizerinnen vom Damenteam „Giraffen“, die auf derselben Abfahrt, als niemand mehr fährt und alle schieben, mit einem freundlichen „Entschuldigung, dürfen wir mal vorbei, bitte“ als einzige diesen Felsentrail noch hinunterfahren.



- Der unvergessliche Anblick der unwirtlichen Gesteinslandschaft der Dolomiten im Rifugio Cinque Torri.

- Das beklemmende Gefühl auf der 500 Höhenmeter in die Tiefe rauschenden Asphaltabfahrt vom Passo Falzarego, dort wahrscheinlich

die falsche Abzweigung genommen zu haben, alles wieder hochfahren zu müssen und dabei viel Kraft, Zeit und Platzierungen zu verlieren. Und die unmittelbare Verwandlung dieser Beklemmung in unbeschreibliche Freude als wir, fast ganz unten im Tal, den grünen Pfeil sehen, der uns zeigt, dass wir auf dem richtigen Weg sind.

- Der Engländer, der am Anstieg zum Rifugio Averau von hinten fragend ruft: „Is this the third one?“ Auch er ist vor lauter Gipfeln mit dem Zählen nicht mitgekommen.
- Der Schreck, als ich am Anstieg zum Rifugio Fertazza merke, dass sowohl mein Camelback als auch meine Trinkflasche leer sind, ich aber unbedingt einen Powerbar essen muss, um diesen Anstieg zu schaffen. Und wer Powerbars kennt, weiß: Ohne Trinken bekommt man die Bars nicht runter. Doch als Team sind wir stark: Wir teilen uns Franks letzte Reserve Hydro-Plus.
- Und natürlich: Die legendäre Abfahrt von Fernazza nach Alleghe über bis zu 30% steile Abschnitte. Diese Abfahrt ist wie ein Videospiel mit einzelnen Leveln. Und Level-Übergängen in Form einer Asphaltstraße, deren Serpentinaen wir immer wieder kreuzen:
 1. Level – grün mit Himmel. Die Skipiste runter. Dumpfes Grollen der Wiese unter unseren Reifen.
 2. Level – grau ohne Himmel. Die Schieferabfahrt im Wald. Quietschende Scheibenbremsen und klirrende Gesteinsscherben.
 3. Level – alles braun, oben und unten. Die Fichtennadelröhre. Gigantisch, wie in einer Bobbahn. Alles Geräusch wird von dem weichen Boden und den Bäumen geschluckt.
 4. Level – unten schwarz, oben grün. Die nasse Felsenabfahrt im Wald.

Mitgerissene Steinbrocken poltern beunruhigend neben einem her.

5. Level – alles ist hell, Häuser. Direkt an Vorgärten vorbei fahren wir Betontreppen hinunter. Der Hinterreifen rubbelt beängstigend wenn er nach jeder Stufe blockierend wieder Boden unter sich spürt.

6. Level – Endgegner. Durch die Stadt Alleghe im Sprint gegen heranahende Aliens von hinten.

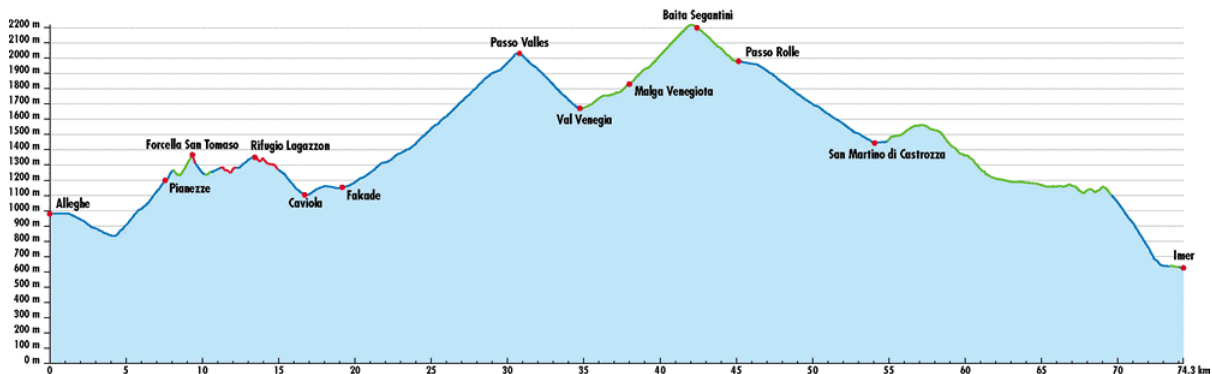
7. End of Game.

Unser Score: 6h21' /
66. Tagesplatzierung /
65. Platz im Gesamtklassement



26. Juli 2001 –

6. Etappe von Alleghe nach Imer (74km, 2480 Hm)



Prinzipiell eine Etappe der eher ruhigeren Sorte. Aber mit einer klugen Etappenstrategie kann man hier einiges an Zeit und Plätzen in der Gesamtwertung gutmachen. Und diese Strategie geht so: Morgens früh aufstehen, weit vorne am Start sein, bis Planezzo alles geben, um dann mit den ersten ca. 40 Teams in den Uphill-Singletrail vor Forcella San Tomaso einzufahren. Wer dort zu spät kommt, den bestraft langes Schlangestehen im Trail und großer Zeitverlust. Nach Caviola kann die Etappe dann locker gefahren werden, um sich für den nächsten Tag, die 7. und zweitlängste Etappe, zu schonen.

Frank und ich versuchen, diese Strategie heute umzusetzen. Der Teil mit dem „alles geben“ und der frühen Traildurchfahrt klappt auch ganz gut. Nur das „locker Fahren danach“ funktioniert heute irgendwie nicht. Obwohl ein außenstehender Beobachter unser niedriges Tempo durchaus für lockeres Fahren hätte halten können, quälen wir uns, ziemlich unlocker, die zwei verbleibenden Gipfel dieser 6. Etappe hinauf. Nach dem Passo Rollo rollt es dann wieder besser und wir fahren mit Druck die schmalen, welligen Schottertrails hinter San Martino di Castrozza. Dabei helfen wir noch einem

mit Platten und kaputter Pumpe liegengebliebenen Team aus der Patsche, denen wir unsere einzige Pumpe geben. Was sind wir nur für noble Zeitgenossen...

Zum Thema Platten: Auf der Abfahrt nach Imer fahren wir bestimmt an 5 Teams vorbei, die am Wegesrand stehen und einen Platten reparieren. Grund: Überhitzung durch zu langes, kräftiges Bremsen sowie falsche Fahrtechnik.



Plattenvermeidungstipps vom erfahrenen Alpencrosser: Keine Dauerbremsungen mit Felgenbremsen oder gleich

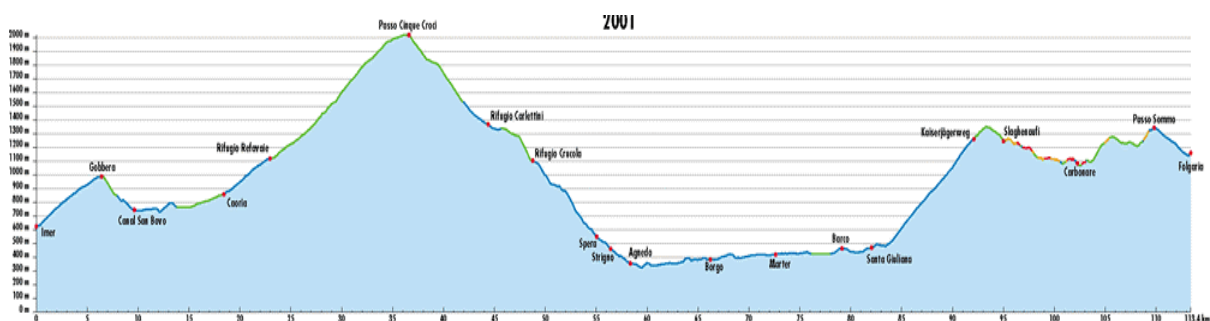
Scheibenbremsen montieren (ich habe welche und möchte nie wieder meine unschuldigen, reifentragenden Felgen mit den fiesen und gemeinen Bremsklötzen in Verbindung

bringen). Und: niemals das Hinterrad blockieren. Das gibt auf steinigten Abfahrten sofort einen Durchschlag.

Wir müssen heute einiges richtig gemacht haben, denn wir erreichen einen noch nie dagewesenen 54. Tagesplatz (in 4h31') und katapultieren uns damit in der Gesamtwertung um acht Plätze auf den 57. Platz nach oben.

27. Juli 2001 –

7. Etappe von Immer nach Folgaria (113km, 3541 Hm)



Bereits an den Abenden der vorangegangenen Etappen geben wir, mehr im Spaß aber auch mit einem kleinen bisschen Ernst dabei, zu erkennen, dass auf der siebten Etappe mit einem Angriff des Teams „Herzmuskel“ gerechnet werden muss. Wir zitieren dabei jedes Mal den ehemaligen Triathleten und 3-maligen Tour de France Gewinner Lance Armstrong mit einem Statement aus einem Interview des französischen Fernsehens am Vorabend der diesjährigen L'Alpe d'Huez Etappe.

„Heute war ruhig...“, sagt dort Lance auf französisch, „...et demain: ATTAQUE!“ Wegen der Länge der siebten Etappe kann mit einer guten Tagesleistung sehr viel Zeit im Gesamtklassement gutgemacht werden.

Ihr Leser dieses Berichts werdet spätestens jetzt bemerkt haben, dass sich Euer Team „Herzmuskel“ im Verlauf dieser Transalp-Challenge immer mehr der „Hauptsache Ankommen, die Landschaft genießen, bloß kein Stress“ Mentalität entledigt und sich mehr und mehr der Rennatmosphäre mit Strategie und Taktik, Jagd nach Plätzen und Minuten, Zeitabständen zu anderen Teams und hektisch durchfahrenen Verpflegungsstellen hingibt. Aber sei's drum, beides hat seinen Reiz. Und schließlich sitzen uns immer noch die Schnellspanner im Nacken.

So fahren Frank und ich den ersten Anstieg zum Passo Cinque Croci flott hoch und hoffen, auf der darauffolgenden Abfahrt in eine gute Gruppe zu fahren, mit der wir die 30 km in der Ebene vor dem 2. Anstieg optimal, also mit belgischem Kreisel, überbrücken können. Wir erwischen auch eine Gruppe, aber gut ist die nicht. Echte Anfänger in Sachen Gruppenfahren. Vorne wird nicht gewechselt, nicht angezeigt und unangekündigt gebremst. Nachdem es zweimal durch Vollbremsungen der Vorderleute fast zum Crash kommt, beschließen Frank und ich uns von der Gruppe zu entfernen. Nach vorne, versteht sich. Frank, mit formidabilem Antritt, kommt von der 3. Position aus angeprescht. Ich weiß Bescheid, beschleunige vorher, hänge mich direkt und hoffentlich als einziger hinter ihn. Frank zieht seinen Antritt durch bis ihm die Beine platzen, dann gehe ich vor und ziehe uns beide in Zeitfahr-Style von der Gruppe weg. Als ich mich zum ersten Mal nach dem Antritt umsehe, ist die Gruppe bereits 200 Meter hinter uns und macht, völlig demoralisiert, keine Anstalten uns zu folgen. Als 2-er Zeitfahrteam fegen wir durchs Val Sugana bis zum Kaiserjägerweg. Dieser heißt so, weil dort im 1. Weltkrieg die österreichischen Truppen, die sogenannten „Kaiserjäger“, ihre Nachschublinie legten für den blutigen Kampf gegen die Italienischen Gebirgstruppen, die „Alpini“.

Die an diesem historischen Ort kämpfenden Transalp-Challenge Teilnehmer vergießen am heutigen Tage nicht ihr Blut. Dafür ihren Schweiß, und davon viel. Bei 32°C im Schatten steht die Sonne bereits den ganzen Tag auf der engen, verschlungenen Asphaltstraße. Und wer sich vom Höhenprofil täuschen lässt und denkt, am Kaiserjägerweg wären die letzten nennenswerten Höhenmeter dieses Tages gewesen,

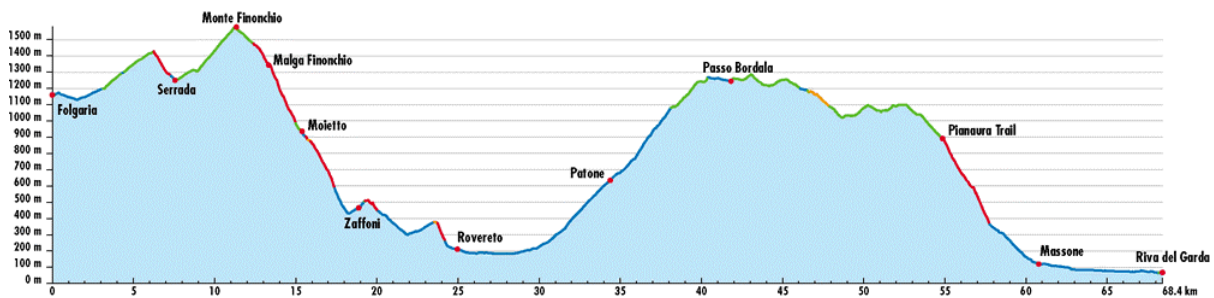


begeht einen großen Fehler. Die letzten 20 km dieser Etappe mit ihren fast noch einmal 700 Höhenmetern auf Singletrails, saugen jedem die letzte Kraft aus den

Beinen. Und dann geht die Zielgerade in Folgaria auch noch steil bergauf. Dort fangen wir im Sprint das Norwegische Chaingang Team ab und freuen uns über das kalte Erdinger Alkoholfrei im Ziel und unsere beste Tagesplatzierung (51.) dieser Transalp-Challenge. Wir waren heute 6h42' unterwegs und klettern zwei Plätze auf den 55. Platz in der Gesamtwertung nach oben.

28. Juli 2001 –

8. Etappe von Folgaria nach Riva del Garda (68 km, 2256 Hm)



„Heute widmen wir uns wieder der Fahrtechnik. 60 Prozent der Schlussetappe nach Riva wurden dieses Jahr modifiziert. Nicht nur, dass sie mit 68 Kilo- und 2256 Höhenmetern deutlich gestreckt wurde. Mit 9,4 km Singletrails gehört sie fahrtechnisch zu den anspruchsvollsten. Erste Trial-Übung kurz nach dem ersten Anstieg nach Serrada hinunter. Auf Schotter weiter zum nächsten Peak: Monte Finonchio (400 Hm). Jetzt alles klar machen für den zweiten, längeren (1400 Hm!) Trial-Abflug nach Zaffoni. In Rovereto heißt es noch einmal runterschalten: der allerletzte böse Anstieg dieser Transalp, zum Passo Bordala hinauf. 1000 Höhenmeter – dann könnt ihr den Lago schon fast riechen. Aber nicht gucken, denn ihr müsst euch für die letzte Abfahrt wirklich konzentrieren. Die Pianaura-Trails haben schon ganz andere aus dem Sattel gehobelt. Also, bitte passt auf euch auf, damit wir in Riva ordentlich feiern können.“ (Aus „Transalp Daily“)

Seit acht Tagen kämpfen wir mit den Bergen, mit den Anderen und mit uns selbst. Sitzen jeden Tag im Sattel und fahren jeden Tag „Anschlag“. Schicken morgens und abends kleine Stoßgebete zum allmächtigen Herrscher über alle Alpenradler (nein, es ist nicht Uli Stanciu...), er möge uns von Stürzen, Defekten und Darmgrippen schützen. Und sehen jede Nacht vor dem Einschlafen das Ziel in Riva del Garda vor unserem inneren Auge und können es nicht erwarten, endlich da zu sein. Aber jetzt, am Morgen der achten Etappe, bin ich fast ein bisschen traurig, dass heute Nachmittag schon alles vorbei sein soll. Wo es doch gerade so gut läuft.



Genug der Gefühlsduselei: Startschuss, supernervöser Start. Heute muss sich niemand für eine Folgeetappe schonen. Und dann: Die Favoriten werden von einem Polizisten falsch geleitet, eine weitere Gruppe hinter uns verfährt sich ebenfalls. Bei der Einfahrt in den Wald finden sich alle wieder. Die Cracks fahren jetzt allerdings hinten und die langsame Gruppe vorne. Das ist übel, denn es geht im Wald direkt in einen knallharten Singletrail Downhill. Also Schlangestehen. Bei der Abfahrt zerreißt es Frank die Außenhülle vom hinteren Schaltzug. Er kann jetzt nur noch vorne schalten, fährt also mit drei Gängen. Doch heute sind wir gut drauf. Der Defekt (unser einziger in den acht Tagen) motiviert meinen Teamgefährten noch. Er drückt mit dickem Gang den Anstieg nach Patone hoch als handele es sich um einen Abrauhügel in der Rheinischen Tiefebene. Auf dem allersteilsten Asphaltstück dieser gesamten Transalp-Challenge, hoch zum Passo Bordala, überholen wir (diesmal fahre ich und Frank rennt) an die zehn Teams.

Oben angekommen, passieren wir die allerletzte Verpflegungsstation des Rennens. Und dann nur noch den Pianaura Trail hinunter. Wir gehen kein Risiko mehr ein, ein Sturz mit dem Ziel so nah vor Augen wäre wirklich dumm. Aber dieser waldige, dunkle Trail mit riesengroßen, glatten und rutschigen Steinen verlangt mir noch einmal alles ab. Ich bekomme vom vielen Bremsen fast einen Krampf in der Hand. Und es kostet viel Kraft, über eine so lange Abfahrt konstant die Konzentration aufrechtzuerhalten.

Endlich unten. Das letzte flache Stück nach Riva. Und noch einmal die Spezialität der Triathleten vom Team „Herzmuskel“: Time-Trial in der Ebene. Wir erbeuten noch ein Mixed Team und zwei Schweizer Halbprofis, die kaum in unserem Windschatten mithalten können. Dann das Ortsschild „Riva del Garda“. Jetzt lieber die letzten Minuten der Transalp-Challenge genießen. Wir lassen die Schweizer wieder vor. Und auf einmal, es geht alles sehr schnell, die schwarze Zielbanderole.

Viele Menschen säumen die Strecke, der Stadionsprecher ruft unsere Namen, wir sind am Ziel.

Was für ein Tag, was für eine Woche. Ein letzter Blick auf die Ergebnisliste: Wir sind im Gesamtklassement 54. Team von 240 gestarteten Herrenteams. Wenn uns

vor dem Rennen jemand diese Platzierung vorhergesagt hätte, wir hätten ihn für verrückt erklärt.



Und so freuen wir uns den ganzen Abend über unser tolles Ergebnis, erzählen uns gegenseitig, anderen Teams und unschuldigen Zuschauern was für Helden wir sind und stoßen mit Finisher-Prosecco und allem Möglichem auf unvergessliche acht

Tage an. Nur, bis heute konnte mir niemand erklären, warum am Gardasee zwei Monde am Himmel stehen.