

## PBP 2003 aus Sicht eines Tiefliegers...

für alle, die es interessiert, hier ein kleiner Erfahrungsbericht von Paris-Brest-Paris 2003 aus Sicht eines Liegeradfahrers (Quantum Toxy TT, Obenlenker, Rohloff).



Die wesentlichen Unterschiede (beim Fahren) zu einem Renner dürften wohl sein:

- + Nicht die geringsten Beschwerden oder Schmerzen an Hintern, Händen, Nacken;
- + freier Blick nach vorne auf die Landschaft anstatt auf die nächsten 5m Asphalt;
- mühsameres Berganfahren ohne die Freude und Abwechslung des Wiegetritts;
- kein bzw. selten Gruppenfahren mit Windschatten und Führungsarbeit bzw. Teamwork.

Das großartige Rennen lief im August in der 34. KW von Montag bis Freitag; wie der Name schon sagt, wurde in Paris gestartet, nach Brest geradelt, um dann umzukehren und wieder nach Paris zurück zu fahren. Insgesamt 1.225km (nach meinem Tacho 1.250) durch die Normandie und die Bretagne im Norden Frankreichs - schon ein ganz schöner Happen.

Nach Paris gefahren bin ich mit dem Auto, in der Nacht von Samstag auf Sonntag. Von Flensburg sind auch das 1.100km, und da wir, d.h. mein Vater und ich, in der Nacht fahren, kommen uns die komplett beleuchteten Autobahnen in Belgien sehr gelegen. In der Frühe kommen wir am Campingplatz an, Sonntag Morgen um 8:00 können wir dann endlich einchecken. Es ist unglaublich - der ganze Campingplatz ist ein einziges Fahrerlager. Ich schätze, 1.000-2.000 Radsportler sind hier versammelt, von den insg. etwa 4.100 Teilnehmern, die allermeisten mit Rennrädern, diese allerdings oft ziemlich umfangreich ausgestattet mit viel Beleuchtung, Lenker- und großen Satteltaschen und großen Teils mit Schutzblechen. Manche jedoch bleiben minimalistisch; ein Franzose führt mir sein Rad vor - 6,8kg inkl. fatter Taschenlampe vorn! Doch etwas weniger als die geschätzten 17kg meiner Liege - allerdings komplett inkl. Trinkflaschen, Gepäck, Dynamo, Schutzbleche etc.

Die Einschreibung erfolgt dann am Sonntag Nachmittag auf dem Schulgelände des örtlichen Gymnasiums in Guyancourt. Zunächst wird das Rad gecheckt, auf Beleuchtung inkl. Ersatzbirnen für den bzw. die Scheinwerfer. Auch eine Sicherheitsweste oder ein Reflexband gehören zur Pflicht; wer dabei erwischt wird, es in der Nacht nicht zu tragen, darf mit einer Zeitstrafe rechnen.



Nach dem Radcheck gelangt man dann auf den Sportplatz, wo hunderte, wenn nicht tausende von Rädern stehen. Ich glaube, kaum eine Messe hat so viel zu bieten, wie es dort zu sehen gibt.



Wirklich alle Marken und Sorten Rennrädern, angefangen bei schon reichlich betagten "Stahlrössern" über Carbonrenner bis hin zu Titanflex-Geräten - einfach alles. Auch die Auswahl an Spezialrädern ist nicht schlecht. Tandems und Tridems, klar, aber auch alle Sorten von Liegerädern, 2- und 3-rädrig. Ein anscheinend komplett selbst geklebtes Carbon-Liegerad, teilverkleidete, vollverkleidete Räder, Dreiräder. Sagenhaft auch ein Liegerad-Tandem, vorne zwei Räder, gelenkt wie beim Auto mit Querlenkern, hinten 1 Rad, ich glaube 2 oder gar 3 Dynamos, 5 Scheinwerfer vorne, komplett gefedert - ein irres Geschoss. Wie das wohl bergab läuft...?

Der Tag endet mit einem Fototermin in der Mitte des Kreisels vor der Schule. Etwa 200 deutsche Teilnehmer gibt es in diesem Jahr - so viele wie noch niemals zuvor, ich glaube, letztes Mal vor vier Jahren waren es nur etwa 100.

Zurück auf dem Campingplatz beginnt eigentlich ein elendiges Warten auf den Start. Es ist jetzt Sonntag Abend, und ich soll ja erst Dienstag früh um 4:45 in der Gruppe der Spezialräder starten. Man schlägt die Zeit ein wenig tot, guckt und bastelt ggf. noch etwas am Rad, schlendert über den Platz und trifft alte und neue Bekannte. Teilweise sind das ganz schöne Sportskanonen; ein Kandidat hat dieses Jahr Trondheim-Oslo in 17 Stunden gefahren - eine höchst ordentliche Zeit für 540km, ein anderer ist die Jeantex-Transalp-Tour gefahren - 820km mit 20.500hm, zu fahren in 7 Etappen, in 32 Stunden- und, weil es wohl sonst noch nicht genug gewesen wäre, davor noch ein 3-fach-Triathlon (ca. 10km Schwimmen, 540km Radfahren, 123km Laufen...). Es sind also durchaus Cracks am Start; ich brauche gar nicht daran zu denken, mich mit denen messen zu wollen. Der Letztgenannte hat PBP dann übrigens in hervorragenden ca. 61 Stunden absolviert - trotz eines gebrochenen Rahmens, der unterwegs 2 Mal notdürftig „geschiebt“ werden musste! Es gibt aber auch viele andere Fahrer, denen nicht irgendeine Zeit, sondern vielmehr überhaupt das Ankommen innerhalb des Zeitlimits wichtig ist. Man bedenke, dass 1999 das Durchschnittsalter immerhin 46 betrug! Mit meinen 37 Lenzen ziehe ich den Altersschnitt also wahrscheinlich noch richtig runter...

Am Montag Morgen ist um 9:00 ein Prolog angesetzt. In der Nacht hat es allerdings fürchterlich geschüttet; wir haben in unserem Zelt einen mäßigen Wasserschaden erlitten, die Straßen sind nass und schmutzig, und so verzichte ich auf die 28km durch die Region. Am Spätnachmittag und Abend dann ziehen immer größere Scharen von Radlern in Richtung Schule. Die, die richtig schnell sein wollen, starten heute Abend um 20:00; das Zeitlimit beträgt für sie 80 Stunden; die größte Gruppe, etwa 3.000 Fahrer, gehen dann um 22:00 an den Start mit einem Zeitkonto von 90 Stunden. Mein Start ist dann am Dienstag früh, um 4:45, als Spezialradfahrer 15 Minuten vor den „Normalrädern“. Die Entmischung

macht sicher Sinn, sind doch teilweise auch abenteuerliche Gefährte dabei, und auch ein Tandem ist natürlich bei weitem nicht so beweglich und dynamisch in einer Gruppe wie ein Renner.

Um 3:15 ist also wecken angesagt, wobei ich in der Nacht natürlich sowieso nicht allzu viel geschlafen habe. Das Rad hatte ich schon am Abend vorher startklar gemacht, also nur frühstücken, anziehen, mit meinem Vater losrollen (er will allerdings nicht mit fahren).

Am Start ist nur mäßig etwas los; das Gros der Fahrer ist ja schon lange unterwegs. Wichtig ist jetzt, sich den Startstempel zu holen und die Magnetkarte für die Zeiterfassung durch zu ziehen - sonst gibt es keine Wertung. Die Zeiterfassung ist dann auch während des ganzen Rennens online u.a. im Internet, so dass durch Eingabe der Startnummer eines Fahrers jederzeit abgerufen werden kann, wann er welche Kontrollstelle passiert hat bzw. wo auf der Strecke er sich so ungefähr befindet.

Um 4:40 stehe ich dann mit vielleicht 30 anderen an der Startlinie, vorne wird -auf Französisch- noch eine ganze Menge erklärt, wahrscheinlich wird auf einige gefährliche Punkte aufmerksam gemacht, dass man das Führungsfahrzeug, dass die ersten vielleicht 10km voran fährt, nicht überholen darf u.s.w. Nach einer Weile wird es auch ins Englische übersetzt, aber das hört man hinten auch nicht viel besser.

Um 4:45 die Startfanfare, wir rollen los, unter dem Beifall eines für diese Uhrzeit erstaunlich großen Publikums brezeln wir durch die Vorstädte Paris', mit 35-50 Stundenkilometern. Es ist zwar noch dunkel, aber die Straßenbeleuchtung ist hier noch sehr dicht. Später dünnt sie sich dann mehr und mehr aus, dann fährt das Führungsfahrzeug rechts raus, und wir werden uns selbst überlassen. Richtig Orientierung, wo man sich gerade befindet, habe ich kaum; ich fahre viel den Vordermännern und -frauen hinterher -ich glaube, etwa 250 Frauen nehmen teil an der Tour- und folge den Schildern. Ein dickes Lob an die Veranstalter für diesen Punkt: die kompletten 1.225km sind perfekt und für mich fehlerfrei ausgeschildert - nicht ein einziges Mal bin ich falsch gefahren oder habe die Karte benutzen müssen. das ist nicht schlecht!

Langsam dämmt es, und auf nur mäßig hügeligen Straßen geht es stetig Richtung Westen. Eine Wolkendecke hält sich bis zum Mittag, dann wird es mehr und mehr sonnig. um 13:31 erreiche ich die erste Kontrolle bei km223 -die Kontrollen sind eben nicht ganz so dicht gesät wie bei einer RTF. Allerdings gab es bereits bei km141 eine Verpflegungsstation. Der Fahrschnitt beträgt bis her noch für mich hervorragende 29,5km/h, aber dass das nicht so bleiben würde, war mir schon klar.



Ab jetzt wird das Geländeprofil dann auch mehr und mehr profiliertes, es gibt z.T. auch längere Steigungen, allerdings wohl meist im mäßigen Prozentbereich. Ich kann es nur schätzen, aber ich denke, es ging nur selten mal über 4% hinaus, aber auch das bremst schon ganz gewaltig. Ich vermisse den lockeren Wiegetritt vom Rennrad. Gerade bei

diesen recht kurzen Anstiegen von vielleicht 1-2km kann man im Wiegetritt mal eben locker die Leistung etwas erhöhen und sich trotzdem dabei etwas entspannen. Hinzu kommt der meist fürchterlich rauhe französische Straßenbelag. Es rollt einfach überhaupt nicht, auch bei leichtem Gefälle ist manchmal noch mittreten angesagt, um wenigstens Tempo 30 halten zu können.

Die Sonne ist jetzt voll draußen, und ich trage auf einige Stellen noch einmal Faktor 30 auf - letzten Endes wird mich das aber nicht vor Sonnenbrand bewahren. Die nächsten Tage brennt die Sonne von morgens bis abends auf uns herab. Lippen, Nase, Oberarme und Hals bekommen ziemlich einen mit.

Die jetzt bergigeren Etappen drücken meinen Schnitt ganz erheblich. Das Gelände ist teilweise vielleicht so wie im Weser Bergland, insgesamt sehr hübsche Gegenden mit hübschen Ortsdurchfahrten. Aber bei einer solchen Tour interessiert der Fahrschnitt auch nicht wirklich; wichtig ist ja die Gesamtzeit inkl. aller Pausen, und solche Pausen sind, jedenfalls für mich, ab und zu einfach notwendig. Immer wieder kommt man an Verpflegungsstellen vorbei, von radbegeisterten Franzosen und Französinen liebevoll aufgebaut - einfach Klasse. Während eines kleinen Hängers steuere ich eine solche Station an, und nach wenigen Minuten Pause geht es mir wieder ganz prächtig, und voll motiviert radle ich wieder los.



Die Ersten kommen mir inzwischen wieder entgegen - die können doch unmöglich schon in Brest gewesen sein, denke ich mir, und die teilweise etwas enttäuschten Gesichter mit einem mühsam abgerungenen Lächeln deuten wohl eher darauf hin, dass diese Fahrer aus welchen Gründen auch immer haben aufgeben müssen. Da vom Veranstalter - verständlicherweise- kein Rücktransport angeboten wird, ist es tatsächlich wichtig, zu wissen, wann man aufhören sollte, um wenigstens noch aus eigener Kraft wieder zurück nach Paris zu kommen. In diesem Jahr mussten knapp 600 Fahrer aufgeben. Ich bedaure sie wirklich, und hoffe sehr, dass mir so etwas erspart bleiben wird. Immerhin hat jeder Teilnehmer hier die Brevets über 200, 300, 400 und 600km in diesem Jahr erfolgreich absolviert, sonst wäre er ja nicht zugelassen worden. Wer weiß schon, was diesen Fahrern widerfahren ist. „Alles kann passieren auf dieser Tour“ ist eigentlich ein Spruch vom RAAM (Race Across Amerika, ca. 5.000km auf einer Etappe), der aber sicherlich auch hier schon angewendet werden kann. Das etwas Passieren kann, womit man bei aller Planung und Vorbereitung nicht gerechnet hat, werde auch ich später noch am eigenen Leib erfahren dürfen...

Am Abend um 20:58 stempele ich in Tinteniack ein, bei km366, nach brutto also immerhin schon etwa 16 Stunden Fahrt. Inzwischen habe ich auch die ersten bzw. letzten aus der Startgruppe vor mir um 22:00 eingeholt, die ja schon eine Nachtfahrt hinter sich haben und jetzt in ihre 2. Nacht starten. Ich bereite mich also wie viele andere auch auf die Nachtfahrt vor, langes Trikot anziehen, Sicherheitsweste, etwas Essen. Ich gehe zusammen mit Robert auf die Strecke; es ist schon nicht schlecht, wenn man nicht ganz alleine ist.

Andererseits - es sind wirklich genügend Leute unterwegs; vor uns zieht sich eine endlose Kette roter Lichter durch die Nacht. Robert ist derjenige, dem im Laufe des Tages sein Rahmen gebrochen ist: „Bei einem Anstieg im Wiegetritt, es knirschte schon eine ganze Weile etwas, hatte ich plötzlich mein Hinterrad neben mir...“. Aber so etwas bringt einen Randonneur noch lange nicht aus dem Konzept. Das Unterrohr war kurz unterhalb des Steuerrohres gebrochen. In einer Autowerkstatt werden links und rechts zwei Alustreifen aus Nummernschildern gegen genietet, unten drunter noch ein kleines Flacheisen - es wird halten bis etwa km850, dann muss das Ganze noch einmal mit richtigen Flacheisen und ordentlichen Bolzen wiederholt werden, aber es hält dann tatsächlich bis Paris.

Die Zusammenfahrt mit Robert klappt ganz gut. Es ist so, dass er als Rennradfahrer sich auf mich einstellen muss; umgekehrt geht es leider nicht: bergan muss er sich ziemlich Zeit lassen, wenn er sich bergab richtig klein macht und hinter der Kuppe ein bisschen antritt, rollen wir gleich schnell bergab. Auf dieser ersten Nachtetappe bis etwa 1:00 läuft es noch sehr gut; wir machen ordentlich Tempo, auf den letzten Kilometern merke ich dann aber eine deutliche Erschöpfung. Und es wird langsam richtig kalt. Bei der nächsten Kontrolle bei km452 heißt es also, sich richtig warm anzuziehen. Ich bin hundemüde und friere, will aber trotzdem weiter fahren.

Diese Etappe jetzt ist einigermaßen schlimm. Es ist sehr bergig, ich schaffe überhaupt nichts mehr, bei einer Geheimkontrolle, also einer, die nicht im Streckenheft angekündigt ist, muss ich mich eine viertel Stunde hinlegen, um dem Sekundenschlaf zu entkommen. So richtig dauerhaft hilft es aber natürlich nicht. Es werden locker 4,5 Stunden für 77km - nicht gerade berauschend...

Trotzdem, es läuft noch, und ich komme eben doch mit jedem Tritt weiter. Am nächsten Tag gegen Mittag ist dann Brest erreicht, die weiße Stadt. Vorher ging es noch über einen kleinen, aber richtigen Berg, den Roc Trevezel, die Straße erreicht eine Höhe von etwa 350m über N.N. Nachdem ich noch unten im Tal eine etwa 30 minütige Schlafpause gemacht habe, „klettere“ ich langsam, aber stetig hinauf.



Nachdem ich die letzte Nacht mit Robert gefahren bin, bin ich jetzt wieder für mich allein unterwegs, also kein Windschatten oder so etwas. Trotzdem gefällt es mir allein recht gut; ich kann meinen eigenen Rythmus fahren. Die Rückfahrt von Brest ist dann irgendwie viel einfacher, mit einer schnellen Abfahrt komme ich zurück zur Kontrolle in Carhaix-Plouguer. Für die Rückfahrt brauche ich gut eine Stunde weniger als für die Hinfahrt über den Berg.

Die Etappe, die letzte Nacht so schwer gewesen ist, nehme ich jetzt bei Tageslicht in Angriff, und es läuft erheblich leichter. Auch das gute Gefühl, „über den Berg“ zu sein und sich auf dem Rückweg zu befinden, hilft sicherlich, und die Tatsache, dass man auf dieser Etappe jetzt auf dem Rückweg tatsächlich Höhe verliert, das spürt man schon.

So langsam naht die 2. Nacht, von der die erste Hälfte kein Problem darstellt. In der 2. Hälfte wird es dann gegen Morgen richtig kalt, ich schätze so vielleicht 8°C in den Tälern, wobei die von mir empfundene Temperatur durch Müdigkeit und Erschöpfung noch viel viel niedriger ist. Über mir ein phantastischer Sternenhimmel, und dann endlich zieht ein herrlicher Morgen auf, Nebelschwaden im weichen Morgenlicht...



Am Donnerstag Morgen um 9:28 erreiche ich Villaines la Juhel bei km1002, und hier erliege ich einem in gewisser Weise verhängnisvollen Fehler: Sehr gute Zeit, sagt mir die Dame an der Stempeluhr, jetzt sind es nur noch 2 Kontrollen. Ein kurzer Blick auf die Stempelkarte sagt mir entsprechende 165km - bei meiner bisherigen Zeit müsste ich ja glatt noch unter 60 Stunden reinkommen können! Mein Fehler war, dass nach der 2. Kontrolle natürlich noch das Stück bis Paris zu absolvieren wäre, und es somit noch 223km bis ins Ziel wären, aber das merke ich jetzt leider nicht. Das Streckenheft ist auch etwas durcheinander aufgebaut, was die Kontrollstempel anbetrifft, und so bin ich mit dem falschen Programm im Kopf, nur noch etwas mehr als 160km fahren zu müssen, wieder abgefahren.

Hoch motiviert, lasse ich es ordentlich rauschen, überhole auch bergan zahlreiche andere Fahrer, von denen manche schon ganz schön gezeichnet dreinschauen. Mein Tempo ist zu hoch; das juckt mich jetzt wenig, aber die Retourkutsche wird kommen...

Der Tag wird wieder warm, die Sonne sehr stechend, der Asphalt fürchterlich rauh. Die letzten 30km zur Kontrolle bei km 1167 in Nogent le Roi sind ein reichlicher Quälkram, endlos, ich fahre wie in Trance. Die Sonne sticht mir auf den Bregen, kein Lüftchen weht, das gleichmäßige Kettengeräusch und ein regelmäßiges Geklapper von meiner Vorderradnabe wie von einer Eisenbahn sind richtig hypnotisierend, und mein ganzer Geist ist darauf programmiert, an der nächsten Kontrolle sei Schluss. Doch die kommt und kommt nicht; ich fühle mich wie bei StarTrek in einer Endlosschleife gefangen. Irgendwie und irgendwann erreiche ich dann doch noch Nogent le Roi, die Kontrolle, von der ich dachte, das müsse jetzt Paris sein. Ich wundere mich schon, dass ich mein Stempelheft zurück erhalte, wird es doch normaler Weise bei der letzten Kontrolle einbehalten. Auch sieht es doch einiges anders aus als an der Startstelle in Paris... Ich fahre also wieder los und folge weiter den Schildern, die mich wieder aus dem Ort raus in's Grüne leiten. Das kann nicht sein, denke ich mir, ich muss träumen. Also halte ich an und warte eine kleine Weile darauf, dass ich aus dem blöden Traum aufwache, in dem es für mich keinen Sinn macht, mich abzuschinden, das bringt ja doch nichts. Ich bin überzeugt davon, dass ich eingeschlafen bin, und warte also darauf, dass ich aufwache, um weiter fahren zu können. Klappt aber irgendwie nicht, und so lasse ich mich auf den Seitenstreifen rollen und mich umfallen - vom Liegerad fällt man ja nicht weit. Bald schon stehen Leute um mich herum, die mich versuchen, anzusprechen, aber was soll ich mich mit diesen Traumgestalten groß unterhalten - ich bleibe stumm. Selbst als Uwe reinschaut komme ich nicht richtig zur Besinnung.

Diese reichlich peinliche Geschichte führt am Ende dazu, dass man mich in ein Krankenhaus verfrachtet, wo ich dann langsam wieder zur Besinnung komme und schon bald merke, was für einen Bockmist ich 55km vor dem Ziel verzapft habe! Aber nun nützt es erst einmal nichts, die Ärztin läßt mich natürlich nicht gleich wieder los (so frisch sehe ich wohl auch nicht gerade aus); ich muss die Nacht bleiben. Die Untersuchungen bestätigen aber, dass letzten Endes alles in Ordnung ist mit mir, die Blutwerte bestens o.k., nur die biochemischen drastisch erhöht, aber das ist nach immerhin schon knapp 1.200km wohl nicht anders zu erwarten. Ich bekomme normal zu trinken und zu essen, und am nächsten Morgen um 8:00 holt mich ein Offizieller von der Rennleitung mit dem Auto ab und bringt mich in rasender Fahrt zurück zu meiner letzten Kontrolle, damit ich die Tour mit möglichst wenig Zeitverlust ordnungsgemäß zu Ende bringen kann. Toll, diese Freundlichkeit und dieses Engagement der Franzosen und auch meiner Vereinskameraden - selten habe ich so tolle menschliche Erfahrungen gemacht. Ich bin richtig gerührt.

An der Kontrolle werde ich freudig begrüßt - meine Geschichte hat sich wohl rumgesprochen, und es ist wohl jeder froh, dass das, was wie ein Unfall aussah, in Wahrheit zum Glück nur ein „Umfall“ war. Man zeigt mir mein Rad, dass zur Kontrolle zurückgebracht worden ist, und ich nehme die letzte Etappe in Angriff.

Nach 10 Stunden Schlaf und ordentlichem Essen sind die letzten 55km natürlich ein Kinderspiel, und so komme ich nach etwa 78,5 Stunden ungewöhnlich frisch und erholt in Paris an. Das ist natürlich ein Zieleinlauf, wie er mir überhaupt nicht gut passt. Ich wollte und hätte schon 12 Stunden früher, zwar müde, kaputt und bedeckt mit Straßenstaub von 1.225km, aber glücklich in Paris einlaufen sollen. Stattdessen ausgeschlafen, geduscht, rasiert - irgendwie die völlig falsche Art. Aber ich bin trotz dieses Ausfalls im Zeitlimit geblieben, habe im Krankenhaus auch keine für mich „unerlaubten“ Maßnahmen wie Medikamente oder Infusionen erhalten, und somit geht die Sache noch einigermaßen in Ordnung. Trotzdem Mist; es hätten 66 Stunden oder sogar noch etwas besser werden können, und überhaupt die Rettung aktiviert zu haben gefällt mir auch nicht.

Alles in Allem eine irre Tour, ein wahnsinns „Rennen“ - auch wenn es für mich kein richtiges Rennen ist, dafür fehlen mir schlicht die Voraussetzungen. Die ersten waren wieder einmal nach etwa 44 Stunden in Paris; ein Bekannter aus Kiel hat es in knapp 55 Stunden gepackt. Auf dem Liegerad hatte ich ansonsten kaum etwas auszustehen; kein Defekt, mir taten weder Hände noch Hals oder Nacken noch der Hintern weh. Viele, wohl fast alle Rennradfahrer wußten schon nach der halben Strecke nicht mehr, wie sie sitzen sollten. Einige kamen mit Halskrause und Blasen an den Händen in Paris an. Bergan hatte ich trotzdem stets meine liebe Not, es gibt eben keinen Wiegetritt, und das Rad ist schwerer, aber bis zu meinem Aussetzer war es eine hervorragende Zeit, die ich wohl auch mit einem Rennrad nicht wesentlich hätte unterbieten können. Dass man unterwegs müde wird, ist wohl klar, aber die vielen radsportbegeisterten Franzosen, Männer, Frauen und Kinder, die Stände mit Obst, Wasser, Kaffee, Croissants oder Kuchen an den Straßen aufgebaut haben und einem auch mitten in der Nacht noch ein fröhliches „bon voyage“ zurufen - das bleibt einem in Erinnerung! Noch etwas mehr Bergtraining, und das nächste Mal wird es bestimmt noch viel viel besser laufen. Ein phantastisches Erlebnis!!