

(Renn-) Bericht zur unbegleiteten Tortour Challenge am 18.08.2017:

Nachdem ich bei der Elbspitze 2017 aufgrund des technischen Defektes nicht gerade sehr weit gekommen war, fasste ich auf der Heimfahrt von Dresden den Entschluss, bei der diesjährigen Tortour in Schaffhausen (CH) nicht wie im letzten Jahr beim Sprint Rennen (370 km, 4200 hm), sondern bei der Challenge (520 km, 7000 hm) zu starten. Auch Stand von vornherein für mich fest, die Challenge unbegleitet bzw. ohne Begleitfahrzeug zu fahren, denn ich konnte mir damals vorstellen, dass dies auf so einer langen Strecke "versorgungs- und navigationstechnisch" noch ganz gut machbar ist. Im Besitz eines Garmin 820 war ich ja seit einigen Monaten auch schon und im Notfall hätte ich mit meiner neuen Fenix 5x auch navigieren können. Also, dachte ich, alles doch kein Problem (....).

Die Anreise Donnerstagvormittag nach Schaffhausen war nach rd. 160 km und 2 Stunden Fahrzeit schnell abgehakt. Gut war, dass ich eine halbe Stunde früher losgefahren bin, so konnte ich kurz vorm und auch im Gubristtunnel bei Zürich gerade noch an 2 liegengebliebenen Fahrzeugen (Lkw und Pkw) vorbeifahren und stand dann nicht im Stau. Zuerst schnell zum Hotel und nur die Taschen abgegeben, da das Zimmer erst in 30 min. fertig sein sollte. Danach weiter zur 1,5 km entfernten IWC-Arena, die Startunterlagen abgeholt, meine 3 Verpflegungsbeutel für 3 der 8 Timestationen abgegeben und am ausführlichen Briefing teilgenommen. Dort wurde dann u. a. mitgeteilt, dass die Strecke an mehreren Stellen noch geändert werden musste, was im analogen Routebook aber nicht mehr einfließen konnte. Da ich das analoge Routebook bei der Tour sowieso nicht mitnehmen würde, interessierte mich viel mehr, ob die GPS-Daten aktuell sind. Auf Nachfrage hieß es dann, dass die GPS-Daten die Änderungen berücksichtigen würden, was sich in der Realität dann aber als falsch heraus stellen sollte. Meine Startzeit (Einzelstarts) war um 1:09 (am), was das Ergebnis des Prologs am Rheinfallbecken am Nachmittag war.



Prolog am Donnerstagnachmittag

Nach sehr kurzer Nacht (und ohne Schlaf) dann wie geplant um 00:30 das Hotel verlassen und mit dem Rad hoch zur IWC-Arena gefahren. Schnell noch am Auto vorbei, Knielinge und dünne, armlose Weste zurück gelassen und doch nur mit etwas dickerem Trikot, Armlinge und trägerlose Hose gestartet. Im Startbereich stauten sich schon die Starter, die im 30 sec. Abständen auf die jeweiligen Strecken geschickt wurden. Vor dem Start den Tracker übernommen und verstaut, Licht-Abnahme und kurzes Interview auf der Bühne. Danach radelnd die IWC-Arena verlassen, wo draussen pünktlich der offizielle Einzelstart erfolgte.



Start um 01:09 (am)

Mein "Rennplan" war, bis Chur lediglich "piano" zu fahren, beide Pässe, Oberalp und Sustenpass, die ich schon mehrmals gefahren bin, mit deutlich mehr Druck und die letzten ca. 240 km dann zu schauen, was noch geht. Bis Chur (160 km) ist das Streckenprofil lediglich wellig, aber in der Summe sind es auch rd. 1500 hm. Bis zur ersten Timestation in Frauenfeld konnte ich einige vor mir gestartete Fahrer einholen, selten wurde ich von nach mir gestarteten Fahrern anderer Kategorien überholt; in den meisten Fällen überholte ich sie an einen der zahlreichen Anstiegen wieder. Bis Frauenfeld (29 km) war die Strecke ausgeschildert (für das später startende Format Sprint), aber in der Dunkelheit ständig am Straßenrand nach den Schildern Ausschau zu halten gefiel mir dann nicht wirklich. Deshalb ganz schnell im Garmin die Gesamtstrecke aktiviert. Mit Freude vernahm ich, dass sie zu 100 % berechnet wurde und die Navigation funktionierte. Da ich einige Streckenabschnitte schon kannte, hatte ich - um Strom zu sparen - zuerst geplant, nur die jeweilige Einzelstrecke zu verwenden. Die in der Oberrohrtasche mit 6 Riegeln enthaltene Powerbank sollte m. E. aber auch für die "ganze Aktion" ausreichen. Im Garmin Display noch schnell den Akkustand wieder eingestellt und im Auge behalten. Die Startnummer 146, der vor mir gestarteten Gewinner des Prologs und spätere Gewinner der unbegleiteten Challenge, hatte ich auch schnell eingeholt. Der Fahrer kannte die Strecke und war mit einem "Zeitfahraufsatz" am Lenker unterwegs. Wir fuhren sehr lange Zeit zusammen und an den welligen Anstiegen habe ich ihn stets überholt und hinter mir gelassen. Auf einem längeren Flachstück habe ich ihn aber vorfahren lassen, da ich mir sicher war, ihn an einem längeren Anstieg wieder einzuholen und evtl. spätestens an einem der beiden Pässe ganz hinter mir zu lassen. An eine der zahlreichen Baustellenampeln habe ich ihn dann aber ganz aus den Augen

verloren, da er noch Grün hatte, während bei mir den gesamten Tag über sämtliche Baustellenampeln Rot zeigten und ich ständig anhalten musste. Zwischen Unterwasser und Chur dann im Dunkeln das erste Mal falsch bzw. gar nicht abgebogen und geradeaus gefahren. Der Garmin zeigte sofort die Streckenabweichung an, so dass ich schnell die Falschfahrt korrigieren konnte. Ein anderer Teilnehmer, den ich kurz vorher noch überholt hatte, fuhr an der Stelle ebenfalls falsch. Ich vermute, dass er meinem Rotlicht gefolgt war und deshalb dann auch umdrehen musste. Leider sollte es nicht der letzte Vorfall dieser Art gewesen sein. Ansonsten ging es auf diesen Streckenabschnitten sehr lebhaft zu. Wenn mal kein Rennfahrer zu sehen war, fuhren entweder die diversen Begleitfahrzeuge, Moto-Marshalls oder die Rennleitung durch die Nacht; von "Ottonormalverbraucher" war noch nichts zu sehen. Das Radeln in der Dunkelheit macht mir nichts aus, im Gegenteil, ich finde es ganz spannend.



irgendwo in der Nacht

Um 6:13 bin ich an der dritten Timestation in Chur angekommen, wo mein erster Verpflegungsbeutel (5 l) schon auf mich wartete. Zuerst die beiden 1 l großen Trinkflaschen aufgefüllt, was jedoch einige Zeit in Anspruch nahm, da das Pulver ohne Ende schäumte. Parallel dazu einen Riegel gegessen und die Armlinge und die reflektierende Leuchtweste ausgezogen, um beides im Verpflegungsbeutel zurückzulassen. Da ich gut im Rennplan war, war ich mir ziemlich sicher, die bei Dunkelheit vorgeschriebene Leuchtweste nicht mehr zu benötigen, was sich dann 12 Std. als Irrtum erwies. Nachdem ich noch die Toilette aufgesucht habe, bin ich nach fast 15 Minuten Standzeit erst gegen 6:30 weitergefahren. Die Versorgung mit Musik hatte ich in der Hektik ganz vergessen, holte dies aber während der Fahrt nach. I-Phone und Kopfhörer auspacken, einschalten, koppeln, Playliste noch auswählen und alles wieder in die vollen Trikottaschen verstauen. Meiner Frau hatte ich gesagt, dass ich zumindest die beiden Pässe bzw. am Vormittag mit Musik fahren würde und sie mich ruhig kurz anrufen könnte. Irgendwann gegen 9:00 klingelte es auch, aber aus mir unerklärlichen Gründen kam keine Verbindung zu Stande (letztes Jahr bei Sprint hatte das noch funktioniert). Ich konnte aber auf der Fenix 5x sehen, die zusätzlich noch am Lenker befestigt war, dass sie mir per WhatsApp gute Fahrt wünschte. Auch konnte ich so verfolgen, dass ich trotz langer Standzeit auf Platz 2 gelegen bin. Schon cool, dass die Technik dies möglich macht. Mittlerweile war es hell und es zeichnete sich ab,

dass das Wetter wie vorhergesagt sonnig werden sollte. Einen kurzen Besuch von der Defekthebe hatte ich an diesem Tag auch, als mir an einem Anstieg noch vorm Oberalp plötzlich die Helmriemen links und rechts ins Gesicht schlugen. Den Helm deshalb während der Fahrt kurz abgenommen und festgestellt, dass der Verschluss zum Glück noch dran war, aber der Riemen aus einer Seite sich komplett gelöst hatte. Bei der Aktion verlor ich dann die im Helm befestigte Sonnenbrille und hatte Glück, dass der aufmerksame Fahrer eines nachfolgenden Begleitfahrzeuges sie nicht überfahren hatte. Also schnell umgedreht, angehalten und die Brille von der Strasse aufgesammelt und weitergefahren. Das Begleitfahrzeug fuhr danach neben mir und fragte, ob alles in Ordnung sei, was ich verneinte und ihnen mein Problem schilderte. Ich fragte das Begleitteam, ob sie nicht - während ich weiterfahre - den einen Helmriemen nicht irgendwie wieder am Verschluss befestigen könnten. Es dauerte ca. 5 Minuten bis sie wieder zu mir auffuhren und mir den Helm rüber reichten und sagten, dass es aber "nur" eine Notlösung wäre; ich war dem Begleitteam unendlich dankbar. Danach ging es auf den Oberalp, den ich bereits in der Vergangenheit hochgefahren war. Hier überholte ich wieder zahlreiche begleitete aber auch unbegleitete Fahrer ein zweites Mal, aufgrund meiner langen Standzeit an der Timestation Chur. Die ersten km des Oberalps konnte ich noch ganz gut pushen, doch irgendwie lief bzw. rollte es gar nicht rund. Ich belies es dabei und fuhr den Oberalp eher moderat hoch.



Oberalp



Oberalp

Am Gipfel angekommen schnell unterschrieben, etwas getrunken und ab in die lange Abfahrt. Im Bereich Andermatt war aufgrund einer grösseren Baustelle immer noch einstreifige Verkehrsführung, der Verkehr staute sich deshalb. Zum Glück konnte ich den Bereich der Abfahrt aber verhältnismässig schnell hinter mich lassen. In der Vergangenheit war ich hier auch schon deutlich langsamer unterwegs. Schnell folgte auch schon Wassen, wo es dann links weg zum Sustenpass ging. Ich überlegte kurz, ob ich nicht ca. 100 m weiter geradeaus fahre, um mir bei einem kleinem Kaufmann Wasser zu holen und meine Trinkflaschen für die Auffahrt wieder ganz auffülle, was ich aber dann doch nicht getan habe. Den Sustenpass kannte ich ebenfalls bereits und hatte mich auf eine Zeit um die 1,5 Stunden eingestellt. Da sich aber nach ca. 5 km Auffahrt merkliche Verdauungsprobleme einstellten, ich unbedingt zur Toilette musste und meine beiden Trinkflaschen auch schon fast leer waren, bin ich den Pass lediglich mit ca. 200 Watt und "leidend wie ein Hund" hoch gefahren. Auch das zu dicke Trikot bei den mittlerweile sehr hohen Temperaturen machte mir richtig zu schaffen, obwohl der Reissverschluss ganz geöffnet war. Ich kann mich ganz lange nicht daran erinnern, dass es mir beim Radfahren mal so schlecht ging. Zum Glück wusste ich, dass ca. 4 km vor dem Gipfel in einer scharfen Linkskurve eine kleine Wirtschaft war. Mit diesem Zwischenziel und ausserplanmässigen Stopp vor Augen bin ich den Sustenpass für meine Verhältnisse ebenfalls lediglich "hochgeschlichen". An der Wirtschaft angekommen für 12 SFr. (10,50 €) insges. 1.5 l Wasser gekauft und dann ganz schnell die Toilette aufgesucht. Danach ging es mir sofort besser, aber der Stopp hatte wieder rund 10 Minuten zusätzliche Zeit gekostet. Die letzten 4 km fuhr es sich dann deutlich besser. Am Gipfel angekommen als erstes das dicke Trikot ausgezogen, zum Glück hatte ich im zweiten deponierten Verpflegungsbeutel ein dünnes Sommertrikot. Ein anderer unbegleitete Fahrer, den ich bereits lange vorher überholt hatte, wunderte sich, dass er vor mir am Gipfel war und mich doch gar nicht überholt hatte. Im Gespräch erzählte er mir u. a., dass er mit 2,75 l Flüssigkeit unterwegs sei. Ich kam mir aufgrund der prallgefüllten Trikottaschen, den beiden 1 l grossen Trinkflaschen und der Oberrohrtasche schon wie ein Packesel vor. Als ich mir aber sein Rad anschaute sah ich, zusätzlich 2 Trinkflaschen hinter dem Sattel befestigt und die Oberrohrtasche war noch deutlich grösser als meine. Er zog seine gelbe Windweste an und bevor er bereits zur langen Abfahrt vom Sustenpass aufbrach wünschten wir uns gegenseitig noch gute Fahrt. Es dauerte noch ca. 2 Minuten bis ich auch

zur Abfahrt aufgebrochen bin. Da ich die Abfahrt sehr gut kannte, war ich mir ziemlich sicher, ihn noch einholen zu können. Doch bereits nach ca. 3 km Abfahrt kam die nächste, der schätzungsweise 30 (kein Witz!) Baustellenampeln an diesem Tag, die mich zum Anhalten zwang. Mein erster Gedanke war, meinen Gesprächspartner vom Gipfel des Sustenpass werde ich so schnell nicht wieder einholen. Jedenfalls nutzte ich die Zeit sinnvoll und überprüfte bei der Gelegenheit den notdürftig reparierten Helmriemen. Und siehe da, der Helm wär mir wohl auf der weiteren Abfahrt bei den hohen Geschwindigkeiten vom Kopf geflogen. Also noch schnell kurz Hand angelegt und nachjustiert; das sollte jetzt aber 100 %-tig bis ins Ziel nicht mehr aufgehen. Bevor die Ampel auf Rot gesprungen ist, bin ich noch so gerade rechtzeitig an ihr vorbei gefahren. Ich war überzeugt, dass der Fahrer mit der gelben Windweste zumindest auf der Abfahrt nicht mehr einzuholen war. Ich gab trotzdem Gas als ein anderer Teilnehmer, der es offensichtlich auch sehr eilig hatte, zu mir auffuhr. Richtig "krachen lassen" wollte ich es in der Abfahrt eigentlich nicht, aber nachdem er mich so mitleidvoll angeschaut hatte, als wenn er sagen wollte, "schneller kannst Du wohl nicht Abfahren", dachte ich nur, wenn du dir da mal nicht den falschen für ein Bergabfahrtsrennen ausgesucht hast. Ich liess ihn erst mal vorbeifahren und fuhr ihm dann mit genügend Sicherheitsabstand hinterher, deutlich schneller als ich vorher gefahren bin und als ich ursprünglich vorhatte. Er schaute sich paar Mal um und es nervte ihn ganz offensichtlich, dass er mich nicht abschütteln konnte. Er beschleunigte noch ein paar Mal, aber das nutzte ihm nichts. So dauerte es auch nicht lange, dass ich meinen Gesprächspartner vom Gipfel des Sustenpasses in seiner gelben Windjacke in der Ferne erspähte und wenig später an ihm vorbei fuhr (schoss).



Abfahrt Sustenpass

In Innertkirchen (im Flachen) angekommen, fuhr mein Partner von der Abfahrt dann ziemlich verwegen über die Kreuzungen, auch deshalb beschloss ich, ihn nicht weiter zu verfolgen. Ich hatte mein kleines Zwischenziel erreicht, die beiden schweren Pässe bis zum Mittag hinter mich zu bringen und den Fahrer mit der der gelben Windweste hatte ich auch wieder hinter mich gelassen. Von Innertkirchen ging es als nächstes nach Meiringen, dem in der Radmarathonszene bekannten Startpunkt des Alpenbrevt. Hier waren wieder viele Teilnehmer mit ihren Begleitfahrzeugen

unterwegs. Kurz vor Meiringen war noch ein kleiner Hügel bevor es dann flach durch Meiringen zum Brünigpass weiter gehen sollte. Unmittelbar vor Meiringen wollte ich dann auch in der ersten Kreiselausfahrt rechts abbiegen, als mir ein Begleitfahrzeug eines anderen Teilnehmers zu verstehen gab, dass ich erst an der zweiten Ausfahrt abbiegen muss. Eigentlich war ich mir auch ohne Garmin aber ziemlich sicher, dass es durch Meiringen und dann zum Brünigpass gehen sollte. Ok, dachte ich, vielleicht eine kurzfristige Umleitung, weil man auch um Meiringen herum zum Brünigpass kam. Als nach rd. 2 km der nächste Kreisel kam, an dessen erster Ausfahrt es Richtung Brünigpass ging und die anderen Radler und Begleitfahrzeuge jedoch an der 3. Ausfahrt abbogen, war mir sofort klar, dass es sich um Teilnehmer der grossen Tortour (1000 km) handelte. Ich war der Meinung, dass die Teilnehmer von der 1000 km Runde und der 500 km Runde sich erst nach dem Brünigpass trennen würden, aber dies war offensichtlich nicht der Fall. Am Kreisel stand ein Begleitfahrzeug, das auf seinen Rennradfahrer wartete. Das Begleitteam wusste zwar nicht wo die Challenge lang führte. Es konnte aber bestätigen, dass die grosse Runde in diesem Bereich weiter fortgesetzt wird. Also, sofort umgedreht und an der ersten Ausfahrt des Kreisels nach Meiringen eingefahren, zum Glück kannte ich diesen Bereich. Dummerweise musste ich dann auch noch an einem beschränkten Bahnübergang warten, den ich bei korrekter Fahrt nicht hätte überqueren müssen. Diese ganze Aktion hatte insgesamt auch wieder rd. 10 Minuten zusätzliche Zeit gekostet. Nachdem ich den Bahnübergang überquert hatte, bog ich links ab und war somit auch gleich auf dem Weg zum Brünigpass. Der Garmin zeigte auch sofort an, dass er die Strecke wieder gefunden hatte. Mit dem Rad war ich den Brünigpass noch nicht gefahren, sondern nur mit dem Auto auf dem Weg nach Meiringen, da dies in der Vergangenheit fast immer mein Ausgangspunkt für das Radtraining in den Schweizer Alpen war. Ich erinnerte mich auch gleich wieder an meine letzte (Auto-) Befahrung des Brünigpasses, als ich nach 13 Stunden Training in den Bergen noch mit dem Auto nach Hause musste und mir in der Dunkelheit ein Reh ins Auto gelaufen ist, was das Tier leider nicht überlebt hatte. Zum Glück konnte ich damals die Heimfahrt (rd. 200 km) noch fortsetzen, aber ich musste eine ganze Zeit in der Dunkelheit warten, bis endlich der Förster kam und mir u. a. ein Schriftstück für die Autoversicherung übergab. So etwas sollte mir aber heute auf dem Rad nicht passieren. Der Brünigpass ist im Vergleich zu den beiden vorherigen gefahren Pässen kurz, dafür zumindest von der Seite Meiringen aus sehr steil (9 bis 13 %). Ich würde nie auf die Idee kommen, den Brünigpass mit dem Rad zu fahren, da mir dort viel zu viele Autos unterwegs sind. Auf der Hälfte der Strecke kam es aufgrund des Verkehrs auch gleich zu einer brenzligen Situation, als ein Pkw ganz dicht an mir vorbei rauschte und den entgegenkommendem Verkehr nicht abwarten wollte. Ich spürte schon den Aussenspiegel an meinem linken Arm, das war verdammt knapp. Eine falsche Bewegung und der Blödmann hätte mich voll am Arm erwischt und es wäre zum Unfall gekommen. Aber, gerade noch mal gut gegangen. Zum Glück war es an dem Tag die einzige gefährliche/brenzlige Situation für mich. Bei der Auffahrt zum Brünig spürte man auch gleich die Hitze ohne Ende. Es waren definitiv nicht die vorhergesagten 27 Grad, sondern weit über 30 Grad. Zum Glück dachte ich mir, hast du jetzt das richtige Trikot an. Bei meiner Befahrung des Brünigpasses war die gesamte Zeit weder ein Teilnehmer der Challenge noch ein Begleitfahrzeug zu sehen. Oben am Pass angekommen schnell noch einen Riegel für die Abfahrt ausgepackt und aufgrund des Verkehrs vorsichtig abgefahren. Nach der Abfahrt folgte bis ins Ziel mir unbekanntes Terrain und ich hoffte, die rd. 200 hügeligen km navigationstechnisch auch noch gut über die Bühne zu bringen. Ab jetzt war ich mir eigentlich schon ziemlich sicher, dass ich unter normalen Umständen das Ziel erreichen würde. Ich überlegte nur, ob ich die zuvor angepeilten 20:30 bis 21:00 Uhr noch schaffen würde. Das einzige "Problem" war, dass ich meine Leuchtweste bereits in Chur im Verpflegungsbeutel zurück gelassen hatte, da in meinen vollen Trikottaschen dafür nicht auch noch Platz war. Zwangsläufig hätte ich dann ohne Leuchtweste fahren müssen, was vom Reglement her eigentlich nicht erlaubt war. Für den Fall der Fälle hatte ich mir eine Ausrede überlegt, dass ich armer unbegleiteter Teilnehmer die Leuchtweste vermutlich auf eine der Pässe-Abfahrten unbemerkt verloren haben muss und natürlich keinen Ersatz dabei hatte. Zumindest hätte ich auf das bei Dunkelheit ebenfalls vorgeschriebene Leuchtband am linken Bein bzw. Knöchel verweisen können, das ich während der gesamten Tour getragen habe. Die letzten rd. 200 km bis ins Ziel waren sehr stark davon geprägt, dass ich ständig den Garmin und die zufahrende Strecke im Blick haben musste. Ich wechselte deshalb auch im Garmin auf die Navigationsseite mit der digitalen Karte,

nachdem ich mir zuvor das Abbiegen etc. fast ausschliesslich auf der Seite mit den Leistungsdaten habe anzeigen lassen. Der nächste "Boxenstopp" (Timestation) war in Sachseln. Die Strecke dorthin war zwar im Vergleich zu dem was vorher gefahren wurde verhältnismässig flach bzw. lediglich hügelig, landschaftlich aber auch sehr schön. Die Strecke führte u. a. am Lungernersee und am Sarnersee vorbei.



"Packesel am See"

Nachdem ich auf dem Weg nach Sachseln bereits 2x falsch abgebogen war, weil nicht eindeutig war, welche der beiden Möglichkeiten die richtige war, meldete der Garmin, obwohl ich zuvor nicht abgebogen war, plötzlich Streckenabweichung. Ich blieb aber auf der angezeigten Route, in der Hoffnung, der Garmin würde die richtige Strecke schon wieder finden bzw. seinen Irrtum bemerken. Irgendwann kam ich jedoch an eine Stelle, an der ich wieder abbiegen musste, wusste dann in dem Moment natürlich nicht, welches nun der richtige Weg ist. Ich kreiste an den Knoten herum und überlegte, welchen Weg ich nehmen wollte, als plötzlich von hinten endlich mal wieder ein anderer Teilnehmer auffuhr und mir bereits aus der Ferne den richtigen Weg mit dem Arm anzeigte. Ich war froh, nach langer Zeit mal wieder einen Teilnehmer der Challenge (in dem Fall einer Teamstaffel) zu sehen und wartete bis er zu mir aufgefahren war. Ich fuhr dann neben ihm, schilderte mein Problem und er sagte nur, das käme in dem Bereich beim Navigieren komischerweise vor, er den Weg aber kennen würde und ich einfach der Strasse bzw. dem Radweg bis zur nächsten Timestation in wenigen km folgen sollte. Um "auf Nummer sicher zu gehen" bin ich dann aber bei ihm bzw. an seiner Seite geblieben und wir sind die restliche Strecke bis zur Timestation zusammen gefahren. Da bei der Tortour ein vorgeschriebener Mindestabstand zu anderen Teilnehmern eingehalten werden muss, sagte er, dass es jetzt erlaubt sei so zu fahren, da mein Garmin derzeit "spinnt" und er mich quasi zur nächsten Timestation bringen/begleiten würde. Ausserdem erzählte er von einem Unfall eines Teilnehmers, der kurz zuvor von einem Auto am Arm angefahren und verletzt wurde und das Rennen aufgeben musste. An der Timestation Sachseln gemeinsam angekommen spürten wir die Hitze im Stehen noch viel mehr; fahrend auf dem Rad war es aufgrund des Fahrtwindes erträglicher. Mein Weggefährte zog dann auch Schuhe und Socken aus, was ja aufgrund der Hitze noch verständlich war. Er machte es aber, weil er sich anschliessend mit der restlichen Radelbekleidung vollständig in einem kleinen "Springbrunnen" – oder was es auch immer genau gewesen ist – gesetzt hat und mit

dem Kopf auch noch richtig untertauchte. Während er weiter im Wasser sass, wurden mir freundlicherweise bereits beide Trinkflaschen mit Wasser aufgefüllt (an dem Tag das einzige Mal) und zusätzlich zum Trinken ausreichend Wasser bereitgestellt. Auf die Frage, ob ich noch eine Brühe haben wollte, dachte ich im ersten Moment bei der Hitze nicht unbedingt. Da ich mich seit dem Start in der Nacht ausschliesslich von Riegeln und Gels ernährt hatte, dachte ich, ist das vielleicht nicht die schlechteste Idee. Es war zwar total unnormale bei der Affenhitze etwas Warmes zu trinken, aber ich spürte gleich nach dem ersten Becher, wie gut dies meinem Magen tat. Insgesamt habe ich dann sogar 4 Becher mit der Brühe getrunken. Da ich zwischenzeitlich auch schon wieder zwischen 10 und 15 Minuten an der Timestation verbracht habe, bin ich dann noch kurz nach dem Weg fragend und mich von meinem Weggefährten verabschiedend alleine zur nächsten Timestation Lenzburg in rd. 50 km Entfernung aufgebrochen. Bis zur nächsten Timestation waren zum Glück auch immer wieder Teilnehmer und Begleitfahrzeuge der Tortour auf der Strecke zu sehen, so dass man zwischendurch immer wieder wusste, dass man sich auf dem richtigen Weg befindet. Gleich nach der Timestation Sachseln hatte der Garmin dann auch die richtige Strecke plötzlich wieder gefunden, was - mit wenigen kurzen Ausnahmen - bis ins Ziel auch geblieben ist. Der jetzige Abschnitt führte u. a. direkt am Vierwaldstättersee vorbei und ich beneidete die Sonnenhungrigen, die bei dem schönen Wetter an diesem schönen Ort ausharrten und auch im See badeten. Nur waren mir für meinen Geschmack auf diesem Abschnitt zu viele Radwege zu befahren, die man sich zwangsläufig mit anderen Verkehrsteilnehmern wie Radler, Fussgänger etc. teilen und wo die Geschwindigkeit natürlich dementsprechend angepasst werden muss. Damit habe ich grundsätzlich auch kein Problem, jedoch passieren oftmals auf Radwegen gefährliche Situationen mit anderen Benutzern, bis hin zu Unfällen. Auch habe ich die Erfahrung gemacht, dass seit dem ich versuche Radwege zu meiden oder einfach mal nicht benutze, ich nur noch ganz selten einen Platten habe. Aber wir befanden uns ja in der sauberen Schweiz, wo die Radwege nicht so verunreinigt wie oftmals in D waren und der Deckbelag ebenfalls gute Qualität hatte; gar nicht zu vergleichen mit den diversen schlechten Radweg-Belägen in Schleswig-Holstein. Auf ca. der Hälfte der Strecke nach Lenzburg kam ich mit 2 anderen Teilnehmern (und ihren Begleitfahrzeugen) langsam in dem Bereich, wo die Strecke noch einmal geändert wurde, laut Briefing die GPS-Daten dies aber berücksichtigen sollten. Um jetzt ja auf dem korrekten Weg zu bleiben, beschloss ich, in ihrer Nähe zu bleiben und sie nicht hinter mir zu lassen, obwohl ich deutlich schneller fahren konnte. Bis ins Ziel waren es noch ca. 125 km und ich warf auch noch mal einen Blick auf die Akkuanzeige des Garmins, um ihn ein drittes und letztes Mal via Powerbank aufzuladen. Zum Glück waren die Powerbank und der Garmin dauerhaft miteinander verbunden, so dass ich nur den Knopf der Powerbank in der Oberrohrtasche drücken musste. Nach rd. 9 Std. Betrieb meldete sich dann die freundliche Stimme der in ear Kopfhörer mit: Power low. Als die Akkuanzeige im Garmin 100 % erreicht hatte, wollte ich die Kopfhörer eigentlich auch noch kurz aufladen. Als ich die kleinen in ear Kopfhörer endlich mit der Powerbank verbunden hatte, leuchtete aber die rote Anzeige am Kopfhörer komischerweise nicht auf oder ich habe sie evtl. aufgrund der Helligkeit nicht erkannt. Ich beschloss nicht weiter herumzuexperimentieren und auch nicht anzuhalten und habe deshalb Kopfhörer und Powerbank in der Oberrohrtasche verstaut und bin ohne Musik zu hören weiter gefahren. Kurz vorher versuchte meine Frau mich noch mal anzurufen. Aber auch der Versuch in telefonischen Kontakt zu treten misslang. Zumindest konnte ich auf der Fenix 5x in den "WhatsApp Nachrichten" weiterhin lesen, dass ich trotz längerer Aufenthalte an den Timestationen und mehrmaliges falsches Navigieren weiterhin auf dem 2. Platz gelegen war. Als meine 2 Begleiter und ich im vorgeschriebenen Abstand fahrend in dem Bereich der geänderten Streckführung kamen, kam uns plötzlich ein anderer Teilnehmer entgegen und zeigten uns an, dass das der falsche Weg war. Wir vertrauten ihm und sind ebenfalls umgekehrt und fuhren zu einem mittlerweile am Strassenrand stehenden Begleitfahrzeug. Das Begleitteam zeigte uns den Ausdruck mit der geänderte Streckenführung, der beim Briefing verteilt wurde und sie sagten uns, wo wir lang fahren mussten. Alle fuhren wir gemeinsam weiter, mein Garmin vermeldete permanent Streckabweichung. Nach 2-3 km kamen wir wieder auf die korrekte Streckenführung und der Garmin motzte auch nicht mehr. Die restliche Strecke zur Timestation Lenzburg habe ich mich insbesondere an das Begleitfahrzeug des Teilnehmers 112 (!) gehalten, dessen Team mittlerweile nicht nur ihren Fahrer, sondern auch mich etwas unterstützte. Immer wieder reichten mir das Begleitteam –

nachdem sie im Auto vorgefahren waren – etwas Verpflegung, erkundigten sich nach meinem Zustand, motivierten mich usw.. Das war eine ganz tolle, nicht selbstverständliche Unterstützung. Wenige km vor der Timestation Lenzburg bin ich dann aber alleine weiter gefahren. Dort angekommen wartete mein letzter Verpflegungsbeutel. Auf die Frage, ob es denn heute nun noch Regen geben würde, sagte man mir dort, evtl., aber nur punktuell. Sicherheitshalber habe ich dann aber trotzdem die Regenjacke aus dem Verpflegungsbeutel mitgenommen. Bevor ich weiter gefahren bin, habe ich noch einen vorletzten Riegel und ein Gel gegessen und einen grossen Schluck aus einer Cola Flasche genommen (eigentlich Stand für die unbegleiteten Fahrer lediglich Wasser an den Timestationen zur Verfügung), das richtig gut tat (ansonsten hätte ich in meinem Verpflegungsbeutel aber auch eine Cola Dose gehabt). Auch dieser Stopp dürfte ca. 10 Minuten gedauert haben. Nachdem ich die letzten rd. 50 km in Angriff genommen hatte, war mir klar, dass ich das Ziel nicht mehr im Hellen erreichen würde und hoffte, dass niemand von der Rennleitung etc. an der fehlenden Leuchtweste etwas aussetzen würde. Von Westen zogen schon seit einiger Zeit dunkle Wolken auf, aber mittlerweile waren sie schwarz. Auch der Gegenwind nahm noch deutlich an Stärke zu und erinnerte mich sofort an zahlreichen Trainingsfahrten an der Westküste Schleswig-Holsteins. Das Wetter beunruhigte selbst mich, denn eigentlich ist es mir fast egal wie das Wetter ist, wenn ich denn schon auf dem Rad sitze. Aber inzwischen musste man ja Angst haben vom Rad zu wehen und ich überlegte anzuhalten und das Unwetter abzuwarten. An einer Stelle standen links direkt am Strassenrand Bäume, als plötzlich Blätter, Zweige und ein Ast – dem ich noch gerade ausweichen konnte – auf die Strasse flogen. Die Strasse war in kürzester Zeit übersät mit Laub etc.. Danach ist noch aus einem Biergarten ein riesiger Sonnenschirm auf die Strasse geweht, den 3 Leute versuchten festzuhalten. Da der Regen langsam auch stärker wurde beschloss ich, wenigstens kurz anzuhalten und die Regenjacke anzuziehen. Ich war in dem Moment so froh, dass ich die von der letzten Timestation doch mitgenommen und nun auch dabei hatte. Als ich anhielt tauchte plötzlich neben mir das Begleitfahrzeug des Teilnehmers mit der Startnummer 112. Sie fragten mich, ob ich eine Regenjacke dabei hatte und boten mir eine an. Da ich keine Jacke und auch sonst nichts von ihnen benötigte, fuhren sie gleich weiter. Wenig später fuhr ich wieder zum Teilnehmer 112 auf, der an der letzten Timestation natürlich nicht so lange gestanden ist wie ich. Mittlerweile regnete es stark und es wurde richtig dunkel. Ich zog es vor in der Nähe vom Teilnehmer 112 und seinem Begleitfahrzeug zu bleiben, denn jetzt falsch und zusätzliche km zu fahren wollte ich wirklich nicht. Nachdem sich das Unwetter (insbesondere der Wind) gelegt hatte und es nur noch regnete, vernahm ich, dass der Wind gedreht hatte und plötzlich nicht mehr von vorne, sondern von hinten kam, was natürlich eine spürbare Erleichterung war. Bei dem Regen hoffte ich nur, dass ich mir nicht noch einen Platten einhandeln und sicher ins Ziel kommen würde. Ansonsten gibt es von dem Abschnitt bis zur letzten Timestation wenig zu berichten. Gemeinsam mit 2 Begleitern fuhr ich in Glattfelden an die Timestation. Nach der Unterschrift begab ich mich zum mir mittlerweile sehr vertrauten Begleitfahrzeug des Teilnehmers 112 und fragte, ob sie noch eine Leuchtweste für mich hätten. Eine Begleitperson zog daraufhin ihre Leuchtweste aus und half mir sie anzuziehen. Dann fragten sie, ob ich auch noch Licht brauchen würde. Nachdem am Morgen die Lupine komischerweise bereits rot angezeigt hatte, obwohl sie gerade mal 5,5 Std. auf mittlerer Stufe in Betrieb war, kamen mir Zweifel, dass der Akku auf kleinster Stufe bis ins Ziel noch ausreichen würde. Schnell montierten sie die Lupine ab und eine Lampe von ihnen an. Zu dritt verliessen wir anschliessend die Timestation, wohlwissend, dass das Ziel nahte, aber immer noch rd. 1,5 Stunden zu fahren waren. Meine Beine waren noch ganz gut. Vor dem Start hatte ich eigentlich damit gerechnet, dass sich meine Beine nach zwischenzeitlich rd. 17 Std. netto-Fahrzeit, rd. 450 km und rd. 6600 hm deutlich schwerer anfühlen würden. Dies war aber absolut nicht der Fall. Deshalb beschloss ich meine 2 Begleiter und die beiden Begleitfahrzeuge hinter mir zulassen und bis ins Ziel wieder mein eigenes Tempo zu fahren. Zuerst hatte ich ein bisschen schlechtes Gewissen plötzlich davon zu fahren, aber ich ging davon aus, dass sie es verstehen würden. An einem kleinen Anstieg beschleunigte ich dann und fuhr die letzten rd. 40 km alleine in der Dunkelheit. Der Regen wurde zwischenzeitlich weniger und hörte kurze Zeit später auch ganz auf. Ich freute mich, dass das Ziel nun in greifbarer Nähe war und dachte, nur bitte auf den letzten km nicht noch einen technischen Defekt o. dgl.. Das eingeschlagene Tempo konnte ich problemlos fahren. Lediglich meine Ende Februar verunfallte Schulter einschliesslich Schlüsselbein

spürte ich etwas, aber nicht der Rede wert. Insgesamt fühlte ich mich viel besser als vorm Start erwartet. Das führe ich in erster Linie auch darauf zurück, dass ich an den beiden Alpenpässen für meine Verhältnisse sehr moderat hochgefahren bin und auch ab Meiringen noch mal rd. 150 km selten das Tempo gefahren bin, was ich eigentlich hätte fahren können. Der Garmin zickte auch nicht mehr und ich fuhr ohne mich zu verfahren bis an Schaffhausen heran. Dieser Bereich war mir vom letzten Jahr noch einigermaßen vertraut, als ich das neue Tortour Sprint Format (375 km) gefahren bin. Nachdem ich in Schaffhausen die letzten nicht wenigen km absolviert hatte, war ich froh und dankbar, dass ich endlich mal wieder ins Ziel gekommen bin.



Ziel erreicht ...

Bevor es radelnd in die IWC-Arena und bei entsprechender Musik und Beifall auf die Bühne ging, übergab ich draussen der "Orga" noch den Tracker - den ich übrigens beim Trikotwechsel auf dem Sustenpass fast in der Trikottasche zurückgelassen hätte - und trank draussen noch eine letzte Cola. Auf der Bühne dann ein kurzes Interview gegeben. Der Interviewer fand offensichtlich gefallen an meinem Teamnamen "Nordlicht" und stellte fast ausschliesslich dazu Fragen. Danach runter von der Bühne und noch ein kurzes "Fotoshooting". Ich schaute mich gleich um, ob es irgendwo endlich etwas Vernünftiges zu essen gab. Ich war dann ziemlich enttäuscht, dass es lediglich Studentenfutter, unbelegte Brote und Brühe gab. Eigentlich hatte ich erwartet, dass - wie im letzten Jahr nach dem Sprint Format - ein deutlich grösseres Buffet für die Teilnehmer bereitgestellt wird. Nachdem ich mir eine Brühe geholt hatte, kamen mir in der IWC-Arena das Begleitem vom Teilnehmer 112 entgegen, die mich auch sofort erkannten und freuten sich mit mir, dass ich die Tourtour Challenge auf dem 2. Platz erfolgreich beendet hatte. Sie waren begeistert, dass ich zum Schluss noch genügend Kraft hatte und die letzten 40 km alleine ins Ziel gefahren bin. Ich gab ihnen gleich die geliehene Leuchtweste zurück und die Fahrradbeleuchtung tauschten wir ebenfalls noch aus, als ich schlagartig die Anstrengung des Tages in den Beinen spürte. Wie auf Knopfdruck taten mir plötzlich die Oberschenkel weh. Auch deshalb verabschiedete ich mich kurzfristig vom gesamten Team 112, bedankte mich nochmals für die grosse Hilfsbereitschaft, Unterstützung, Motivation etc. und rollte die 1,2 km runter zum Hotel, in der Hoffnung, dass es zumindest dort noch etwas zu essen geben würde. Mittlerweile war es aber 22:15 Uhr und leider sagte man mir, dass es nichts mehr zu essen

geben würde, ausser Mikrowellen-Gerichte. Ich lehnte dankend ab und ging zwangsläufig mit einem Hungergefühl endlich mal wieder schlafen.

Fazit: Zunächst bin ich froh und dankbar, dass ich endlich nach langer Zeit und den beiden schweren Verletzungen der vergangenen 12 Monaten gesund die Ziellinie erreicht habe, was auch mein Hauptziel gewesen ist. Dass dabei der 2. Platz rausgesprungen ist, freut mich natürlich zusätzlich. Die Strecke war insgesamt betrachtet sehr schön, nicht zu schwer und abwechslungsreich, lediglich mit zu vielen km auf Radwegen. Auch bin ich etwas stolz, dass ich "das Ding" (fast) alleine durchgezogen bzw. gemeistert habe (davon ausgenommen und explizit anzumerken sind die notdürftige Reparatur des Helmriemens und der punktuellen Support durch das Begleitteam des Teilnehmers 112).

Leistungsmässig wäre mit Sicherheit viel mehr drin gewesen, wenn ich in der Nacht vor dem Rennen wenigstens einigermaßen geschlafen, weniger Verdauungsprobleme und mich beim Rennen besser ernährt hätte (fast ausschliesslich unzählige Riegel und Gels ist Mist). Auch konnte ich viele Erfahrungen sammeln, die für zukünftige lange Rennen/Fahrten von Vorteil sein werden.