

## Styrkeprøven 2012 – Der längste Tag

Als Tourenhandbiker interessieren mich schon immer besonders die langen und bergigen Strecken. Im Jahr 2008 beteiligte ich mich als einer der ersten Handbiker an der Vätternrundan, einem 300km langen und sehr populären Jedermann-Radrennen rund um Schwedens zweitgrößten See. Seit diesem Erfolg jedoch geisterte in meinem Kopf die Idee einer Teilnahme am Styrkeprøven in Norwegen. Dieses beinahe legendäre Langstreckenrennen führt über mehr als 540km von Trondheim nach Oslo.

Der schwierigste Teil war die Organisation der Tour. Da die Strecke nicht als Rundfahrt angelegt ist, benötigte ich jemanden, der mein Auto vom Start- zum Zielort überführte. 2011 eröffnete sich endlich eine nahezu einmalige Gelegenheit. Bei einer meiner Handbiketouren durch das benachbarte Böhmen hatte ich Láďa kennengelernt, einen ebenso begeisterten tschechischen Sportler aus Chlumec. Auf unserer gemeinsamen Tour durch das böhmische Erzgebirge bot er an, mich im Jahr 2012 nach Norwegen als Fahrer zu begleiten.



Auf der Fährüberfahrt – die Ruhe vor dem Sturm

Kurz vor meinem 44. Geburtstag machten wir uns in Richtung Norden auf den Weg. Mein größter Traum, auf dessen Verwirklichung ich bereits viele Jahre hingearbeitet hatte, sollte endlich Wirklichkeit werden. Doch nicht nur das Wetter mußte an diesen beiden Tagen stimmen. Nach meiner relativ zeitig erfolgten Registrierung hatte der Veranstalter nämlich das Zeitlimit verkürzt. Statt 40 Stunden nun nur noch 36 Stunden für die Bewältigung der Strecke zur Verfügung. Dies setzte mich zusätzlich unter Druck.

Bei der Vorbereitung auf das Radrennen hatte ich deshalb in den ersten 5 Monaten des Jahres neben dem Rollentraining auf den mehr als 5.000 Kilometern und 50.000 Höhenmetern mit

dem Handbike im Gelände ein höheres Fahrttempo forciert. Außerdem sollte mir ein detailliert ausgearbeiteter „Stundenplan“ helfen, mich während der Tour im vorgegebenen Zeitkorridor zu halten und Verspätungen zu vermeiden. Für jede Raststation hatte ich auf Basis der Kilometerangabe und der auf 36 Stunden berechneten Durchschnittsgeschwindigkeit eine ganz konkrete Zeit ermittelt, bis zu der ich diesen Punkt passiert haben mußte. Dieser Liste sollte während des Rennens eine ganz zentrale Bedeutung zukommen.

Nach einer recht anstrengenden Anreise und dem darauffolgenden Ruhetag begaben sich Láďa und ich endlich am Freitag nach Trondheim, um die letzten Formalitäten zu erledigen.

Bis das Organisationsbüro für die Registrierung öffnete, blieben noch ein paar Stunden Zeit, die Stadt zu erkunden. Sie hat durchaus ihre Reize, auch wenn man skandinavische Städte schon lieben muß, um sie schön zu finden. Besonders eindrucksvoll ist natürlich der Nidarosdomen, Norwegens nationales Heiligtum.

Während der Registrierung traf ich dann auch die beiden anderen Handbiker aus Deutschland, die sich 2012 der Herausforderung stellen wollten. Volker Klemmer und Oliver Pohling hatten ein ganzes Begleiteteam für ihre Unterstützung auf die Beine gestellt. Sie wollten deshalb erst am nächsten Morgen starten. Für mich jedoch war das keine Option. Immerhin profitierten sie von



Der Nidarosdomen in Trondheim

meinen intensiven organisatorischen Vorbereitungen, denn ich hatte erreicht, daß mein Begleiter die begehrte Begleitfahrzeug-Berechtigung auch ohne die Zahlung von 500 NOK erhielt. Ihr Auto wurde nun ebenfalls kostenlos registriert.

Die letzten Stunden bis zum Start um Mitternacht sollte ich auf Láďas Befehl hin etwas ausruhen. Doch an Schlaf war gar nicht zu denken. So viel ging mir durch den Kopf. Manchmal wünschte ich mir sogar, daß es bereits sonntags nach 12.00 Uhr und damit nach dem Rennen sei. Eine ganze Menge guter Wünsche von Verwandten, Freunden und Kollegen begleiteten mich auf dieser Reise. Keinen von ihnen wollte ich enttäuschen, vor allem aber mich selbst nicht. – Ich hatte jedenfalls alles getan, um das bestmögliche zu erreichen. Wenn ich jetzt scheitern würde, brauchte ich mir wirklich nichts vorzuwerfen.

Kurz vor 24.00 Uhr begaben sich mein Begleiter und ich zum Startplatz im Zentrum von Trondheim. Äußerlich gelassen, kochte es in mir. Die Straßen waren trotz der nächtlichen Stunde voller Leute. In dieser Region wird es um Mittsommer herum nämlich überhaupt nicht dunkel, sondern nur ganz leicht dämmerig. Ich reihte mich in die Startaufstellung ein und mein Sportfreund redete mir gut zu. Ein Ehepaar aus Baden-Württemberg kam auf mich zu und begrüßte mich wie einen alten Freund. Die beiden kannten mich aus den Medien und wünschten mir nun ebenfalls alles erdenklich Gute, als ich ihnen von meinem Vorhaben erzählt hatte. Eine willkommene Aufmunterung.



Start!

Punkt 0.00 Uhr ging es los. Eine kleine Runde durch das Zentrum, dann befanden wir uns bereits auf der Ausfallstraße. Allmählich hatte ich mich eingefahren. Plötzlich ein lauter Knall. Der bange Blick ging zurück. Mein linkes Hinterrad war platt! Laut fluchend fuhr ich rechts ran. Sollte bereits jetzt das Abenteuer beendet sein, bevor es richtig losgegangen war?! Gut, daß ich mich auf autarke Versorgung eingestellt hatte. Und daß gerade auch ein Servicefahrzeug kam. So war der vollkommen zerfetzte Schlauch schnell gewechselt und der Reifen wieder aufgepumpt. Doch nun gab es keinen Ersatz mehr. Nach all der Aufregung fiel mir erst viel später ein, daß ich noch einen Reserveschlauch im Auto hatte. Den nahm ich dann einige Kilometer später von Láďa in

Empfang. Es war mein letzter. So etwas Idiotisches! Ich fahre zu einem mehr als tausend Kilometer entfernten Rennen und habe nur zwei Schläuche bei mir, während zu Hause haufenweise Ersatz herumliegt. – So etwas wird bei mir kein zweites Mal vorkommen!

Im weiteren Verlauf der Fahrt galt es nun, besonders vorsichtig mit Unebenheiten und schlechtem Straßenbelag umzugehen. Auch habe ich den Problem-Reifen nicht bis zum üblichen Druck aufpumpen lassen. Lieber ein etwas größerer Rollwiderstand als ein erneuter Plattfuß. Eine gute Entscheidung, denn von nun an gab es während der ganzen Tour keine einzige Panne mehr.

Bald schon tauchte das erste Verkehrsschild auf der E6 vor mir auf: „Oslo 528km“. Diese Zahl ist so abstrakt, daß man sie komplett ausblendet. Ein erstes Ziel lautet: 'die 4 ganz links'. Dann die 3, die 2, die 1.... Mühsam ernährt sich das Eichhörnchen.

Immerhin gab das Wetter sein bestes. Angenehme Temperaturen bei klarem Himmel und nur wenig Wind ließ vergessen, daß es mitten in der Nacht war. Der dichtgedrängte Fahrerpulk vom Beginn hatte sich aufgelöst und ich mein eigenes Tempo gefunden. Die Anspannung wich der Routine.

Immer wieder, wenn mich Fahrer oder Begleitfahrzeuge überholten oder Leute am Straßenrand standen, gab es ein großes Hallo. Bis zum Ziel in Oslo wurden es tausende Grüße und gute Wünsche. Als teilnehmender Handbiker bist Du der absolute King und kannst nahezu alles machen, was Du willst. Beim anfeuernden „Heia, heia!“ der vorbeibrausenden Rennfahrer in den Radteams, beim Winken der Zaungäste mit der Hand und Norwegefahnen, bei den Grüßen und Daumen-nach-oben-Gesten der Leute in den Begleitfahrzeugen läuft es einen kalt den Rücken herunter. Gänsehautfeeling pur! Jede Müdigkeit ist vergessen, jeder Schmerz oder Schwäche. Der Körper ist vollgepumpt von Adrenalin und Endorphinen und Du läßt Dich einfach nur mitreißen und vorwärtstreiben. 36 Stunden in einem pulsierenden Rauschzustand. Das schafft keine Droge!



Beifall vom Straßenrand

Als die Kühle des Morgens mich frösteln ließ, lagen bereits die ersten größeren Anstiege hinter mir. An der Station Oppdalsporten wollte ich erstmals eine kurze Rast zum Essen einlegen. Allerdings interpretierte ich wohl die Handbewegung eines Zuschauers falsch und steuerte statt des Verpflegungspunktes die Raststätte an. Der dortige Wirt fragte mich nach meinen Wünschen und brachte mir dann Essen und Trinken. Ich muß wohl ein ziemlicher Exot gewesen ein, denn auch die Wirtin kam heraus. Ich aß und trank mit großem Appetit. Bald schon war ich fertig und verabschiedete mich von den Leuten. Erst beim Erreichen des eigentlichen Verpflegungspunktes realisierte ich, daß die beiden mir wohl gerade die Mahlzeit gesponsert hatten. – Auch das gehört zum Styrkeprøven!

Immer aufwärts, der Sonne entgegen. Nächstes Nahziel war der Gipfelpunkt des Rennens und der Beginn einer ausgedehnten, vegetationsarmen Hochfläche auf mehr als 1000 Metern über dem Meeresspiegel. Links und rechts der Straße erstrecken sich von den Eiszeiten rundgeschliffene Berge, die selbst zu dieser Jahreszeit immer noch von ausgedehnten Schnee- bzw. Firnfeldern bedeckt sind. Eine etwas unwirkliche Kulisse.

Mit Láda einigte ich mich auf Dombås als Treffpunkt für die nächste große Rast. Doch zuvor waren einige Kämpfe zu bestehen. Bereits während des Anstiegs begann sich einiges in der Wetterküche zusammenzubrauen. Dunkler und dichter wurden die Wolken, heftiger der Gegenwind. Unterdessen hatten mich auch bereits die ersten Radteams überholt, doch auf der Hochebene hatte ich die Straße bereits wieder weitgehend für mich. Zwischen schwarzen Regenwolken und blauen Himmelsfenstern schummelte ich mich weiter in Richtung Süden durch, immer in der Hoffnung, möglichst lange trocken zu bleiben. Der Wind gewann mehr und mehr an Stärke, bis ich selbst auf der leicht abfallenden Straße gegen den Sturm kurbeln mußte, um dann trotzdem nur mit 10-12km/h vorwärts zu kommen. Ich sehnte mich nach den bewaldeten tiefen Tälern. Dombås bedeutete das Ende dieser Schinderei.



Wind und Weite

Suppe fassen, trinken, essen, trinken, essen, essen. Ein früherer Teilnehmer am Styrkeprøven hatte mir vor einigen Jahren von einer miserablen Verpflegung beim Radrennen erzählt. Ich kann diese Aussage für den 2012er Jahrgang nicht bestätigen. Ganz im Gegenteil. Es gab reichlich in guter Qualität ziemlich leckeres Essen und Trinken. Bei den vielen Kalorien, die man während einer solchen Tortur verfeuert, ist das auch dringend notwendig. Ich jedenfalls bin der Meinung, daß sich niemand aus eigenen Beständen versorgen muß, um am Ziel anzukommen.

Flott ging es nun voran, denn der Weg führte weiter talabwärts. Ein reichliches Drittel der Tour war bereits geschafft und das Licht am Ende des Tunnels kam immer näher. Leider aber auch die Regenwolken. Zwischen Kvam und Kvitfjell wurde es dann feucht. Kein strömender Regen, aber doch ziemlich gleichmäßig. Trotz Regenbekleidung bleibt man da nicht lange trocken.

In Lillehammer lag jedoch das Regengebiet endlich hinter mir. Die zweite Nacht auf meiner Fahrt war hereingebrochen, diesmal wegen der Wolken und der südlicheren Lage etwas dunkler. Als ich nach der Pause von der Raststation aufbrach, lief gerade einer der beiden anderen knapp sieben Stunden nach mir gestarteten Handbiker ein.



Trinkpause

Für mich zusätzliche Motivation, das Tempo anzuziehen. Denn ich lag ungefähr 20 Minuten hinter meinem Zeitplan. Ich wollte mich so spät wie irgend möglich von ihnen überholen lassen. Doch es kam ganz anders. Ich habe die beiden Handbiker nämlich nie wieder gesehen. Vermutlich waren sie an einer der folgenden zwei oder drei Raststationen, an den ich jeweils einen kurzen Zwischenstopp einlegte, von mir unbemerkt vorbeigefahren. Nur Láďa traf noch einmal einen von ihnen.

In Skreia lagen noch ca. 120km vor mir. Hier begann der härteste Abschnitt des Rennens. Windungsreich schlängelte sich die Straße im leichten Auf und Ab entlang des Mjøsasees in Richtung Minnesund. Das

Wetter hatte sich wieder eingetrübt und ab und zu fiel leichter Nieselregen. Das waren genau die Bedingungen, unter denen sich etliche Teilnehmer weichklopfen ließen und sich in die begleitenden Fahrzeuge zurückzogen. Mehrmals wurde ich Zeuge eines solchen Dramas. Ob die Leute sich später wieder auf ihre Räder setzten und die Tour so beendeten, als ob nicht gewesen wäre, ist mir jedoch nicht bekannt. Fakt ist, daß von durchschnittlich 2500 gemeldeten Startern mehr als 600 jedes Jahr auf der Strecke bleiben. Das entspricht einer Ausfallquote von ungefähr 25%.

Die Raststation Eidsvoll hatte leckere Sachen zu bieten. Hier schlug ich mir noch einmal den Bauch mit Kuchen voll, bevor ich die letzten 60km in Angriff nahm. Das Ziel und damit die Erfüllung meines Traums war bereits in greifbare Nähe gerückt. Zu keiner Zeit hatte ein Aufgeben für mich im Raum gestanden und mein Körper leistete sich trotz der bereits mehr als 30 Stunden währenden Dauerbelastung keine Schwäche. Müdigkeit – Fehlanzeige, Schmerzen in Rücken, Schultern oder Armen – niemals! Irgendwie kam es mir selbst wie ein kleines Wunder vor, daß die Strapazen bisher nahezu spurlos an mir vorübergegangen waren.



Morgenstimmung am Mjøsasee

In diese positive Grundstimmung platzte eine Information an der letzten Raststation wie eine Bombe. Nur noch die nächste halbe Stunde bis 11.00 Uhr war das letzte Teilstück der Strecke für Radfahrer freigegeben. Dieser Weg führte nämlich auf der Autobahn nach Oslo, bevor dann vierspurige Schnellstraßen bis zur Zielankunft befahren werden mußten.

Überhaupt verlief ein Großteil des Styrkeprøvens auf großen Verkehrsstraßen, die üblicherweise für den Radverkehr komplett gesperrt sind. Daß für dieses legendäre Radrennen diese Regelungen nicht gelten, deutet auf den außergewöhnlich hohen Stellenwert der Veranstaltung im Bewußtsein der Norweger hin. Wo schon würden in Deutschland Spuren einer Autobahn für Fahrradfahrer gesperrt werden?!

Doch ich wollte die Tour unbedingt ganz regulär beenden. Wie die Feuerwehr ging es also zum Beginn des zeitkritischen Abschnitts. Nicht mehr ganz frisch, mobilisierte ich die letzten Reserven und flog geradezu über die Straßen. Fünf nach elf hatte ich endlich nach Führung durch mein Auto mit Láda die Autobahn erreicht. Dort wartete bereits ein Helfer vom Organisationsteam, welcher in der Zwischenzeit die Polizeibeamten von der Notwendigkeit einer kleinen Verzögerung überzeugen konnte. Ich denke, daß ich inzwischen die Herzen aller Beteiligten ohne Handicap gewonnen hatte. Vorbei an den begeistert klatschenden Polizisten und dem Organisationsfahrzeug kroch ich völlig ausgepumpt den letzten Berg hinauf.



Waschgang vor Oslo

Zu allem Überfluß ging nun ein Unwetter über mich hernieder, so daß ich binnen weniger Minuten naß bis auf die Knochen war. Laut schimpfend und heftig fluchend folgte ich meinem treuen Begleiter in die Stadt. Irgendwann ließ er mich passieren, und im Dauerwaschgang zählte ich jede einzelne Minute bis zum Ziel. Schließlich vor mir die Zieleinweiser, ein letzter Aufschwinger - vorbei an unzähligen grüßenden, klatschenden und winkenden Leuten - dann die letzte Zeitnahmematte. Sieg!!! Am Ziel meiner Träume. 36:04:23.



Ich bin auf der Ergebnistafel!

Was ich dabei gefühlt habe? – Nichts! Es war einfach nur zu Ende.

In diesem Moment war für mich wichtiger, daß ich aus den nassen Sachen herauskam. Beim Umziehen mußte ich mich zusammenreißen, um nicht sofort einzuschlafen. Von der etwa zweistündigen Autofahrt zu unserem Übernachtungsort habe ich dann nichts mehr mitbekommen.

Wieder stellt sich die Frage: Warum tut sich jemand so etwas an? – Es gibt darauf sicher keine allgemeingültige Antwort. Doch wer schon einmal die ganz eigene Atmosphäre eines solchen Rennens erlebt hat, wird mich vielleicht etwas besser verstehen. Da sind zunächst die vielen Leute,

die erst ungläubig, dann aber begeistert dein Tun verfolgen. Weiter das Gefühl einer großen Gemeinschaft und einer Zugehörigkeit zu einer Gruppe, die Außergewöhnliches vollbracht hat. Die Anerkennung bis hin zur offenen Bewunderung über das, was trotz eines schweren Handicaps möglich ist. Und schließlich auch das intensive Er"fahren" einer großartigen Natur. Eine solche Sternstunde erlebt man nicht sehr oft im Leben.

Ich war dabei!

Veit Riffer  
28.06.2012

Das ist die Übersicht über meine Fahrt:

Ort	Gesamtzeit	km/h	min/km	Splitt	km/h	min/km
Dombås (200 km)	13:33:08	14,76	4:04	13:33:08	14,76	4:04
Lillehammer (350 km)	23:32:24	14,87	4:02	9:59:17	15,02	4:00
Gjøvik (400 km)	26:52:08	14,89	4:02	3:19:44	15,02	4:00
Eidsvoll (480 km)	32:19:09	14,85	4:02	5:27:02	14,68	4:05
Oslo (542 km)	36:04:23	15,03	4:00	3:45:14	16,52	3:38

Und hier kommt das Streckenprofil und weitere Infomationen von meinem Fahrradcomputer:

