

# Die grossen Stärkeprüfung per Liegerad

Peter Wieland

1996

## Inhaltsverzeichnis

<b>1 Die Store Styrkeprøve (22.06.1996)</b>	<b>2</b>
1.1 Die Geschichte	2
1.2 Die Strecke	3
1.3 Das Training	4
1.4 2319	6
1.5 Anreise und Vorbereitung	6
1.6 Das Rennen	7
1.6.1 Langsamer Anfang	7
1.6.2 Schnelle Fahrt nach Driva	8
1.6.3 Über das Dovre-Gebirge	8
1.6.4 Fernsehaufnahmen und Halbzeit	8
1.6.5 Der schwerste Teil ab Lillehammer	9
1.6.6 Noch 100 Kilometer	10
1.6.7 Die letzte Essensstation	10
1.6.8 Die steile Steigung von Gjelleråsen	10
1.6.9 Im Ziel	11
1.7 Nachbetrachtung zum TROLL	11

# 1 Die Store Styrkeprøve (22.06.1996)



Abbildung 1: Die grosse Kraftprobe - Radrennen

## 1.1 Die Geschichte

In 1967 121 Norwegian riders waited on the start line in Trondheim ready to go to Oslo. 550 km with road laid in front of them ready to be conquered. This was the start of the world longest one-stage ride where everybody can participate.

Erik Gjems-Onstad is the father of the Great Trial of Strength. Back in 1940 he and Odd Westbye planned to ride from Trondheim to Oslo, but the German invasion of Norway stopped them.

During the World War II, Erik was a member of the Norwegian resistance group, and was reporting troop movements back to England. On the 28. of december 1944 he sent a telegram to London saying "25. of December 200 soldiers going south on bikes". This was German soldiers who were returning from Finland. They were not the only soldiers on bike. 1st of February 1945 another 280 soldiers were seen on bike riding to Oslo.

People had been riding from Trondheim to Oslo before 1967, and the record was held by Per Digerud at 16:23:05. To try to break this record was an challenge for the 121 riders who stood on the starting line back in 1967.

Of the 121 on the starting line, there was one woman who had just finished school; the 18 year old Astrid Loe Johansen. She saw the advertisement in the newspaper and decided to go. With an ordinary bike and no training (except the training she got by going everywhere in Trondheim by bike), she was told that the trip would be real hard. But in spite of all those who warned her about how hard this would be, she started. 45 hours later she passed the finish line in Oslo (at this time 48 hours was the maximum time a rider could use).

It took 13 years before there were over 1000 riders on the line, and in 1982 there were over 3500 riders. In 1991 over 5200 riders had announced their participation, but only 4686 showed up. Of those only 6 riders were starting for the 25th time. They are called the six invincible".

The ride in 1981 was probably the coldest ride ever; the temperature dropping to under 0C (32F). One

rider told me that on the descent down from the mountain to Dombås, the water in the waterbottles froze. Many riders got frost-bite. Some riders wanted to use a sledge to go down from the mountain to Dombås ;-). But a lot of blankets, warm drinks and massage helped to get the riders warm again so that they could continue.

In 1988 Karna Lium and Jan Haakon Borge got married during the ride. They stopped at Hjerkin where they got married in the Eysteins church. Many of their team-mates stopped and joined them in the ceremony. They both finished the ride in 20:12:54.

year	stated	finished	best time
1967	121	115	16:36:28
1968	167	137	17:37:16
1969	139	120	18:48:08
1970	130	119	17:27:21
1971	145	119	18:16:33
1972	167	130	19:36:55
1973	226	192	17:40:08
1974	315	267	16:53:12
1975	368	NA	16:00:13
1976	427	375	16:51:49
1977	585	520	16:53:07
1978	906	602	16:38:40
1979	1163	1036	16:38:31
1980	2492	1952	16:04:07
1981	3318	2494	15:23:06
1982	3498	2953	15:26:24
1983	3660	3140	14:53:41
1984	3489	2996	14:06:04
1985	3667	3141	14:42:09
1986	3847	3293	14:45:50
1987	3775	3225	14:32:23
1988	4222	3703	14:05:49
1989	4548	3697	14:20:36
1990	4832	3900	13:54:11
1991	4686	4027	13:57:40

Of the 5242 people who had announced their participation in the 1991 race, 273 came from Denmark, 213 from Germany, 156 from Sweden, 155 from Netherland, 27 from Finland, 19 for Austria, 15 from USA and 6 from Switzerland. Only 225 were women.

## 1.2 Die Strecke

The start takes place close to the Trondheim Cathedral School near the well-known Nidarosdomen. This is the lowest part of the track, about 10 meters above sea level. Most of the track is following the main road from Trondheim to Oslo. The first 60 km (37 miles) is easy without any large hills. Some kilometers south of Støren, the climb up to the mountain begin, first with a long steep hill, followed by about 70 kilometers (43.5 miles) flat before the last hill up to the highest point (1030 meters (3400 ft) above sea level).

At the edge of the mountain is a very steep hill down to Dombås, where the riders can get really high speed (70 to 80 km/h is normal for those who are in a pace-line). After Dombås the track continue to go down, but slowly until Otta. Here the track is almost flat to the finish line - no long steep hills, and the height (above sea level) is between 150 and 300 meters (490 - 990 ft). But there is a lot of small hills

Ort	noch km	schon %	schon km	Zeit bei 24 km/h Schnitt
Trondheim	550	0	0	0:00
Klett	525	5	25	1:03
Melhus	521	5	29	1:12
Kvål	514	7	36	1:30
Lundamo	504	9	46	1:55
Støren	491	11	59	2:28
Soknedal	476	14	74	3:05
Garli	469	15	81	3:22
Berkåk	457	17	93	3:52
Ulsebrg	446	19	104	4:20
Fagerhaug	434	21	116	4:50
Oppdal	424	23	126	5:15
Driva	414	25	136	5:40
Drivstua	400	28	150	6:15
Kongsvoll	386	30	164	6:50
Hjerkinn	375	32	175	7:18
Dovregubben	364	34	186	7:45
Fokstua	355	36	195	8:08
Dombås	344	38	206	8:35
Dovre	332	40	218	9:05
Dovreskogen	325	42	225	9:22
Nord-Sel	313	44	237	9:52
Orta	292	48	258	10:45
Sjoa	288	49	262	10:55
Kvam	280	50	270	11:15
Vinstra	269	52	281	11:43
Hundorp	257	54	293	12:13
Ringebu	244	57	306	12:45
Fåvang	235	58	315	13:08
Tretten	217	62	333	13:52
Øyer	207	64	343	14:17
Hunderfoss	200	65	350	14:35
Vingerom	182	68	368	15:20
Moelv	150	74	400	16:40
Saug	152	74	398	16:35
Brumundal	144	75	406	16:55
Hamar	131	78	419	17:27
Stange	120	80	430	17:55
Tangen	108	82	442	18:25
Strandlykkja	95	84	455	18:57
Minnesund	81	87	469	19:33
Mogreina	57	91	493	20:33
Jessheim	46	93	504	21:00
Kløfta	37	95	513	21:22
Gjelleråsen	15	99	535	22:18
Valle	0	102	550	22:55

Tabelle 1: Orte, Abstände und Durchschnittszeiten

during the last part of the ride, so many riders find this part of the track hard. The worst thing about some of the small hills is that you always know when you go up a hill, but sometimes you don't know that you are going down. This make you believe that you are going up, up and up - never down. The accumulated climb is actually higher than the climb up to the mountain.

The maximum time a rider can use is 40 hours. The track will be closed at different places at different times. All riders who has not passed these places within the maximum time, will be stopped by the orginaizer. Support is allowed but not while in a pace. A car can not give any food or drinks to a rider while the rider is on the bike riding. Cars are not allowed to stop at the foodstations.

### 1.3 Das Training

Eigentlich war es von Eingefleischten empfohlen, dass man mindestens 2000 km in den Beinen haben sollte, bevor man sich an die Fahrt von Trondheim nach Oslo macht. Leider lag in diesem Winter recht lange Schnee in Oslo, so dass ich erst Mitte April mit dem Training mit dem Fahrrad auf der Strasse anfangen konnte.

Als bald stand ich vor der Frage, ob ich mit dem TROLL oder meinem Rennrad trainieren sollte. Das

war wesentlich, da es keinen Sinn macht, auf einem anderen Gefährt zu trainieren, als man dann für das Rennen benutzt, schon gar nicht, wenn die Entscheidung zwischen Liegerad und Rennrad steht. Die Entscheidung für das TROLL fiel aus dreierlei Gründen:

1. etwa 550 km auf einem Rennradsattel zurückzulegen stelle ich mir nicht gerade komfortabel vor. Sitzpartien werden wund, Hand- und Ellenbogengelenke versteifen durch die zahlreichen Stösse, der Nacken schmerzt auch irgendwann. Ausserdem sieht man im Vergleich zum Liegerad viel weniger von der schönen Landschaft, da man durch die nach vorne gebeugte Haltung permanent auf die Strasse schaut".
2. den selbstgebauten TROLL auf dieser Tour zu testen ist einfach auch eine Ehrensache. Was für ein Bild würde das auf unsere Produktion werfen, wenn wir dann, wenns darauf ankommt, letztlich doch auf einen gekauften Edelrenner umsteigen?
3. der TROLL hat den Vorteil der Verkleidung, d.h. im Falle schlechten Wetters bleibt man grösstenteils davon verschont, mit nassen Schuhen und Hosen zu fahren, oder in der Regenkleidung zu kondensieren ...



Abbildung 2: Das TROLL

Die Nachteile des TROLL waren von vorne herein klar: mit einem Leergewicht von ca. 16 kg kommt man mit Verkleidung auf ca. 20 kg, was ungefähr das Doppelte an Gewicht im Vergleich zu einem Renner bedeutet. Dieser Unterschied wird sich hauptsächlich bergauf bemerkbar machen, und davon gibt es auf der Strecke genug Abschnitte. Ausserdem muss ich mehr Werkzeug mitschleppen, weil viele Dinge, die man im Falle einer eventuellen Panne benötigt, nicht von anderen Normalradfahrern mitgeführt werden.

Nachdem also die Entscheidung für das TROLL gefallen war, galt es zunächst, diesen fahrtauglich zu machen. Die Achse des Zwischengetriebes war leicht ausgeschlagen, was zur Folge hatte, dass die Hinterradschwinge bei Kurvenfahrten das Gefühl vermittelte, auszubrechen. Nach einigen Überlegungen habe ich mich dazu entschlossen, die Schwingenachse mit dem neuen Umwerfersystem anstelle des Überwerfersystems auszustatten. Gleichzeitig wollte ich das Achsdurchsteckrohr am Rahmen innen mit Silberlot überziehen, um das Spiel zu verringern. Die ganze Aktion war infolge einer nichtvorhandenen Werkstatt etwas schwierig. Auf dem Boden in einer Autowerkstatt mit einem alten Schweißbrenner und

ausgeliehenem Silberlot, das Flussmittel mit Toilettenpapier auftragend wurde die Sache einigermaßen behoben.

Es dauerte allerdings bis etwa Mitte Mai, bis ich letztlich mit dem Training beginnen konnte. Vor mir lagen also noch knapp 6 Wochen bis zum Rennen. Nach den ersten Trainingsrunden stellte sich ein neues Problem ein, dieses Mal mit den Knien. Infolge früherer Überlastung oder mangelndem Vortraining fingen die Knie oft bereits nach 20 bis 30 km an zu schmerzen, was nach einer Tour von 60 - 80 km dazu führte, dass ich die folgenden Tage auf das Training verzichten musste, teilweise sogar ganz darauf, Rad zu fahren. Zwar steigerte ich meine Tourlängen kontinuierlich, doch hatte ich nur 3 Touren mit über 100 km, davon die längste mit 160. 160 km sind aber weniger als ein Drittel der vor mir liegenden Strecke und ich kann nicht behaupten, dass ich mich nach diesen 160 km frisch gefühlt hätte.

Insgesamt kam ich im Laufe des Junis doch noch auf eine Trainingsstrecke von 1200 km und meine Knieprobleme tauchten oft erst nach 80-100 km auf. Ich beschloss also, zum Start nach Trondheim zu reisen und wollte versuchen, die Knie während des Rennens nicht zu überlasten.

## 1.4 2319

Etwa eine Woche vor dem Rennen kommt ein Informationsschreiben per Post ins Haus. Darin aufgeführt sind das Streckenprofil, Abstände zwischen den Essensstationen und die Einteilung der Teilnehmer in Startpulk samt Zuordnung von Startnummern. Vor meinem Namens steht 2319, ich werde in Pulk 29 am Samstag um 10:20 Uhr starten.

## 1.5 Anreise und Vorbereitung

Das letzte Training findet eine Woche vor dem Rennen statt. Ich fahre 90 km und am Abend nochmals 30, danach bin ich nicht völlig ausgepumpt, aber ich spüre die km doch. Die letzte Woche verzichte ich völlig aufs Radfahren. Zur Arbeit komme ich mit der U-Bahn. Statt dessen will ich das TROLL für das Rennen fitmachen. Alles unnötige wird abgeschraubt, Kette ausgewechselt, Zahnkranz und Schaltung gesäubert und justiert, Bremsen justiert. Der vordere Bremszug, der schon fast durchgerostet war, wird ausgewechselt. Beim Versuch, das Vorderrad zu zentrieren, stelle ich dort jedoch einen Höhengschlag fest, was dazu führt, dass das Vorderrad am Bremskabel schleift. Versuche, den Höhengschlag zu beseitigen scheitern am Abend vor der Abfahrt nach Trondheim, so dass mir nichts anderes übrigbleibt, als das Vorderrad umzuspeichen. Gegen 22:20 Uhr bin ich endlich damit fertig und so bleibt noch etwas Zeit, einen Beutel für den Bauch zu nähen, der Futter für die Zeit zwischen den Essensstationen aufnehmen soll.

Am nächsten Morgen geht der Zug um 10:05 Uhr von Oslo nach Trondheim. Der Sonderzug führt 3 Waggons für die Räder mit, in die jeder der Teilnehmer sein Heiligtum verlädt. Der Zug füllt sich auf dem Weg nach Trondheim und die Reisenden vertreiben die Zeit damit, die ausgelegten Fahrradmagazine zu lesen oder sich über Höhenunterschiede und Essensstationen zu unterhalten. Mit kleiner Verspätung kommen wir nach über 8 h Zugfahrt in Trondheim an. Eigentlich unglaublich, dass wir dieselbe Strecke morgen per Rad zurücklegen sollen. Immerhin war die ganze Zeit über tolles Wetter mit Sonnenschein und natürlich hoffen alle, dass das Wetter auch morgen entsprechend sein wird.

Am Bahnhof wimmelt es von Rädern und ich beeile mich, zur Austeilung der Startnummern zu kommen, die in einer Schule neben dem Nidarosdom vor sich geht. Die Trondheimer bestaunen das TROLL genauso wie die Osloer, obgleich die sich schon daran gewöhnt haben müssten. Die Startnummer bekommen wir nachdem die Versicherung für die Tour in Höhe von Nkr 50.- bezahlt ist.

Ich radle zu Ning, einem chinesischen Freund aus Trondheimer Zeit. Er wohnt in der Nähe des Startplatzes und ich will dort mein Rad in den Keller stellen. Somit umgehe ich die lange Bergaufstrecke zum Haus von Kristins Eltern, wo ich übernachten werde. Ning hat natürlich auch etwas zu Essen gemacht, 4 verschiedene chinesische Gerichte tischt er mir auf. Leider habe ich nicht allzu lange Zeit und bestelle ein

Taxi, das mich zu Kristin fährt. Sie hat heute gearbeitet und dann einen Flug von Oslo nach Trondheim genommen. Am Abend legen wir uns zeitig, um für die nächste Nacht vorzuschlafen ...

Um 7:30 lassen wir uns wecken, und das Wetter an diesem Morgen ist nicht so verheissungsvoll, wie am gestrigen Tag: es regnet. Bei einem solchen Unterfangen spielt das Wetter natürlich eine grosse Rolle. Regen und insbesondere Gegenwind können schnell dafür sorgen, dass die Fahrzeit um ein paar Stunden länger wird und die Moral sinkt. Bei Regen wird man zusätzlich nass, was bei der Fahrt über das Dovrefjell zu Unterkühlung und damit zur Abnahme der Leistungsfähigkeit führen kann. Zum Glück hören wir im Radio, dass der Wind in Richtung Süden weht, also Rückenwind.

Nach gemütlichem Frühstück fahren Kristins Vater, Kristin und ich zu Ning, um mein Rad abzuholen. Gemeinsam fahren wir anschliessend zum Start in die Munkegata. Dort herrscht schon reges Treiben. Radler treffen die letzten Vorbereitungen, fahren sich warm, füllen die Wasserflaschen, bringen die Startnummern an und reihen sich am Start ein. Ich fixiere noch schnell zwei abgeschnittene Wollsocken von Kristins Vater über meinen Knien, so dass diese zusätzliche Wärme bekommen.

Am Start ist zunächst eine Schleuse für die Kontrolle von Rad und Fahrer. Vorder- und Rücklicht sowie Helm sind zwingend vorgeschrieben, verboten sind Triathlonlenker und Scheibenräder. Ansonsten muss das Rad der Strassenverkehrsordnung genügen, Liegeräder sind also zugelassen.

Hinter den Kontrollschleusen kommen 7 Boxen für die Startenden. Gestartet wird ein Pulk zu 85 Fahrern alle 5 Minuten. Ist der Pulk gestartet, so rückt eine der Boxen ins Startfeld vor und wartet auf den Startschuss. Nachdem ich von rechts und links beäugt werde und sich Fragen bezüglich meines "komischen Rades aufdrängen, wird unser Pulk ins Startfeld gelassen. Ein paar letzte Photos und ein herzliches Lebewohl, bevor um 10:20 Uhr der Startschuss fällt.

## 1.6 Das Rennen

### 1.6.1 Langsamer Anfang

Es regnet relativ stark, so dass ich froh bin, die Verkleidung auf dem TROLL montiert zu haben. An der ersten Kurve wartet bereits eine Polizeieskorte, die uns die ersten Meter durch Trondheim begleitet. Der Start verläuft recht ruhig im Vergleich zum Birkebeiner-Rennen, bei dem jeder sofort losstürzt. Anscheinend ist allen Leuten bewusst, dass das Rennen nicht auf den ersten Metern gewonnen wird. Der Rekordpulk ist sowieso bereits seit 7:00 Uhr auf der Strecke, bei den meisten der jetzt Startenden ist ankommen wichtiger als eine bestimmte Zeit. Bald reihen wir uns zu einem Pulk zusammen, zwei Reihen nebeneinander. Das Tempo ist für meinen Geschmack eher zu langsam, aber ich bin froh, dass meine Knie auf diese Weise Zeit haben, warm zu werden. Schon nach etwa 5 km beginnt die erste starke Steigung, wobei das Feld etwas auseinanderreisst. Doch gemeinsam mit der anschliessenden Abfahrt wird es die einzige nennenswerte Erhebung für die ersten 60 km sein. Allmählich nähert sich das Tempo 30 km/h und man merkt, dass die Leute sich langsam eingefahren haben. Die erste Zeit rede ich viel mit Radlern, die neben mich fahren und mich auf das Liegerad ansprechen. Ich erkläre ihnen, dass der grösste Vorteil des Liegers morgen zum Tragen kommt, wenn alle anderen kaum noch auf ihren harten Ledersätteln sitzen können, während ich es relativ bequem auf meinem Liegestuhl habe.

Kurz nach Støren beginnt die Steigung. Die nächsten 120 km wird es bergauf gehen, zunächst 5 km lang relativ heftig, dann mit wechselndem Grad. Doch ist die erste Steigung harmloser als befürchtet und nach 70 km taucht das Schild am Wegesrand auf, das die erste Essenstation bei Garli ankündigt. Dort ist die Strasse (immerhin Autobahn-Status) für Autos abgesperrt, der Verkehr wird über einen Parkplatz umgeleitet. An der Station gibt es Brote mit Wurst, Käse und Marmelade, Bananen und verschiedene Getränke (Saft, Sportgetränke, Wasser, alkoholfreies Bier und Kaffee). Ich mache zudem ein paar Dehnübungen für die Knie und stecke mir 2 Bananen in den Bauchbeutel, bevor ich weitersause.

### 1.6.2 Schnelle Fahrt nach Driva

Zur nächsten Station sind es 55 km und es geht permanent bergauf. Inzwischen hat es aufgehört zu regnen, was die Fahrt um einiges angenehmer gestaltet. Vorbei sind die dauernden Dreckspritzer vom Vordermann. Ich hänge mich an einen grösseren Pulk von vielleicht 40 Fahrern. Ohne Probleme kann ich ihnen folgen, selbst als sie in ansteigendem Gelände auf fast 40 km/h kommen. Der Pulk erzeugt einen regelrechten Luftsoog, in dem man mitgezogen wird. Fährt man weit hinten im Pulk ist man sogar ab und zu am Bremsen, um nicht mit dem Vordermann zu kollidieren. Die Kilometer fliegen vorbei und wir sind in Driva, bevor wir es richtig merken. Dabei überholen wir noch 4 norwegische Soldaten, die auf Militärrädern mit 3-Gangschaltung und Militärkleidern sowie Stahlhelm fahren. Verrückt! Meine Knie beginnen zwar leicht zu schmerzen, doch wird das mit der Zeit nicht schlimmer und ich achte weiterhin darauf, nicht in zu grossen Gängen und nicht zu schnell zu fahren, um die Knie nicht zu überlasten.

### 1.6.3 Über das Dovre-Gebirge

Die dritte Etappe, die 39 km nach Hjerking beinhaltet die grösste Steigung der Strecke. Durch das Drivdal geht es in gleichmässiger Steigung über 55 km auf eine Höhe von über 1000 müM. Endlich in Hjerking liegen zwar schon 165 km hinter uns, doch das ist weit weniger als ein Drittel der Strecke. Bei einer Sonntagstour würden wir jetzt absteigen und uns hinlegen, nicht aber heute. In Hjerking ist ein Zelt aufgebaut und es wird warme Suppe gereicht. Es steht auch ein grosser Heissluftventilator bereit, an dem sich manche Leute aufwärmen und trocknen. Ich treffe einen Deutschen, der Magenprobleme hat und muntere ihn dazu auf, durchzuhalten.

Die nächsten 20 km sind wunderschön. Wir haben einen tollen Blick auf die Snøhetta (Norwegens höchster Berg ausserhalb Jotunheimens), die schneebedeckt rechts der Strecke auftaucht. Auch andere Gebirge sind sichtbar und die Blicke über das Kahlfjell sind bezaubernd. Vom Rad aus ein besonderes Erlebnis!

Als ich etwas keuchend Fokestue erreiche, liegen 185 km hinter mir, vor mir eine tolle Abfahrt von etwa 30 km Länge. Darauf kann man sich wirklich freuen. Ohne zu treten erreicht man ohne Probleme Geschwindigkeiten zwischen 60 und 70 km/h, die Strassen sind gut und übersichtlich, so dass man das Rad einfach rollen lassen kann und sich selbst zurücklegen, vorausgesetzt man fährt auf einem Lieger. Als wir bei der Essensstation in Dovreskogen ankommen, haben wir die 200 km Marke längst überschritten.

### 1.6.4 Fernsenaufnahmen und Halbzeit

Während dem Auffüllen der Trinkflaschen (Essen gibt es an dieser Station leider nicht) fällt mir ein Liegeradler mit Ruderrad auf. Bei der Unterhaltung stellt sich heraus, dass er aus Holland kommt. An dieser Essensstation taucht auch noch ein Kamerateam vom norwegischen Fernsehen auf. Sie fragen uns, wann wir weiterfahren, da sie ein paar Aufnahmen vom Holländer und von mir machen wollen. Das geschieht während der Fahrt. Ein Kameramann liegt hinten in einem Kleinbus, die Heckklappe ist auf und er filmt, während wir beide fahren. Die Reportage soll im Herbst im Fernsehen laufen, bin mal gespannt ...

Diese Etappe ist auch recht leicht, es geht immer noch leicht bergab, doch nicht mehr so steil wie zuvor und das Tempo verringert sich wieder auf einen normalen Level. Nach 55 km ohne grössere Probleme erreiche ich knapp vor 22:00 Uhr Kvam. Diese Essensstation bildet ungefähr die Hälfte der Strecke. Ein Blick auf den Tacho verrät mir, dass ich mit einem Schnitt von fast 26 km/h auf den ersten über 270 km ziemlich schnell war, besonders wenn man die 100 km Steigung und den Höhenunterschied bedenkt. 11,5 Stunden für über 270 km. Jetzt ist es auch Zeit in Trondheim anzurufen, um einen Statusbericht durchzugeben. In Kvam hat man zum ersten Mal auch die Möglichkeit zu übernachten. Es stehen Matrasen bereit, das Rote Kreuz versorgt ein paar Leute mit Massagen. Ich gönne mir zum ersten Mal eine etwas längere Pause, etwa eine halbe Stunde, bevor ich weiterradle.



Nach kurzer Zeit passiert mir beim Überfahren eines grossen Schlaglochs die einzige Panne unterwegs: die hintere Kette springt vom Zwischengetriebe ab. Ich muss anhalten und versuche im Sitzen die Kette wieder aufzulegen, was mir auch gelingt. Doch in kürzester Zeit ist ein Serviceauto vom Veranstalter neben mir und fragt nach, ob ich Hilfe brauche. Dankend lehne ich ab. Die nächsten 40 km nach Ringebu laufen träge. Es wird allmählich dunkler und ein entgegenkommendes Auto vom Veranstalter fordert uns auf, die Lichter einzuschalten. Bald passieren wir die 300 km Marke und noch immer sind es mehr als 250 km zum Ziel. Obwohl auch diese Strecke leicht abschüssig ist, habe ich das Gefühl, bergauf zu fahren. Die Geschwindigkeit sinkt oft unter 20 km/h und so bin ich froh, als ich gegen 00:15 Uhr in Ringebu einlaufe.

Hier wartet ein warmer Eintopf auf uns. Welch eine Abwechslung nach all den belegten Broten und den Bananen! In der Essenshalle taucht auch der Kameramann wieder auf. Er dreht einen Film über zwei Teilnehmerinnen, u.a. eine Frau mit 66 Jahren als älteste Teilnehmerin. Ich unterhalte mich noch eine Weile mit einem Deutschen, der schon recht müde umherschleicht.

### 1.6.5 Der schwerste Teil ab Lillehammer

Gegen 01:00 Uhr, nach einer ziemlich langen Pause, setze ich mich wieder aufs Rad und trete weiter, vor mir liegen fast 60 km, zumeist flach. Ich bin müde und einmal schläft mir kurz der Arm ein. Trotzdem bin ich über den komfortablen Lieger froh, alle anderen werden allmählich von Sitzbeschwerden geplagt. Gegen 2:30 (!) fahre ich an einer Gruppe Zuschauer vorbei, die am Strassenrand sitzt und die Teilnehmer anfeuert. Das baut auf. Die Strecke ist leicht hügelig und bald erreiche ich einen gewaltigen See. Zuerst fahren wir eine Weile an Westufer entlang. Auf der anderen Seite taucht im Morgengrauen Lillehammer auf. Die Vögel zwitschern und die Luft ist feucht, als es gegen 04:00 Uhr zu regnen anfängt. Zum Glück ist es bis zur nächsten Station in Vingerom nicht mehr weit. Dort mache ich nur eine kürzere Pause, da die nächste Etappe bis Saug relativ kurz ist, nur knapp über 35 km.

Am See entlang erreichen wir bald die Brücke über den Mjøsa, Norwegens grösstem See. Vor der Brücke steht ein Schild mit dem Hinweis, dass man auf der alten E6 fahren sollte. Trotzdem fahren alle anderen Radler über die Brücke zur neuen E6 und ich folge ihnen. Unterwegs frage ich einen älteren Mann und er bestätigt mir, dass wir richtig sind. Kurz vor Saug beginnt die Strecke mit den befürchteten Steigungen. Jetzt, da die Fahrer schon fast 400 km in den Beinen haben, wird das Gelände für die letzten 150 km nochmals ziemlich bergig. Mir wird recht übel und ich schalte einen Gang hinunter, da ich kurz davor bin, mich zu übergeben. Ich kann das Unwohlsein nicht so richtig interpretieren, vielleicht ist es nur eine Reaktion des Körpers gegen die Anstrengung. So keuche ich zusammen mit anderen die ersten Hügel hinauf, bevor wir die Futterstation in Saug erreichen.

Nur eine kurze Pause in recht familiärer Umgebung, der Regen hat aufgehört und die Stimmung steigt, auch im Hinblick auf die kurze Abfahrt, die uns bevorsteht. Leider ist das Glück nur kurz und wir müssen die ganzen Meter wieder hinaufkriechen. Vor mir fahren 2 Renner, von denen der eine plötzlich anhält, absteigt und sich im Strassengraben übergibt. Ein paar Minuten später die gleiche Szene, dieses Mal eine Frau. Es geht also noch anderen so wie mir. Kurz nach Hamar nochmal eine ziemlich grosse Steigung und ich muss immer öfter vom Rad und Dehnübungen machen. Schliesslich wird es wieder flacher und bald fährt ein Pärchen neben mir. Wir unterhalten uns über das Liegerad und darüber, dass die beiden mit Abschluss des Rennens schon Hardhauser sind, während mir ja noch der Oslo-(Halb)Marathon bevorsteht. Zusammen mit anderen zu radeln macht nicht nur mehr Spass, als alleine in die Pedale zu treten, es ist auch gut um auf andere Gedanken zu kommen, anstatt permanent an die noch verbleibende Strecke zu denken.

Fast gemeinsam erreichen wir die vorletzte Essensstation bei Tangen. Hier wird das TROLL, wie auch bei allen anderen Stationen sowie unterwegs von vielen neugierigen Augen betrachtet. Dieses Mal schaut sich einer der Helfer, der beim Austeilen des Essens hilft, das TROLL an und wir kommen ins Gespräch. Er erzählt mir, dass es auch einiges an Energie kostet, solch ein Rennen samt Verpflegung zu organisieren. Er hat zwar noch nie aktiv, aber schon zum 10. Mal als Helfer teilgenommen.

Es wird langsam wärmer nachdem die Wolken fast vollständig verschwunden sind und die Sonne scheint. Ich tausche die lange gegen eine kurze Hose, die Luft an den Beinen soll angenehm kühlen.

#### 1.6.6 Noch 100 Kilometer

Nach längerem Aufenthalt als geplant mache ich mich wieder auf den Weg. Bald taucht am Wegesrand ein Schild auf, auf das ich lange gehofft habe: 100 km til mål (100 km bis zum Ziel). Von nun an ist die Zahl der noch zurückzulegenden km nur noch zweistellig und damit überschaubarer. Das Gelände ist allerdings immer noch recht hügelig und die Steigungen pumpen mich immer mehr aus. Jetzt verstehe ich die Erfahrung, die fast alle früheren Teilnehmer gemacht haben: das Rennen geht eigentlich erst nach 450 km richtig los. Für mich persönlich war die Strecke zwischen 150 km und 50 km vor dem Ziel der schwerste Teil der Tour. Man ist ziemlich müde, eigentlich völlig am Ende und will absteigen, schieben, aufgeben, schlafen, baden, gut essen oder was auch immer, doch fährt man ziemlich mechanisch weiter. Die ansteigenden Temperaturen tragen ihren Teil dazu bei, dass das Tempo inzwischen auch bei leichten Bergabfahrten kaum noch die 20 km/h Marke übersteigt. Die Schilder am Wegesrand, die die noch verbleibenden km anzeigen, tauchen jetzt im Abstand von 10 km auf, nicht im 50er Abstand wie zuvor. Das schafft zusätzliche Motivation, nicht nur für mich.

#### 1.6.7 Die letzte Essensstation

58 km vor dem Ziel erreichen wir Mogreina, die letzte Essensstation. Dort gibt es trotz der Hitze warme Suppe, zu der ich mich auch überreden lasse. Die Fahrer suchen Schattenplätze auf, die Sonne brennt immer heisser. Ich lande auf der Bank neben einem Deutschen, den ich schon ein paar Mal unterwegs gesehen hatte. In einem kurzen Gespräch meint er irgendwann: "Wir sind doch alle völlig verrückt". Ich stimme ihm nur kopfnickend zu. Ein anderer Fahrer cremt seine Beine mit Tigerbalsam ein, der Duft liegt angenehm in der Luft. Zum letzten Mal besteige ich nach einer längeren Pause den TROLL. Meine Gesässpartien sind in angenehm guter Verfassung, keine Anzeichen von Schmerzen oder ähnlichem wie bei allen Normalfahrer", die immer öfters Stücke im Stehen zurücklegen.

Die Temperatur ist nicht mehr weit von der 30 Gradgrenze entfernt und die Trinkflasche leert sich schneller als zuvor. Wir kreuzen die Autobahn, die wir in Hamar verlassen hatten, bevor ein extrem steiles Steigungsstück beginnt. Alle keuchen hinauf, oben wartet wieder der Kameramann vom Fernsehen, der mit seiner Kamera auf der Strasse liegt, während er uns filmt. Ich frage mich, ob das schon die berühmte Steigung zum Gjelleråsen ist. An einer Tankstelle angekommen brauche ich eine Pause. Absteigen und ins Gras legen. Ich muss über mich selbst lachen. Eine Frau sieht mich liegen und kommt, um mir Sprudel anzubieten. Dankend nehme ich an, auch wenn Kohlensäure nicht gerade das beste für den Magen ist.

#### 1.6.8 Die steile Steigung von Gjelleråsen

Wieder auf dem Rad wird das Gelände wieder etwas flacher. Die bekannten Steigungen zwischen Hamar und Oslo sind wohl damit überstanden. Auch im Hinblick auf die Wegschilder (noch 30 km zum Ziel) geht die Fahrt wieder etwas schneller. Ich rechne aus, wann ich ungefähr in Oslo sein werde. Wenn ich das Tempo erhöhe und durchhalte, ist eine Zeit unter 30 Stunden realistisch. Ich rufe mit dem Mobiltelefon Kristin an um ihr meine ungefähre Ankunftszeit mitzuteilen. Sie hat zwar ihre Zweifel, doch ich steige voller Zuversicht aufs Rad und trete los. Bald taucht ein Schild auf mit der Aufschrift "Gjelleråsen". Davon hört jeder, der frühere Teilnehmer interviewt. 15 km vor dem Ziel liegt diese letzte grosse 4 km lange Steigung, fast übereinstimmend gilt sie als die schwerste (wenn auch nicht steilste) der Tour. Im kleinsten Gang habe ich keine Probleme hinaufzukommen, das bevorstehende Ziel motiviert zu sehr. Später erfahre ich, dass der zweite des Rennens alleine an dieser Steigung fast 90 Sekunden auf den Sieger verloren hatte, die dann schliesslich ausschlaggebend waren.

### 1.6.9 Im Ziel

Oben angekommen belohnt uns eine kühlende Abfahrt. Es beginnt zu regnen, eine erfrischende Abkühlung, die allerdings nur kurz anhält. Noch 15 km zum Ziel und etwas mehr als 35 Minuten Zeit, falls ich unter 30 Stunden bleiben will. Es ist also ein Schnitt von über 25 km/h notwendig, aber inzwischen bin ich wieder richtig schnell. Bei Geschwindigkeiten zwischen 30 und 40 km/h sollte das zu schaffen sein. Wir werden von der grossen Einfallstrasse umgeleitet auf Strassen, die für den übrigen Verkehr gesperrt sind. An jeder Kreuzung stehen Helfer, die die Richtung zeigen. So können wir ungehindert durch Oslo heizen. Ich fahre fast an meinem Arbeitsplatz und meiner alten Wohnung vorbei. Ein zusätzlicher Motivationsschub dadurch, dass ich die Strecke von jetzt an kenne. Eine letzte kurze Steigung, doch die klatschenden Helfer am Strassenrand tragen mich quasi hinauf.

Ich biege auf den Grenseveien ab, auf dem das Zielstation liegt und schliesslich die letzte Kurve auf dem Weg zur Zielgeraden. Endlich, im Ziel!

Die Zeit bleibt bei 29:55:19 stehen, ich habe mein Ziel von unter 30 Stunden also erreicht, eben mal so. Das Gefühl, als der Sprecher die Info über Startnummer 2319 mittels Mikrofon verkündet, ist schwer zu beschreiben. Zunächst natürlich Glück darüber, dass es vorbei ist, dass man es geschafft hat. Aber alles kommt mir auch wie ein Traum vor, wenn ich daran denke, dass ich gerade 550 km mit dem Rad zurückgelegt haben soll. Die Helfer im Ziel sind natürlich wieder neugierig bezüglich des TROLLs und ich füttere sie mit Information, die auch prompt über das Mikrofon an die anderen Zuschauer im Ziel weitergegeben wird. Während das geschieht, taucht auch schon Kristin auf, mit einer Flasche kaltem Solo zur Begrüssung.

Der Tacho bleibt bei 557.18 km stehen, die reine Fahrzeit (also ohne die Einrechnung von Pausen) entsprach 23:59:50, was einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 23.62 km/h entspricht. Die Maximalgeschwindigkeit von 65.5 km/h wurde auf der Abfahrt vom Dovrefjell erreicht. Von den 3360, die sich angemeldet haben, stehen 3010 am Start. Meine Zeit bedeutet Gesamtplatz 2185, wobei 18 % der Startenden nicht ins Ziel gekommen sind. Auf dem Weg habe ich neben 11 Bananen und ca. 25 belegten Broten noch Eintopf und 2 Suppen gegessen. Die Traubenzuckertabletten und getrockneten Bananen waren gute Freunde in kritischen Momenten. Die etwa 10 Liter getrunzene Flüssigkeit ging wohl grösstenteils Unterwegs wieder verloren.

Nach dem Abholen der Urkunde fahre ich mit Kristin nach Hause, nochmal fast 10 km zusätzlich, wo eine Dusche auf mich wartet. Danach bin ich nicht mehr ansprechbar und schlafe ziemlich schnell ein. Das Ziel für nächstes Jahr steht zu diesem Zeitpunkt bereits fest: 24 Stunden, wenn möglich auf dem Liegeradtandem. Aber zuvor steht noch der Oslo-Halbmarathon im September als letzte Hürde auf dem Weg zum echten Hardhauser auf dem Programm.

## 1.7 Nachbetrachtung zum TROLL

Ich werde oft gefragt, ob ich mit dem Rennrad schneller gewesen wäre als mit dem Liegerad, doch lässt sich diese Frage nicht beantworten. Wie schnell man mit den einzelnen Rädern fährt, hängt von zu vielen Faktoren ab.

- Das TROLL ist jetzt etwas über 2 Jahre alt. Im ersten Jahr bin ich sehr viel damit gefahren, etwa 7000 km. Im zweiten Jahr waren es aus verschiedenen Gründen (es lagen etwa 5 Monate Schnee in Oslo, und dabei ist ein Mountainbike mit Spikes besser als ein Liegerad; 2 Monate Urlaub ohne TROLL; kürzere Strecke zur Arbeit; ich wollte das Zwischengetriebe modifizieren; usw.) viel weniger, nur etwa 2500 km. Rund 10000 km Gesamtfahrleistung auf einem Liegerad sind trainingsmässig nicht mit lebenslangem Training auf einem Normalrad zu vergleichen. Da man beim Lieger andere Muskeln benutzt, lässt sich die Trainingssituation nicht so leicht übernehmen.
- Das TROLL wiegt mit Verkleidung etwa 20 kg, also doppelt soviel wie ein guter Renner. Bergauf ein Nachteil, bergab und auf Flachland (und damit ist wirklich waagrecht gemeint) ein Vorteil.

Ob jetzt Vor- oder Nachteil überwiegen, darüber kann man streiten. Ich würde sagen, auf einer Strecke von 250 km wäre ich wohl schneller auf einem Renner gefahren, dann setzt aber der Ermüdungseffekt ein, und ich glaube, der ist beim Renner grösser (obgleich man mit dem TROLL zu diesem Zeitpunkt ja immer 10 kg mehr an Gewicht bewegen musste).

- Ich bin niemals zuvor solch eine lange Strecke gefahren. Die maximale Leistung waren 200 km (incl. etwa 1200 Höhenmeter) mit dem Renner, bzw. 160 km (incl. etwa 500 Höhenmeter) mit dem TROLL. Daher konnte ich nicht abschätzen, wie sehr unterschiedlich sich der Ermüdungseffekt auswirken würde. Nach 200 km Rennrad hatte ich allerdings erheblich mehr schmerzende Stellen (besonders Sitzmuskulatur, Ellenbogen und Handgelenke von den Stössen des Lenkers, steifer Nacken) als nach 200 km auf dem Lieger (nur leicht steifer Nacken). Wirklich kritisch in dieser Hinsicht ist die Gefahr, beim Lieger die Knie zu überlasten. Das passiert schneller, da man dadurch, dass man nach hinten durch einen Sitz gut fixiert ist, mehr Kraft auf die Pedale bringen kann. Man muss also disziplinierter fahren, auch weil man auf dem TROLL nicht aufstehen, Körpergewicht einsetzen und Knie entlasten kann.
- Ob es klug war, die 4 kg Mehrgewicht der Verkleidung in Kauf zu nehmen, hängt hauptsächlich von 3 Dingen ab:
  1. Wie oft fährt man im Pulk und bekommt dadurch genug Windschatten, so dass die Verkleidung eigentlich nichts bringt?
  2. Wie gross sind die Steigungen, d.h. wie oft muss man das Verkleidungsgewicht bergauf bewegen?
  3. Vom Wetter. Bei Regen ist die Verkleidung unschlagbar, Füsse, Beine und Hüfte bleiben weitgehend trocken, man kühlt dadurch nicht aus. Bei wechselndem Wetter braucht man die Regenhose nicht dauernd wechseln. Bei Gegenwind oder bergab ohne Pulk ist die Verkleidung sehr hilfreich. Bei schönem Wetter ist die Verkleidung nicht so wichtig.

Für das nächste Mal werde ich die Verwendung der Verkleidung vom Wetter abhängig machen: bei gutem Wetter ohne, bei schlechtem Wetter oder Gegenwind mit Verkleidung. Für längere Radtouren will ich auf die Verkleidung allerdings nicht verzichten.

Das TROLL hat in den 2 Jahren, in denen ich es gefahren bin, seine Konkurrenzfähigkeit mit jedem anderen Lieger bewiesen. Die Kinderkrankheiten sind ausgeremert, was auch das Rennen bewiesen hat. Speziell das neue Zwischengetriebe für leichteres Schalten und 28 Gänge betrachte ich als eine Verbesserung. Ich habe meine Entscheidung, mit dem TROLL und nicht mit dem Edelrenner zu fahren, nie bereut.



Abbildung 3: Styrkeprove-Logo