

Rennbericht:  
**RaceAcrossTheAlps 2005**

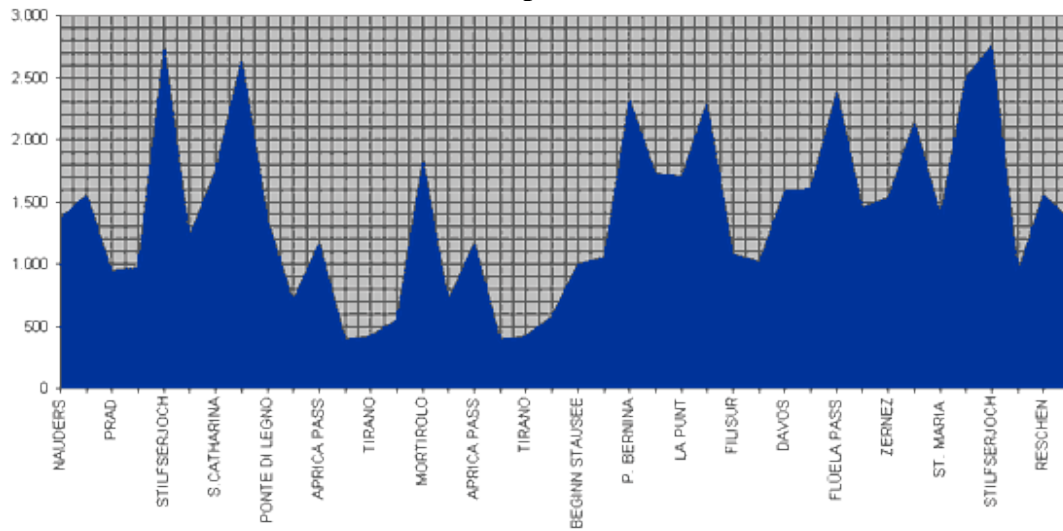
**- Jochen Lehmann (36) -**

**TEAM MED REFLEX**

**540 km    13 600 hm    12 Pässe    23Std. 38min. 25sec.**

Das **Race Across The Alps** (kurz RATA) in Nauders/ Österreich ist mittlerweile ein echter Klassiker und anerkannt als das schwerste Eintagesrennen der Welt. Wie immer im Juli starteten 43 ausgesuchte ExtremradSPORTLER aus aller Welt zum Ritt über die Alpen.

**Streckenprofil**



**Vor dem Rennen:**

Erwartungsvoll, mit dem Ziel auf eine Top 3 Platzierung, stand ich am Start. Aufgrund eines Leistungszuwachses und der deutlich verbesserten Trainingsergebnisse, im Vergleich zum letzten Jahr, war ich mir meiner Sache sehr sicher. Durch den Gebrauch muskelaktivierender Spezialeinlagen, zur gezielten Stimulation meiner Fußreflexzonen, konnte ich meine Leistung erhöhen und parallel dazu meinen Puls senken.

Die Vorbereitungsphase verlief, bis auf einen Sturz am Mortirolo, in diesem Jahr sehr gut. Wie im vergangenen Jahr setzte ich meine Trainingsphilosophie fort, in Zahlen: 14 000 km und 150 000 hm!

Zusätzlich konnte ich mein Team in diesem Jahr durch einen Arzt verstärken.

Alles war perfekt!



## Daten:

### Das Material:

- Bergrad: Maßanfertigung, Laufräder „Lightweight“ → 6,5kg
- Ersatz-Bergrad: „Spada“ aus Carbon/Titan/Aluminium → 6,3kg
- Zeitfahrrad: Carbon- Monocoque mit Carbon- Scheibe → 8,2kg
- Abfahrtsrad: mit Beleuchtung, alles aus Aluminium → 10kg

### Ernährung:

Pro Stunde ca. 1 000 Kalorien und 1 Liter Flüssigkeit in Form von:

- PowerBar Gel → 105 kcal
- PowerBar Protein Riegel → 183 kcal
- PowerBar Riegel mit Coffein → 226 kcal
- Ensure/Enlife der Firma Abbott → 300 kcal
- Wasser mit Natriumcarbonat
- Wasser mit Maltodextrin und PowerBar Performance → 240 kcal
- Sportdrinks
- Aminosäure und Nahrungsergänzungsmittel

## Der Start:

Start: Freitagmittag 12:00 Uhr!

Von Nauders aus ging es zuerst neutralisiert über den Reschenpass hinunter nach Prad, dort erfolgte der fliegende Start bei Kilometer 35. Das Feld ging geschlossen in die Steigung auf das Stilfser Joch und zog sich dann weit auseinander (13:00 Uhr). Ich befand mich im vorderen Feld mit Blickkontakt auf die Spitze. Ich fühlte mich gut, doch mein Puls war zu hoch (ca. 20 Schläge). Bei der weiteren Auffahrt merkte ich, dass ich kaum schwitzen musste, trotz einer Außentemperatur von fast 30°C und Pulsbelastungen bis maximal 177 Schlägen. An Platz 16 liegend erreichte ich gegen 14:45 Uhr die Pashöhe des Stilfser Joch und wechselte für die Abfahrt auf mein Zeitfahrrad. In der Abfahrt nach Bormio konnte ich an vier Konkurrenten vorbeifahren. Da die gesamte Rennstrecke für den öffentlichen

Straßenverkehr nicht gesperrt ist musste ich im oberen Teil der Abfahrt fünf Autos überholen. Danach folgte ein Abschnitt mit vielen unbeleuchteten Tunneln. In einem der gefährlichen Tunnel, bei nasser Fahrbahn, stürzte der Slowene Proznic schwer und musste das Rennen vorzeitig beenden. Im unteren Teil der Abfahrt überholte ich weitere zwei Motorräder und ca. fünfzehn Autos.



Vor dem Anstieg zum Gavia Pass wechselte ich in S. Antonio wieder auf mein Bergrad. Im Anstieg zum Gavia Pass konnte ich weitere drei Konkurrenten überholen. Auf dem neunten Platz liegend überquerte ich die Passhöhe um 16:45 Uhr. Dicht gefolgt vom einem italienischen Konkurrenten ging es vom Gavia, bei nasser Fahrbahn, in eine der gefährlichsten Abfahrten. Auf den teilweise nur einspurigen und ungesicherten Straßen der Abfahrt mussten wir zwei Wohnmobile und fünf Autos überholen. Gemeinsam mit dem Italiener absolvierten wir das Flachstück über Edolo zum Aprica Pass.

Mit dem Österreicher Turnosky (spätere Drittplatzierter) gingen wir nun zu dritt in die Steigung des Aprica Passes und erreichten gemeinsam die Passhöhe um 18:24 Uhr. Mit vollem Risiko führte ich, an der Spitze liegend, die Abfahrt hinunter und wir konnten den Abstand auf die Spitzengruppe um fünf Minuten verkürzen. Weiter fuhren wir zusammen auf dem Flachstück nach Tirano bis zum Fuße des Mortirolos. Unser Zeitrückstand betrug dort 19 Minuten auf die Spitze.

Der Mortirolo ist der schwersten Berg der gesamten Radsportszene mit Steigung bis zu 25% und die erste Schlüsselstelle des Rennens. In meiner Vorbereitung bin ich den Mortirolo 11 Mal gefahren und konnte mich um zehn Minuten gegenüber dem Vorjahr steigern. Doch ich hatte bedenken, aufgrund meines hohen Pulses und der schlechten Nahrungsaufnahme.

### **Fieber am Mortirolo:**

Bei dem Wechsel auf das Bergrad wies ich mein Team daraufhin, dass ich meine Pulsuhr nicht mehr ablesen konnte. Aufgrund einer aufkommenden Augenentzündung war meine Sicht nun stark beeinträchtigt. Ich dachte mir: „*Ab jetzt heißt es kämpfen!*“ und konzentrierte mich auf den Einstieg. Ich fuhr zurückhaltend in die Steigung. Schon nach kurzer Zeit bemerkte ich ein extremes Schwächegefühl und begann übermäßig stark zu schwitzen. Mein Puls war dort wiederum über 20 Schläge zu hoch. Ich biss die Zähne zusammen und



konzentrierte mich auf meinen Tritt und den Berg. Nach dem ersten Drittel hörte ich plötzlich das Autoradio des Paccar von dem vor mir liegenden italienischen Konkurrenten. Trotz allem holte ich weiter auf und zog an ihm vorbei. Ich kämpfte weiter bis zur Passhöhe und kam um 20:35 Uhr, immer noch auf Platz neun liegend, auf dem Mortirolo an. Ich wechselte auf das Zeitfahrrad und stürzte mich bei beginnender Dämmerung in die Abfahrt. Doch schon nach wenigen Metern bemerkte ich wieder meine schlechte Sicht. Ich versuchte die Konzentration zu erhöhen und mich an die gefährliche Abfahrt zu erinnern. Dabei viel mir ein, dass bei 530hm eine gefährliche Kurve folgt. Doch ich konnte den Höhenmesser nicht mehr ablesen. Glücklicherweise viel mir daraufhin ein, dass diese Kurve mit einem Schild gekennzeichnet ist. So konnte ich ohne Probleme die gefährliche Stelle passieren.



Bei nun stärker werdender Dämmerung ging ich in die Steigung zum Aprica. Nach der Hälfte konnte ich zu dem vor mir liegenden Franzosen Chizelle, der noch am Mortirolo sieben Minuten Vorsprung hatte, aufschließen. Kurz vor der Passüberquerung besprach ich mit meinem Team die Attacke auf den Franzosen. Gemeinsam passierten wir um 21:40 Uhr den Aprica. Dort attackierte ich ihn und fuhr ihm in der Abfahrt davon. Bei nun völliger Dunkelheit fuhr ich mit vollem Risiko die Abfahrt hinunter, dabei musste mein Paccar versuchen dicht hinter mir zu bleiben, um mir die Strecke auszuleuchten. Nach der Hälfte konnte ich den vor mir liegenden Turnosky zum zweiten Mal überholen. Weiter unten blockierten zwei LKWs die Straße. Ich musste stark abbremsen, zwängte mich durch eine Lücke und setzte die Fahrt fort. Nun musste ich ohne Paccar im Dunkeln weiterfahren. Da ich die Strecke gut kannte war es möglich ohne Licht zu fahren.

An der Abbiegung nach Tirano kam ich an eine geschlossene Bahnschranke. Ich dachte mir: „Auch das noch!“. Ich versuchte zu erkennen aus welcher Richtung der Zug kommt und kroch unter den beiden Bahnschranken durch und setzte meine Fahrt fort. Um 22:10 Uhr kam ich an Platz sieben liegend zum abgesprochenen Wechsellpunkt nach Tirano am Fuße des Bernina Passes mit 22 Minuten Rückstand auf die Spitze.

## Zwischenstand: Tirano 257 km

Platz	Name	Nation	Zeit (Minuten)
1.	Wyss	Schweiz	0:00
2.	Forni	Italien	0:00
3.	Lindner	Österreich	+ 13:30
4.	Turnosky, H.	Österreich	+ 19:55
5.	Bauer	Österreich	+ 19:55
6.	Hugues	Frankreich	+ 19:55
7.	Lehmann	Deutschland	+ 21:50
8.	Turnosky, G.	Österreich	+ 22:05
9.	Chizelle	Frankreich	+ 22:05
10.	Nagel	Schweizer	+ 25:10

Dort wurde mir planmäßig die Kleidung für die Nacht angezogen. Mein Arzt wies mich daraufhin, dass ich nicht mehr rund treten würde und eine Blockierung im ISG habe. Er renkte es mir am Boden liegend ein, so dass ich mit einem deutlich besseren Gefühl die Fahrt fortsetzen konnte. Leider überholten mich zwischenzeitlich wieder der Österreicher Turnosky und der Italiener.

Bereits nach dem ersten Drittel zum Anstieg auf den Bernina Pass konnte ich den Italiener wieder überholen, dem es deutlich schlecht ging und dann später aufgeben musste. Nach dem zweiten Drittel des Bernina Passes schloss der Schweizer Nagel (späterer Zweitplatzierte) auf mich auf. Gemeinsam fuhren wir weiter Richtung Passhöhe. Ich versuchte den längsten Anstieg des Rennens mit 33 Kilometern (1900hm) mit möglichst hoher Trittfrequenz und geringem Krafteinsatz zu fahren, um die wieder stärker werdenden Schwächegefühle zu überstehen. Die letzten drei Kilometer des Anstieges wurden zur Qual, da es zwischenzeitlich auch noch anfang zu regnen. Die Passhöhe erreichte ich um 0:43 Uhr immer noch an neunter Stelle liegend. Ich zog meine Regensachen an, wechselte auf mein Zeitfahrrad und ging in die Abfahrt. Direkt vor mir der Schweizer Nagel, mit dem ich mich gemeinsam in die Abfahrt stürzte. Abwechselnd fuhren wir gemeinsam bis LaPunt zum Fuße des Albulas. Hierbei kam das erste Mal die Carbonscheibe zum Einsatz. Ich versuchte alle mir möglichen Materialien und Hilfsmittel zu nutzen, um meine immer noch anhaltende Schwäche bestmöglich zu kompensieren.

## Konkurrentensterben am Albula (325 km)

Ich wechselte auf mein Bergrad und ging in den Anstieg zum Albula. Vor mir fuhr immer noch der Schweizer Nagel. Plötzlich bemerkte ich das Pacecar, des Langezeit in Führung liegenden Forni am Streckenrand, der dann auch später aufgeben musste. Auch der Franzose Chizelle musste das Rennen hier beenden. Nach der Hälfte des Passes zog Nebel auf und erschwerte mir zusätzlich zu meinen ohnehin schon beeinträchtigten Sehvermögen die Auffahrt. Um 2:18 Uhr erreichte ich bei starkem Nebel die Passhöhe an Platz acht liegend. Ich wechselte auf mein Abfahrtsrad mit Beleuchtung und ging in die Abfahrt. Unmittelbar vor mir, mit nur einer Minute Abstand, fuhren der Schweizer Nagel und der Österreicher Bauer. Wiederum acht Minuten voraus der Österreicher Turnosky und weitere zwei Minuten sein Bruder, der Österreicher Linder und der Franzose Hugues. Der spätere Sieger Wyss war zu diesem Zeitpunkt schon weit voraus.

Leider konnte ich nicht in der Abfahrt meine gewohnte Stärke ausspielen, da nun eine starke Bindehautentzündung meine Sicht so sehr beeinträchtigte, dass ich stellenweise nur noch im

Schritttempo fahren konnte. Oftmals war mir nicht zuerkennen wo die Straße lang führte und ich musste kurzfristig stehen bleiben. Ich versuchte mich an die gefährliche Abfahrt zu erinnern und konzentrierte mich mit vollem Bewusstsein. Auf dem Weg nach unten wurde ich von insgesamt drei entgegenkommenden Fahrzeugen so stark geblendet, dass ich jedes Mal stehen bleiben musste.

Zum Aufstieg nach Wiesen fühlte ich mich wieder besser und konnte den Österreicher Bauer überholen. Bei der kurzen Abfahrt in Richtung Davos konnte ich dann auch noch den Österreicher Lindner passieren.

Ich setzte meine Fahrt in Richtung Davos fort und konnte glücklicherweise einen Leistungsanstieg vermerken. In Davos erfuhr ich dann, dass eine Dreiergruppe bestehend aus Hugues, Nagel und Turnosky die Ortsausfahrt von Davos passierten. Ich witterte meine Chance und versuchte beim Aufstieg zum Fluela Pass das Tempo zu erhöhen. Leider stellten sich sofort die alten Probleme wieder ein und ich musste den Druck vom Pedal nehmen und mit höherer Trittfrequenz den weiteren Anstieg fortsetzen. Ich erreichte die Passhöhe in der Morgendämmerung um 5:30 Uhr an sechster Stelle liegend. In der Abfahrt nach Susch riskierte ich aufgrund der besser werdenden Sichtverhältnisse wieder mehr. Doch gleich zu Anfang übersah ich eine 180°- Kurve. Ich konnte noch gradeso bremsen und setzte die Abfahrt etwas langsamer fort. Um 5:49 Uhr erreichte ich Susch. Leider war mein Abstand nach vorne deutlich größer geworden. Ich fühlte mich wieder etwas besser und ich konnte den Zeitabstand bis zum Ofenpass wieder verkürzen.

### Zwischenstand: Ofenpass 433 km

Platz	Name	Nation	Zeit (Minuten)
1.	Wyss	Schweiz	0:00
2.	Turnosky, G.	Österreich	+ 35:00
3.	Nagel	Schweiz	+ 35:40
4.	Hugues	Frankreich	+ 43:00
5.	Turnosky, H.	Österreich	+ 43:10
6.	Lehmann	Deutschland	+ 49:50

In der Abfahrt nach S. Maria ging die Sonne auf und erschwerte mir wieder zusätzlich die Sicht. Ich hatte Mühe die Abbiegung zum Umbrail Pass zu finden.



Den Aufstieg zum Umbrail teilte ich mir gut ein. Doch in den steileren Schlussabschnitten kamen meine alten Probleme wieder auf, die ich nicht mehr durch eine höhere Trittfrequenz kompensieren konnte, da ich bereits im leichtesten Gang fuhr.

### **Sturz in der Abfahrt vom Stilfser Joch (465 km)**

Um 9:23 Uhr passierte ich das Stilfser Joch und wollte in der Abfahrt nach Prad noch einmal alles riskieren, um den unmittelbar vor mir liegenden Franzosen Hugues noch einzuholen. Den ich bereits auf dem Stück vom Umbrail zum Stilfser Joch vor mir sehen konnte. Doch bereits in der fünften Kehre passierte es: aufgrund meines schlechten Sehvermögens bog ich zu früh in die Kehre und stürzte den Absatz hinunter. Ich flog kopfüber den Lenker und prellte mir die rechte Hüfte. Blitzschnell stand ich wieder auf, schwang mich auf das Rad und setzte die Aufholjagd etwas langsamer fort.

Am Ende der Abfahrt in Prad hatte ich auf den Franzosen einen Rückstand von sieben Minuten. Auf den letzten 46 Kilometern bis zum Ziel konnte ich dann noch mal bis zur Hälfte vom Reschenpass den Rückstand um zwei Minuten verkürzen. Doch der Franzose konterte und sicherte seinen fünften Platz ins Ziel. Auf dem Reschenpass Richtung Nauders mit dem Ziel vor Augen, dachte ich mir dann: „*Ich muss mich wohl mit dem sechsten Platz wie im vergangenen Jahr, zufrieden geben. Naja wenigstens wieder als bester Deutscher.*“

### **Ergebnisliste:**

<b>Rang</b>	<b>STNR</b>	<b>NAME</b>	<b>VORNAME</b>	<b>NATION</b>	<b>ZEIT</b>
1	20	Wyss	Daniel	SCHWEIZ	21:58:50
2	2	Nagel	Samuel	SCHWEIZ	22:42:44
3	40	Turnosky	Gernot	ÖSTERREICH	23:04:50
4	41	Turnosky	Horst	ÖSTERREICH	23:17:35
5	16	Hugues	Rico	FRANKREICH	23:28:23
6	6	Lehmann	Jochen	DEUTSCHLAND	23:38:25
7	46	Bauer	Gerald	ÖSTERREICH	24:15:07
8	23	Freitag	Norman	DEUTSCHLAND	24:49:04
9	29	Ratschob	Thomas	SCHWEIZ	25:08:10
10	31	Lindner	Paul	ÖSTERREICH	25:12:53

**Von 43 Startern sind 27 ins Ziel gekommen!**

### **Mein Résumé:**

Ich konnte meiner hohen Erwartungshaltung nicht gerecht werden. Bin aber mit der Leistung meines Teams und meiner eigenen sehr zufrieden. Denn meine spätere Analyse des Rennens hat gezeigt, dass ich aufgrund meiner Krankheit nur die Hälfte der geplanten Kalorien zu mir nehmen konnte. Mein betreuender Arzt vermutet eine Infektion, hervorgerufen durch ein schon länger bestehendes Sitzproblem.

Die Leistungsdichte der RATA 2005 war beeindruckend. Noch nie zuvor sind die ersten sechs Athleten deutlich unter 24-Stunden geblieben.

Es ist davon auszugehen, dass keiner der Teilnehmer unversehrt ein solches Rennen absolvieren kann.

Power on! Jochen Lehmann