

# 24-Stunden-Radrennen am Nürburgring 2012

## Erlebt und aufgeschrieben von Wolfgang Kippels

Was für ein Tag! Heute ist Samstag, der 01. September 2012. Ich stehe mit meinem Rennrad auf dem Nürburgring ganz hinten im Starterfeld für das 24-Stunden-Radrennen und warte auf das Startsignal. Gestern hat es noch geregnet wie blöd und auch in der Nacht hörte es nicht auf. Jetzt ist es aber trocken, und bei 15 Grad lugt gelegentlich die Sonne hinter den Wolken hervor. Laut Wettervorhersage soll es heute und morgen trocken bleiben.

Das sind gute Voraussetzungen für unser Rennen. Um 13:15 Uhr ist unser Start. Bis morgen um 12:45 Uhr bleibt das Start-Ziel-Tor geöffnet, so dass man nach jeder Durchfahrt noch eine weitere Runde fahren kann. Danach wird die nächste Ankunft als Zieleinlauf gewertet. Dadurch fahren einige Teilnehmer etwas mehr, andere etwas weniger, als 24 Stunden. Bei gleicher Rundenzahl entscheidet dann die bessere Zeit über die Platzierung.

Schon zwei mal bin ich hier zum 24-Stunden-Rennen gestartet, einmal im 4-er-Team und einmal im 2-er Team. Dieses Jahr möchte ich es nun allein versuchen. Ich weiß, dass das sehr anstrengend wird, denn ich kenne die Strecke von früher. Damals führte die Strecke nur über die Nordschleife und ein Stück durchs Fahrerlager. Sie war etwa 22 km lang. Allerdings ist in diesem Jahr die Streckenführung etwas geändert, man fährt nicht mehr nur die Nordschleife, sondern auch die GP-Strecke sowie eine andere Runde durchs Fahrerlager. Dadurch ist die Runde jetzt gut 25 km lang – der Veranstalter schreibt sogar 28,62 km – und führt über ungefähr 550 Höhenmeter. Davon sind etwa 300 am Stück zur „Hohen Acht“ hinauf zu fahren, sieht man von einer kurzen Verschnaufpause am Carraciola Karussell einmal ab. Das gemeine dabei ist, dass dort oben, wo die Steigung auf den letzten 500 Metern noch einmal über 12 Prozent ansteigt, meist Zuschauer stehen und applaudieren. Da kann man dann nicht einfach absteigen und schieben.

In den Startblöcken vor uns stehen die Rennfahrer, die an einem 75-km- bzw. einem 150-km-Rennen teilnehmen. Auch hinter uns stehen noch andere Rennfahrer. Sie starten auf dem Mountainbike zu einem 24-Stunden-Rennen, das aber nicht über die Nordschleife, sondern über unbefestigte Waldwege verläuft. Lediglich in der Umgebung des Start-Ziel-Bereiches fahren sie auch auf unserer Strecke. Gleich werden die verschiedenen Startgruppen im 5-Minuten-Takt nacheinander auf die Reise geschickt.

An meinen Lenker habe ich eine kleine Video-Kamera montiert. Die ist speziell als Lenker- oder Helmkamera konzipiert. Ich möchte damit ein paar interessante Szenen aus dem Rennen einfangen, wie beispielsweise den Start im dicht gedrängten Feld.

Endlich fällt der Startschuss für uns. Ich starte die Lenker-Kamera, aber eine ganze Weile tut sich nichts. Zu groß ist das Starterfeld und ich stehe fast ganz hinten, um dem hektischen Gewühle vorn etwas zu entgehen. Also schalte ich die Aufnahme zunächst

wieder aus, bis ich in Sichtweite die ersten Bewegungen in der Aufstellung erkennen kann. Endlich kann auch ich mit meinem Rad losfahren, wenn auch erst mal langsam. Das Abenteuer hat begonnen!

Immer noch gemächlich fahren wir durch das Start-Ziel-Tor. Weiter geht es über die GP-Strecke. Rechts und links der Fahrbahn stehen jede Menge Zelte, Wohnwagen und Wohnmobile, in denen sich die teilnehmenden Teams ihre Stützpunkte aufgebaut haben. Hier finden auch die Fahrerwechsel der Mehrmann-Teams statt. Die meisten Teilnehmer sind keine Einzelstarter, sondern sie nehmen in Mannschaftswertung im 2-er, 4-er oder 8-er Team teil.

Auffällig ist eine Unmenge an schwarzen Streifen auf der Fahrbahn, die Auto-Rennfahrer mit ihren Reifen vor allem in den Kurven hinterlassen haben. Viele dieser Streifen zielen ganz eindeutig auf die Bereiche neben der Fahrbahn, wo jetzt die Zelte stehen. Für uns Radfahrer sind die Kurven der Rennstrecke allerdings keine echte Herausforderung, zumal auf den ersten zwei oder drei Kilometern immer noch keine freie Fahrt möglich ist.

Jetzt gilt es, auf die Streckenführung zu achten. Die erste Runde führt **nicht** durch das Fahrerlager, sondern biegt von der GP-Strecke direkt auf die Nordschleife ab. Ab der zweiten Runde ist das anders. Da die „Kurzstreckenfahrer“ vom 75-km- bzw. 150-km-Rennen nie durchs Fahrerlager fahren, muss jeder selbst darauf achten, an der Verzweigungsstelle den richtigen Weg zu nehmen. Zudem nehmen die nach uns gestarteten Mountainbike-Fahrer einen anderen Weg durchs Fahrerlager und biegen, nachdem sie nach ihrer Fahrerlagerrunde mit uns gemeinsam durch die Boxengasse gefahren sind, erneut von unserer Strecke ab in den Wald. Es gibt also drei Stellen, wo man richtig und falsch abbiegen kann. Das kann vor allem in der Nacht, wenn man nicht so viel sieht, aber schon müde ist, eine böse Falle werden!

Zunächst wird jedenfalls erst mal nicht ins Fahrerlager abgebogen. Kurz danach geht es auf die Nordschleife. Hier kann man erst mal rollen lassen, denn es geht bergab. Langsam hat sich das anfängliche Gedränge aufgelöst, ich kann mein eigenes Tempo fahren. Angeblich sollen alle Kurven in den Abfahrten ohne Bremsen gehen, aber dafür bin ich wohl zu feige. Oder zu weise? Jedenfalls habe ich keine Lust auf einen Sturz. Ich halte mich lieber etwas rechts und lasse mich überholen.

Schon bald kommt die steilste Bergab-Passage, die „Fuchsröhre“. Zur Befriedigung männlicher Instinkte steht hier eine große Anzeigetafel, auf der jeder vorbeirasende Radfahrer seine Geschwindigkeit angezeigt bekommt. Bei mir sind es „nur“ 74 km/h, ich werde aber auch hier noch flott überholt. Es soll angeblich Radfahrer geben, die sich so klein und windschlüpfrig machen können, dass die Anzeige an die 100 kratzt.

Unmittelbar nach der steilen Abfahrt geht es gleich wieder bergauf zum „Adenauer Forst“. Der Anstieg ist aber nicht sehr lang. Es folgt ein flaches Stück, und dann geht es erneut bergab, diesmal deutlich länger, bis nach „Breitscheid“ hinunter. Durch den

Fahrtwind wird es hier richtig kühl. Nun schließt sich übergangslos der steilste Anstieg der ganzen Nordschleife an. Mit 17 Prozent geht es nach oben, wenn auch nur für etwa 100 Meter. Trotzdem reicht der Schwung, den man bergab mitnehmen kann, bei weitem nicht aus, hier muss jeder ganz flott runterschalten und aus dem Sattel gehen. Beim Schalten kracht es fürchterlich aus dem Getriebe und ich habe das Gefühl, dass ich gleich stehen bleiben muss. Glücklicherweise springt dann doch die Kette auf das große Ritzel und es geht weiter.

Auf den nächsten paar Hundert Metern bis „Bergwerk“ geht es flach. Man kann sich noch einmal erholen, bevor der berüchtigte drei Kilometer lange Anstieg mit 300 Höhenmetern zur „Hohen Acht“ hinauf beginnt. Das bedeutet nach Adam Riese eine durchschnittliche Steigung von 10 Prozent. Meine Kompaktkurbel und das „Berg-Ritzelpaket“ sorgen für eine Übersetzung von 35:28. Das macht sich hier bezahlt. Mit einem Puls vom maximal 145 kann ich ohne Probleme ganz hinauf fahren, obwohl einige schon gleich ganz unten absteigen und ihr Rad schieben. Freilich ist meine Geschwindigkeit gering, denn ich will nicht gleich überziehen, ich habe ja noch etliche Runden vor mir, aber schneller als Schieben geht es doch.

Oben an der Hohen Acht ist die Verpflegungsstation aufgebaut. Auf der ersten Runde fahre ich jedoch durch, denn Hunger habe ich noch nicht. Auch meine Trinkflasche ist noch ausreichend gefüllt. In mehr oder weniger sanften Wellen und einer längeren, aber sehr moderaten Steigung am Schluss geht es von hier weiter bis zum Start-Ziel-Bereich. Kurz dahinter am linken Straßenrand befindet sich mein „Stützpunkt“, wo mein Auto steht, in dem sich alles befindet, was ich vielleicht auf den nächsten Runden noch brauchen werde. Jetzt steht auch Birgitt hier, die mich zum Nürburgring begleitet hat. Ich halte kurz an, um sie zu begrüßen, dann geht es gleich weiter auf die zweite Runde.

Auf der zweiten Runde läuft es ähnlich, wie auf der ersten. Ich bin auch aufmerksam genug, den Abzweig durchs Fahrerlager nicht zu verpassen. Jetzt gibt es jedoch kein Gedränge mehr, ich kann bequem mein eigenes Tempo fahren. Auf den langen Abfahrten wird es schon deutlich kühler. Ich beschließe, nach der Runde Armlinge anzuziehen. Die liegen an meinem Stützpunkt im Auto.

Am Ende der letzten Abfahrt kommt wieder das beschriebene Steilstück. Damit der kleinste Gang nicht wieder rattert, ziehe ich den Schalthebel beim Runterschalten kräftig durch. Leider hat das zur Folge, dass nun die Kette hinter das große Ritzel rutscht. Nichts geht mehr. Innerhalb weniger Millisekunden fällt nicht nur meine Geschwindigkeit auf 0 km/h, sondern auch mein Rad mit mir nach rechts ins Gras neben der Fahrbahn, weil ich nicht so schnell aus dem Klickpedal komme. Mehr oder weniger elegant (vermutlich eher weniger) rolle ich über den Rücken ab und befreie mich anschließend von meinem Rad, das irgendwie über mir hängt. Ein hilfsbereiter vorbeifahrender Kollege fragt gleich, ob ich mich verletzt habe, aber ich kann ihm Entwarnung geben, nichts passiert. Beim Wiederauffädeln der Kette auf das Ritzel hole ich mir natürlich schwarze Finger, aber die sind ja waschber. Nun muss ich erst ein paar Meter schieben, denn bei 17 Prozent

Steigung ist mir das Anfahren zu schwierig.

Der Rest der Runde verläuft ohne besondere Vorkommnisse. Der Anstieg zur Hohen Acht ist noch genau so lang und steil, wie schon auf der ersten Runde, es wird nur langsam kühler. Daher halte ich am Stützpunkt, an um meine Armlinge anzuziehen. Birgitt hilft mir, die überflüssigen Stoffteile unter die Ärmel des Trikots zu stopfen. Rechts scheint das mehr Stoff zu sein als links, es wellt sich in der Armbeuge etwas stärker. Das liegt daran, dass ich einen Beinling anstelle des Armlings erwischte habe. (Allerdings fällt mir das erst viel später nach dem Rennen auf.)

Nun wird es auf der dritten Runde an den Armen nicht mehr so kühl, der Unterschied ist schon deutlich zu spüren. Dabei ist es mit 15 Grad eigentlich nicht wirklich kalt, die Abfahrten sind nur lang und schnell, und die Sonne scheint nur noch selten. Am Anstieg zur Hohen Acht komme ich sowieso wieder kräftig ins Schwitzen.

Wie schon auf den ersten beiden Runden drücke ich mir wieder bei Start/Ziel ein Energie-Gel rein. Ich hoffe, dass ich mir damit den berüchtigten „Hungerast“ ersparen kann, auch wenn Ernährungswissenschaftler empfehlen, alle 20 bis 30 Minuten eine Portion Energie-Gel zu sich zu nehmen. Ich vermute allerdings, dass hierbei eine größere Leistung des Sportlers unterstellt wird, als ich sie zustande bringen kann. Ich bewege mich eher im Pulsbereich um die 115 BpM. Nur an den steilen Anstiegen geht er bis auf 140 hoch. Wie dem auch sei – ich freue mich auf den Nudelsalat, den mir Birgitt gemacht hat und den ich nach der vierten Runde essen werde. Das ist eine sehr leckere Ergänzung meines Ernährungsplans. Dafür nehme ich mir auch die notwendige Zeit, denn Erster werde ich sowieso nicht.

Die fünfte Runde sorgt nun für Veränderung. Da die Sonne langsam untergeht, wird es kühler. Von 14 Grad am Anfang auf 10 Grad zum Ende der fünften Runde sinkt die Temperatur; es wird also Zeit, dass ich mich wärmer anziehe. Daher halte ich nach der fünften Runde wieder an. Ich ziehe eine lange Hose und eine warme Jacke drüber. Wegen der Hosenträger muss ich dazu natürlich das Trikot vorübergehend ausziehen. Dabei fällt mir in einer Rückentasche eine merkwürdige teilweise schmierige weiße Substanz auf. Die Pillendose, in der sich Salzttabletten zur Vorbeugung von Krämpfen befanden, ist offen. Die meisten Tabletten haben sich in der Tasche verteilt und bilden nun durch Einwirkung von reichlich Körperschweiß diese undefinierbare Masse. Igitt... Offenbar hatte sich die Dose bei meiner Showeinlage auf der zweiten Runde durch das Abrollen über den Rücken geöffnet!

Ich entferne nun das weiße Zeug so gut es geht aus der Tasche. Zwei Tabletten davon nehme ich gleich ein, zur Krampf-Prophylaxe. Die Dose mit dem kleinen Pillenrest verschließe ich wieder mit dem Deckel, ich werde sie bestimmt später noch benötigen. Außerdem kommt jetzt ein LED-Klemmscheinwerfer an den Lenker. Das obligatorische Rücklicht ist schon montiert. Die Nacht kann kommen.

Am Anfang der nächsten Runde, wo die langen Bergab-Passagen sind, ist es trotz Dämmerung zunächst noch so hell, dass man die Umgebung einigermaßen erkennen kann. Dann wird es aber doch ganz dunkel. Auch wenn annähernd Vollmond ist, bin ich jetzt fast nur auf das Licht aus dem kleinen LED-Scheinwerfer angewiesen. Viel ist das nicht! Immerhin hat das THW an einigen wenigen besonders steilen Bergab-Passagen für Beleuchtung gesorgt. Es bleiben aber noch genügend viele Bereiche, wo man bergab in die schwarze Nacht saust. Gut, wenn man sich den ungefähren Streckenverlauf von den früheren Runden gemerkt hat! Noch wichtiger als das Frontlicht ist hier allerdings noch das Rücklicht, damit ich von den nicht wenigen „Kamikaze-Fahrern“ gesehen werde, die mich immer wieder ungeheuer schnell überholen.

Ich bin inzwischen dazu übergegangen, auf jeder Runde an der offiziellen Verpflegungsstation an der Hohen Acht Rast zu machen. Hier gibt es nicht nur Apfelschorle für meine Trinkflasche, sondern auch leckere Äpfel und Mettwurstchen (für den Salzhaushalt) sowie Energie-Gel. Auf jeder Runde verbringe ich hier einige Minuten zum Essen und Trinken. Ich habe immer Hunger. Bei den vielen Höhenmetern ist das aber wohl kein Wunder.

Ähnlich, wie am Tag die Sonne kann ich in der Nacht den Mond beobachten, wie er nach und nach über den halben Himmel zieht. Allerdings ist es jetzt weniger bewölkt, als gestern am Tag. Gestern? Ja, Mitternacht ist schon eine Weile vorbei. Wie spät es ist, kann ich nur an der Verpflegungsstation auf meiner Armbanduhr ablesen und ggf. im Start/Ziel-Bereich. Ansonsten ist es zu dunkel. Runde um Runde fahre ich weiter.

Viele Stunden sitze ich jetzt im Sattel, nur unterbrochen durch die Ess- und Trinkpausen. Entsprechend spüre ich jetzt auch meinen Hintern. Er möchte nicht mehr, dass ich mich immer wieder auf die gleiche Stelle setze. Das ist zwar leichter gesagt, als getan, aber in Grenzen dennoch möglich. Ich kann zwischendurch immer mal in den Wiegetritt gehen, was ja an den steilen Bergauf-Stellen sowieso notwendig ist. Geht es bergab – und fast die Hälfte der Strecke geht es steil bergab – dann kann ich mich schief auf den Sattel setzen. Auch das entlastet den Po.

Es wird zunehmend kälter. Das merke ich immer an den Bergab-Passagen. Bergauf wird es dann wieder warm. Wie kalt es ist? In meinem Tacho ist zwar ein Thermometer eingebaut, in der Dunkelheit kann ich aber nichts ablesen. Aber auch von der Landschaft ist praktisch nichts zu erkennen. In gewisser Weise fühlen sich die Runden jetzt ziemlich gleich an. Allerdings sagen die Beine, dass der Anstieg zur hohen Acht nach und nach immer steiler wird. Auf der neunten Runde steigt am Steilstück kurz davor ein anderer Radfahrer unmittelbar vor mir vom Rad, um es den Rest des Berges hochzuschieben. Ich will an ihm vorbei fahren, aber er schiebt mit der gleichen Geschwindigkeit, in der ich mich im Wiegetritt neben ihm abquäle. Kann das denn sein? Ja, es ist keine optische Täuschung in der Dunkelheit. Ich beschließe, ab der nächsten Runde hier auch zu schieben, wenn ich dann ja auch nicht langsamer bin. Genau so mache ich es auch. Ab

der zehnten Runde muss ich mich nicht mehr so quälen.

Irgendwann schließlich beginnt sich der Horizont im Osten langsam aufzuhellen. Erst nur eine leichte Rötung, die sich dann aber immer mehr ausbreitet. Endlich ist es so hell, dass ich meinen Tacho wieder ablesen kann. Ich schalte auf Temperaturanzeige: 6 °C wird mir angezeigt. Das ist wirklich nicht viel. Die ziemlich klare Nacht hat offenbar zur Auskühlung der Erde geführt.

Bald aber zeigt sich die Sonne über dem Horizont. Sie fängt jetzt kräftig an zu heizen. Die Temperatur steigt wieder an. Der Himmel ist heute fast wolkenlos, ein wunderschöner Tag beginnt.

Wo ich jetzt meinen Tacho wieder sehen kann, fällt mir auf, dass ich den Puls kaum noch richtig hoch bekomme. Gestern Nachmittag zeigte er mir noch an der Steigung zur Hohen Acht einen Puls von 155 an, jetzt komme ich auf maximal 120, wenn es bergauf geht. Das muss wohl so sein, weil der Körper doch schon etwas ausgelaugt ist.

Glücklicherweise habe ich noch keine Stürze beobachten müssen. Nun aber kommt von hinten ein Notarzwagen mit Blaulicht und Martinshorn angerauscht. Ich bin gerade am „Adenauer Forst“ vorbeigekommen, gleich geht es lange bergab. Von hinten kommen immer wieder Rennfahrer, die mich bergab mit großer Geschwindigkeit überholen. Ich frage mich, ob das denn jetzt wirklich sein muss. Dann plötzlich steht vor mir auf der Fahrbahn in einer Linkskurve der Notarzwagen. Ich habe das Gefühl, dass die schnellen Rennfahrer Mühe haben, da noch heil dran vorbeizukommen. Die wussten doch, dass dieser Wagen auf der Strecke ist! Ich bin jedoch froh, dass ich von der Fahrbahn aus keinen Verletzten sehen kann. Der wird offenbar in dem Bereich behandelt, der von dem Notarzwagen verdeckt ist.

Nach der elften Runde möchte ich gern etwas Kräftiges essen. Ich erinnere mich von meinen ersten Teilnahmen bei Rad-am-Ring daran, dass es in der Halle am Start-Ziel-Bereich leckere Nudeln gab. Die muss man zwar bezahlen, aber ich habe jetzt Hunger darauf. Als ich dort einkehre, muss ich leider feststellen, dass von Nudeln weit und breit nichts zu sehen ist. Weil ich aber schon mal da bin, leiste ich mir zwei Mettbrötchen. Das ist auch eine Abwechslung. Beim Sitzen am Tisch kann ich zudem auch einmal meine Beine etwas ausruhen.

Nach einer knappen halben Stunde sitze ich wieder auf dem Rad. Ich habe mir ausgerechnet, dass ich noch mindestens drei Runden fahren kann, für eine vierte wird es vermutlich eng.

Die nächsten beiden Runden verlaufen unspektakulär ohne besondere Vorkommnisse. Die halbstündige Ruhepause hat mir gut getan. Bei der Rast auf Runde 14 an der Hohen Acht rechne ich. Möglicherweise komme ich noch kurz vor Zielschluss zum Ziel und „müsste“ dann noch eine Runde fahren. Leider habe ich vergessen, wie viel Zeit ich dann noch für die letzte Runde habe, eventuell reicht es nicht dafür, dass die zusätzliche

Runde noch gezählt wird. Ich habe nämlich festgestellt, dass ich jetzt um die eineinhalb Stunden für eine Runde benötige. Wenn ich nach Ablauf der Karenzzeit ins Ziel käme, bliebe es bei „nur“ 14 Runden. Dafür sind mir die Strapazen für eine weitere Runde zu groß. Daher warte ich ein paar Minuten ab, um die 14-te Runde erst knapp nach Zielschluss zu beenden. So komme ich auf eine gesamte Fahrzeit von 23:38:19h und 360 km mit 7768 Höhenmetern. Das macht Platz 110 (von 336) im Gesamtfeld und Platz 4 in der Altersklasse Senioren 4 (von 13). Mit einem Ergebnis so weit vorn hätte ich niemals gerechnet!