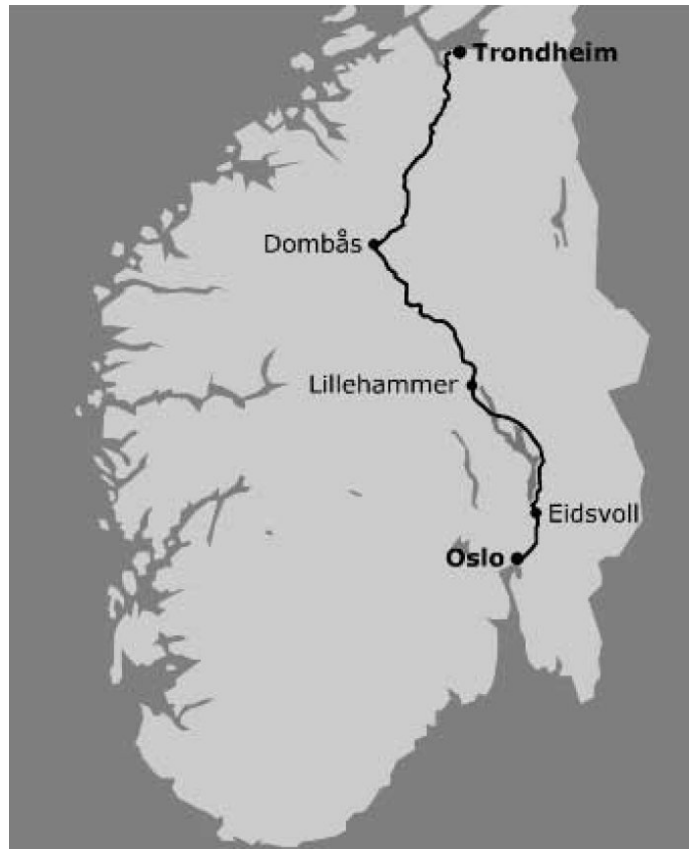


## Styrkeprøven:

### Das Radrennen von Trondheim nach Oslo

#### Ein Erlebnisbericht von Wolfgang Kippels

Es ist Samstag, der 23.06.2007. Um 10:56 Uhr ist mein Start zum Styrkeprøven, dem traditionsreichen Rennen Trondheim-Oslo. Noch sitzen wir gemütlich beim Frühstück auf dem Campingplatz bei Trondheim. Wir – das sind mein Kollege Lutz und ich. Vor nunmehr dreieinhalb Jahren hatte Lutz mich gefragt, ob ich nicht Lust hätte, mit ihm zusammen am Styrkeprøven teilzunehmen. Keine fünf Sekunden hatte ich überlegt, bevor ich ihm die Zusage machte. Um so länger dauerte die Vorbereitung. Da wir beide Lehrer sind, war eine Teilnahme natürlich nur in den Schulferien möglich. Ein Blick auf die Homepage vom Kultusministerium von NRW zeigte schnell, dass es erst im Sommer 2007 passen würde. Deshalb sind wir erst jetzt hier und freuen uns auf den Start.

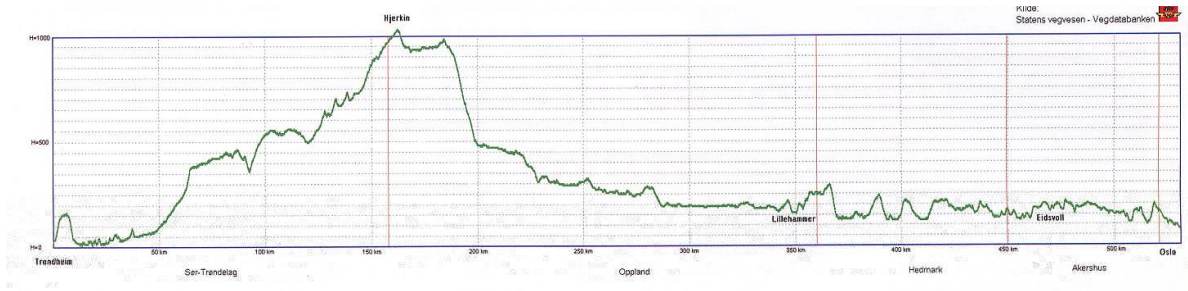


*Die Strecke*

Hier zunächst einige Fakten zur Strecke, die man unter anderem auch der Homepage des Styrkeprøven

<http://www.styrkeproven.no> entnehmen kann:

Die Strecke ist insgesamt 540 km lang und führt über 4400 Höhenmeter. Dabei ist nur ein einziger Pass im Dovrefjell bei Hjerkinnt mit etwas mehr als 1000 m über NN zu überwinden. Dieser Pass kommt schon recht früh auf der Strecke, nämlich bereits nach 170 km. Danach geht es zunächst einige Kilometer über die Höhen und dann steil bergab. Bis Lillehammer bei km 350 geht es anschließend ziemlich flach weiter. Auf den letzten 190 km sieht das Profil etwas „zackig“ aus, einige Anstiege sind dort zu überwinden. Allerdings hat keiner mehr als 100 Höhenmeter am Stück, so dass man wohl sagen kann, dass die Strecke – abgesehen von der Länge natürlich – nicht besonders anspruchsvoll ist.



*Das Höhenprofil der Strecke*

Gestartet wird in vielen Startgruppen. Die „Normalstarter“ starten am Samstag morgen. Sie haben 30 Stunden Zeit. Diejenigen, die einfach nur irgendwie ins Ziel kommen wollen und unterwegs (beispielsweise in Dombås) eine Schlafpause einlegen wollen, starten schon am Freitag abend. Bei den Samstag-Startern dürfen diejenigen, die eine schnelle Zeitprognose angegeben haben, zuerst starten, damit es nicht allzu viele Überholvorgänge gibt. Das führt allerdings zu der kuriosen Situation, dass die langsamen Fahrer weniger Zeit beim Einhalten der Zeitlimits haben. Wer also Sorge hat, die Zeitlimits eventuell nicht zu schaffen, der sollte lieber bei der Anmeldung eine Zeit von 16 bis 24 Stunden als angestrebte Zeit angeben!

Unsere Rucksäcke sind bereits mit dem Begleitfahrzeug einer Speed-Gruppe unterwegs zum Startplatz, von wo sie der Veranstalter in den Zielbereich nach Oslo bringt. Daher können wir gleich in aller Ruhe ohne Gepäck die 13 km bis zum Start radeln und uns dabei schon mal warm fahren. Diese Speed-Gruppe hat auch schon unsere Räder aus Deutschland mitgebracht, und auch nach dem Rennen nimmt sie sie wieder mit zurück in die Heimat. Wir müssen nur unsere Räder rechtzeitig (bis Sonntag 17:00 Uhr) in der Nähe vom Osloer Hauptbahnhof abgeben.

Was ist unser Ziel? Da sind wir uns einig. Wir wollen das Rennen innerhalb des vorgegebenen Zeitlimits auf dem Rad durchs Ziel fahrend beenden. Die dabei tatsächlich erzielte Zeit oder die Platzierung ist uns vollkommen gleichgültig. Allerdings sind dabei einige Randbedingungen zu beachten.

- Zielschluss ist Sonntag 17:00 Uhr.
- Am Sonntag müssen unsere Räder bis 17:00 Uhr am Hauptbahnhof sein, damit die Begleitfahrzeuge der Speed-Gruppe die Fähre um 18:00 Uhr noch bekommen.
- Im Verlauf der Strecke gibt es einige Stellen, an denen man bis zu einem bestimmten Zeitpunkt vorbeigekommen sein muss, wenn man nicht aus dem Rennen genommen werden will:
  - Nach 190 km: **Dombås** bis Samstag 21:00 Uhr
  - Nach 350 km: **Lillehammer** bis Sonntag 10:00 Uhr
  - Nach 480 km: **Eidsvoll** bis Sonntag 13:00 Uhr

- Wer nicht bis Sonntag um 15:00 Uhr in Kløfta bei km 510 angekommen ist, der darf nicht mehr auf die bis dahin freigehaltene Stadtautobahn. Er wird dann in einem Bus mitgenommen, bekommt allerdings trotzdem eine Urkunde, wobei für das letzte Stück eine Stunde aufaddiert wird.
- Die Verpflegungsstellen schließen zu bestimmten Zeitpunkten. Wenn wir also noch etwas zu essen und zu trinken bekommen wollen (und das wollen wir!), dann müssen wir auch diese Zeitlimits einhalten. Diese sind vor allem am Anfang etwas eng gesetzt, wie wir finden.

Aus den ganzen Bedingungen ergibt sich folgendes Szenario:

Mein Start ist um 10:56 Uhr, Lutz startet vier Minuten später um 11:00 Uhr. Bis 13:30 Uhr müssen wir bei km 60 an der Verpflegungsstelle **Soknedal** sein, dann macht die zu. Das bedeutet einen Schnitt von etwa 24 km/h. Da bis dahin schon zwei wesentliche Anstiege zu bewältigen sind, müssen wir uns schon beeilen. Um 15:00 Uhr schließt dann **Oppdalsporten** bei km 100. Weil es nach Soknedal bis Oppdalsporten fast nur bergauf geht, ist auch hier zügiges Fahren angesagt. Dann kommt **Dombås** bei km 190. Dazwischen liegt die Passhöhe vom Dovrefjell bei **Hjerkinn**. Demnach sind auch auf den zweiten knapp hundert Kilometern einige Höhenmeter zu bezwingen. Die Verpflegung in Dombås schließt um 20:00 Uhr, und bis 21:00 Uhr müssen wir die Zwischenzeitkontrolle dort hinter uns haben, wenn wir in der Wertung bleiben wollen. Danach entspannt sich der Zeitrahmen; für die nächsten 160 km bis **Lillehammer** haben wir dann 13 Stunden Zeit. Zusammengefasst bedeutet das Gasgeben bis Dombås und erst dann gemächlich weiter. Unsere Taktik steht also fest.

Lutz fährt deutlich besser, als ich, vor allem bergauf. Ich schätze, er wird etwa eine halbe Stunde brauchen, bis er mich überholt. Dass wir beide zusammen fahren, halten wir nicht für sinnvoll, da gerade auf den ersten 190 km jede Menge Höhenmeter zu bezwingen sind. Ich spekuliere eher darauf, Helmut zu teffen. Er ist mit bei Lutz in der gleichen Startgruppe, aber er entspricht mit seinem Leistungsvermögen ganz gut dem meinigen. Wir haben uns im April beim Herner Radmarathon kennen gelernt und sind dort auch zusammen gefahren. Vielleicht ergibt sich da ja etwas?

Ich bilde mir ein, ich habe alles sorgfältig vorbereitet. Da das Wetter durchaus problematisch sein kann, habe ich einen Gepäckträger an mein Rad montiert, damit ich eine wasserdichte Tasche mit allerlei wichtigen Utensilien bequem mitnehmen kann. Darin befindet sich unter anderem:

- Eine Regenjacke
- Eine Regenhose
- Eine Winterjacke (am Dovrefjell soll es manchmal auch im Juni noch schneien)
- Ein Dutzend Packungen Energiegel

- Magnesiumtabletten
- Winterhandschuhe
- Neopreen-Überschuhe
- Werkzeug und Ersatzschlauch
- Reserveakkus für die Akkuleuchte (Frontscheinwerfer, ist Vorschrift!)

Da wir noch in Ruhe frühstücken wollten, die Rucksäcke aber schon früh unterwegs sein mussten, packe ich auch noch die Plastikteller und Löffel in die Tasche. Auf die paar Gramm soll es mir nicht ankommen. Als weitere Vorbereitung habe ich mir einen Plan mit den Sollzeiten auf die Lampe geklebt. (Das Foto entstand erst nach dem Rennen, der Plan ist vom Regen schon aufgeweicht und teilweise aufgelöst. Gleich links neben dem Plan auf der Leuchte ist der Steigungsmesser erkennbar.)



*Lutz und ich kurz vor dem Start*

schon an zu nieseln, als wir unterwegs vom Campingplatz zum Start nach Trondheim sind. Am Start ist es aber erst mal wieder trocken.

Es ist mit 17 Grad zwar recht warm, ich habe aber trotzdem Beinlinge angezogen und ein Langarmtrikot gewählt, da jederzeit mit Regen zu rechnen ist. (Genaugenommen habe ich mich zuhause in Lüdenscheid beim Zusammenpacken vergriffen, ich wollte ein Kurzarmtrikot einpacken. Armlinge habe ich dabei, aber die brauche ich so natürlich nicht.) An den Füßen habe ich MTB-Winterschuhe, denn eingefrorene Zehen auf dem Pass am Dovrefjell sind das, wovor ich am meisten Angst habe. Daher habe ich auch noch zusätzlich Neopreen-Überschuhe drüber gezogen. Tatsächlich fängt es

In den letzten Minuten vor dem Start steigt die Nervosität. Endlich ist es aber so weit, meine Startgruppe mit etwa 30 Fahrern (die meisten scheinen Belgier zu sein) macht sich auf den Weg. Wir folgen einem Polizeimotorrad zunächst um ein paar Ecken mit glitschigen Pflastersteinen, dann sind wir auf der E6. Auf dieser Straße werden wir fast den ganzen Weg über bleiben. Sehr langsam bewegt sich unser Pulk auf der breiten geraden Straße. Bei 21 bis 22 km/h liegt die Geschwindigkeit. Das ist mir deutlich zu langsam, ich denke an die Zeitlimits. Also fahre ich aus der Mitte des Feldes vorsichtig nach vorn und setze mich an die Spitze. Ich bin mir sicher, dass ich jetzt das ganze Feld an meinem Hinterrad hängen habe, aber als ich mich nach einer Weile umdrehe, sind die „Verfolger“ schon kaum noch zu sehen. Wenn die so weiter machen, fliegen die alle aus der Wertung!



*Nasse Pflastersteine nach den Start*

Bald beginnt der erste Anstieg mit insgesamt 150 Höhenmetern. Er ist allerdings nicht steil, so etwa 4 Prozent nur. Trotzdem fällt die Geschwindigkeit natürlich ab. Nachdem ich gut die Hälfte des Anstieges bewältigt habe, schiebt sich plötzlich die Belgier-Truppe langsam an mir vorbei. Vermutlich wollten die sich erst mal warm fahren. Ich musste das nicht, denn wir konnten das ja schon auf dem Weg zum Start erledigen. Jedenfalls ist mir die Gruppe nun zu schnell, ich lasse sie ziehen. Als ich ziemlich genau auf dem Gipfel bin, erscheint plötzlich Lutz in einer Gruppe mit 7 Fahrern neben mir. 28 Minuten sind nach meinem Start vergangen. Hat er es also doch noch schneller geschafft, als ich es vermutet hatte! Weil es jetzt aber erst mal bergab geht, kann ich mich erfolgreich anhängen. Auch in der Ebene kann ich dran bleiben, es geht hurtig weiter. Wenn ich selbst auch mal die Führung übernehmen muss, geht leider der Puls hoch über 160. Eigentlich ist das zu viel, aber es geht so schön flüssig weiter. Daher bleibe ich noch eine ganze Weile in der Gruppe.

Als ich wieder einmal führen muss, geht es nach einem ebenen Stück noch einen kleinen Anstieg hinauf. Hier kann ich die Führung keinesfalls an Lutz abgeben, denn dann ist die Gruppe weg, das weiß ich. Ich gebe also alles, was geht. Trotzdem kann ich nicht verhindern, dass ich am nächsten kleinen Anstieg den Anschluss verliere. Vielleicht ist das auch besser so, denn ich habe ganz bestimmt überzogen. Jedenfalls fahre ich zunächst ganz allein gegen den Wind, der genau von vorn kommt. Ich muss etwas verschlaufen und lasse es entsprechend langsam angehen. Es beginnt jetzt auch wieder, leicht zu regnen. Allerdings ist das noch so wenig, dass sich eine Regenjacke oder -hose noch nicht anzuziehen lohnt. 42 km habe ich jetzt hinter mir.

Plötzlich taucht Helmut mit einer kleinen Gruppe auf. Die Geschwindigkeit ist für mich optimal, ich kann mich gut einklinken. Besser hätte es nicht kommen können. Wir sind nun zu viert: Helmut, Maik (ein anderer Deutscher aus Berlin), Merete (eine Norwegerin) und ich. Auch für alle anderen ist es die erste Teilnahme am Styrkeprøven. Maiks Freundin hat das wohl vor ein paar Jahren mal gemacht, und nun muss Maik offenbar gleichziehen. Die Gruppe rollt ungemein gut, auch wenn es jetzt überwiegend bergauf geht. Lediglich bei Merete habe ich das Gefühl, dass es ihr Mühe macht, dran zu bleiben. Sie kurbelt öfters mit sehr hoher Trittfrequenz und übernimmt auch keine Führungsarbeit. Das braucht sie aber auch nicht, ihr Windschatten wäre ohnehin eher unbedeutend. So erreichen wir schon gegen 13:15 Uhr die Verpflegungsstelle Soknedal bei km 60, also eine viertel Stunde, bevor sie schließt. Ich esse zwei „Rosinenboller“, wie man hier Rosinenbrötchen nennt, und etwas Brot und fülle meine Trinkflasche auf. Dann geht es schnell weiter, immer noch zu viert. Wir wissen, dass wir uns immer noch beeilen müssen.

Leider erwischt mich an einem der nächsten Anstiege eine Schwächelphase, vielleicht ein Hungerast. Ich muss abreißen lassen, die Gruppe ist weg. Vorsichtshalber drücke ich mir schnell eine Packung Energie-Gel rein. Der Regen hat zwar wieder aufgehört, dafür ist der Wind stärker geworden. Er kommt genau von vorn. Es ist sehr anstrengend, jetzt allein fahren zu müssen. Etwa 200 Meter vor mir fährt eine 6-er Gruppe. Ich versuche mit aller Kraft, da ran zu kommen – zwecklos. Etliche Kilometer verfolge ich die Gruppe, immer im gleichen Abstand. Es ist frustrierend. Da überholt mich plötzlich ein anderer Radfahrer. Die Chance muss ich nutzen, ich hänge mich an. Tatsächlich fährt er mich relativ schnell an die Gruppe heran. Glück muss der Mensch haben! Kaum haben wir die Gruppe erreicht, beginnt ein Anstieg. Ich schalte aufs kleine Blatt, aber die Kette springt gleich weiter ins Leere. So ein Mist! Natürlich ist die Gruppe schon weg, weit ehe ich die Kette wieder aufgelegt habe. Meine Stimmung ist auf dem Tiefpunkt. Zu allem Überfluss beginnt auch wieder der Regen.

Mit dem, was jetzt passiert, habe ich allerdings nicht gerechnet. Meine Schwächelphase scheint vorbei zu sein. In gleichmäßigem Tritt erklimme ich die Steigung. Die verlorene Gruppe kommt bald wieder näher, aber ich fahre gleich vorbei! Es dauert nun nur noch eine Viertel Stunde, bis ich auch Helmut wieder eingeholt habe. Er ist jetzt auch nur noch mit Maik aus Berlin zusammen. Er hatte jetzt seine Schwächelphase, aber die scheint nun auch so gut wie vorbei zu sein. Wie dem auch sei, wir fahren jetzt zu dritt weiter.



*Das Wetter sieht nicht besonders freundlich aus.*

Unsere Gruppe rollt gut. Manchmal überholen wir einzelne Radfahrer, von denen sich hin und wieder auch mal jemand hinten anhängt. Als wir gerade zu sechst fahren, passiert es. Ich fahre an dritter Position, da höre ich es hinter mir scheppern. Der letzte der Gruppe ist gestürzt und liegt auf der Straße. Wir halten alle vorsichtig an und fahren zu ihm zurück. Glücklicherweise ist ihm nicht all zu viel passiert. Er hat ein paar kleine Schrammen und ist rundherum ziemlich schmutzig geworden. Allerdings beklagt er sich, dass er nicht mehr richtig sehen kann. Er erklärt auf englisch, dass die Kontaktlinse in seinem rechten Auge verrutscht ist und bittet uns, das zu richten. Mit meinen 56 Jahren kann ich das nicht mehr gut erkennen, aber ein Jüngerer scheint helfen zu können. Der Gestürzte bittet uns danach, weiter mit uns fahren zu dürfen, wenn wir ihm denn noch vertrauen. Eigentlich eine dumme Frage! Jedenfalls fahren wir gemeinsam weiter. So erreichen wir schließlich die Verpflegungsstation Oppdalsporten bei km 100.

Helmut wird von einem „Servicefahrzeug“ unterstützt. Darin sitzen Helmut's Freundin Jutta und deren Jugendfreundin Ingrid. Angemeldete Begleitfahrzeuge dürfen auf der gleichen Strecke fahren und an Parkplätzen und offiziellen Verpflegungsstellen Essen, Trinken und andere wichtige Dinge an den (oder die) Betreuten weitergeben. Als wir auf den Parkplatz Oppdalsporten einbiegen, sind die beiden Frauen schon da und begrüßen uns. Sie erzählen, dass Lutz auch eben hier pausiert hat und gerade dabei ist, wieder aufzubrechen. Lutz und ich kennen die beiden Frauen auch, weil wir gestern nachmittag zu fünft nach der Startunterlagenausgabe zusammen gemütlich in einem Straßencafe gesessen haben. Ich begrüße noch schnell Lutz, und wir wünschen uns gegenseitig eine gute Weiterfahrt.



*Die Verpflegungsstation Oppdalsporten*

Das Essensangebot der Verpflegungsstation ist aus meiner Sicht nicht gerade umwerfend. Weißbrot mit Käse, Weißbrot mit Wurst oder Weißbrot nur mit gesalzener Butter. Ich drücke mir zwei Scheiben mit Butter rein und vertraue ansonsten auf meine Energiepackungen, die ich ja für alle Fälle noch bei mir habe. All zu lange dürfen wir uns nicht aufhalten, denn immer noch droht das Timeout an der Kontrollstelle Dombås, auch wenn wir bisher noch ganz gut in der Zeit liegen.

Jetzt machen mir die beiden Frauen ein Angebot, dem ich nicht widerstehen kann. Sie wollen meine schwere Tasche im Auto mitnehmen. Sie wollen auf jeden Fall auf mich warten, auch wenn ich nicht gleichzeitig mit Helmut kommen sollte. Da die nächste Verpflegungsstelle erst bei km 190 (also erst nach 90 km) kommt, vereinbaren wir Hjerking

(oben auf der Hochebene im Dovrefjell) als nächsten Treffpunkt. Dort muss ich auf jeden Fall meine Winterjacke anziehen, denn da beginnt eine lange (kalte) Abfahrt. Weil es jetzt etwas mehr regnet, ziehe ich meine Regenjacke und -hose an, bevor wir wieder aufbrechen. Etwas mulmig ist das Gefühl schon, als ich meine Tasche in das Auto stelle. Ob ich nichts wichtiges darin vergessen habe, das ich gleich brauchen werde?

Als Helmut und ich aufbrechen, ist Maik nicht mehr da. Wo er verloren gegangen ist, wissen wir nicht. Jedenfalls begeben wir uns nun gemeinsam auf den eigentlichen Anstieg zum Dovrefjell. In drei „Wellen“ geht es hinauf, wobei es zwischendurch auch immer wieder bergab geht. Dadurch kommen viele Höhenmeter zusammen. Andererseits geht es nie wirklich steil bergauf, maximal 5 bis 6 Prozent. Das lässt sich gut flüssig fahren. Wenn ich da an meine vielen Trainingsrunden über Stottmert und Herscheid mit bis zu 14 Prozent Steigung denke, ist dieser Anstieg hier wirklich geschenkt.

Irgendwann sind wir schließlich oben. Fast greifbar nah sind die vielen Schnee- oder Gletscherfelder, an denen wir vorbei kommen. Um die Berge legen sich malerisch Wolkenfelder, so dass die Bergspitzen oben heraus schauen. Das sieht wirklich sehr schön aus. Das Thermometer zeigt jetzt 7 Grad an und der leichte Nieselregen hat sich in einen dauerhaften Landregen verwandelt. Die Füße machen in den Schuhen schmatzende Geräusche, denn diese sind inzwischen trotz wasserabweisender Überschuhe randvoll mit Regenwasser. Wenn auch die Füße kalt sind, so fühlen sich die Zehen nicht „eingefroren“ an. Zudem ist mein Körper von innen her warm. Die Regenbekleidung einerseits und die Abwärme meines „Motors“ andererseits leisten ganze Arbeit. Genau genommen hatte ich mir um die Fahrt in dieser Region die meisten Sorgen gemacht. Ich hatte mit deutlich niedrigeren Temperaturen gerechnet. Meine größte Sorge war, dass mir die Zehen hier einfrieren könnten. Von daher bin ich von dem Wetter hier oben eher angenehm überrascht. Auch Helmut ist offensichtlich vernünftig angezogen, es geht ihm gut. So erreichen wir gut gelaunt den vereinbarten Treffpunkt in Hjerkin.

Helmut erzählt den beiden Frauen, ich hätte ihn den Anstieg förmlich „hochgejagt“. Dessen bin ich mir überhaupt nicht bewusst. Wann immer ich mich umgesehen hatte, war Helmut mehr oder weniger dicht hinter mir. Offenbar hatte ich gerade eine bessere Phase als Helmut. Aber es lief ja auch schon mal anders herum.

Die beiden Frauen eröffnen uns, sie haben schon mal heißes Wasser gemacht. Jetzt können *wir* Kaffee, Tee oder Kakao bekommen. Wir? Richtig, sie meinen auch mich! Schon wieder ein Angebot, das ich nicht ausschlagen kann. Ein heißer Kakao tut mir jetzt gut. Dazu bekommen *wir* Schokoladenplätzchen oder was das Herz sonst noch begehrt. Glücklicherweise sind wir immer noch sehr gut in der Zeit. Außerdem geht es bis Dombås fast nur bergab. Daher können wir diese tolle Bewirtung in Ruhe genießen.

Wie geplant ziehe ich mir noch die Winterjacke an, die Regenjacke kommt wieder drüber. Helmut macht mich noch darauf aufmerksam, dass ich jetzt doch besser auch die langen Handschuhe anziehen sollte. Das mache ich dann auch. Sonderbarerweise hatte ich in den



„abgeschnittenen“ Radhandschuhen noch keine kalten Finger bekommen. Helmut zieht sich auch entsprechend um. Jetzt fällt mir auf, dass ja mein Werkzeug noch in meiner Tasche war, die mit im Auto fährt. Das nehme ich nun vorsichtshalber mit, bevor wir weiterfahren.

Beim Losfahren ist uns erst mal etwas kühl. Das ist der Nachteil der langen gemütlichen Pausen. Merkwürdigerweise bekomme ich jetzt, wo ich die dicken Handschuhe angezogen habe, zunächst kalte Finger. Ich verstehe das nicht. Glücklicherweise müssen wir noch einige Kilometer über die Hochebene des Dovrefjell fahren, so dass wir wieder warm sind, bevor das Gefälle nach Dombås beginnt. Der Regen fällt weiter gleichmäßig auf uns herab. Daher fahren wir nicht hintereinander, sondern nebeneinander her. Als Hintermann würde man sonst nicht nur nass, sondern auch dreckig. Da der Wind inzwischen gedreht hat und jetzt von hinten kommt, verlieren wir durch diese Fahrweise nicht all zu viel. Bergab fahren wir ohnehin mit sehr großem Abstand, wegen der Sicherheit. Jedenfalls erreichen wir so schon gegen 19:45 Uhr die Verpflegungsstelle in Dombås, also sehr gut im Zeitlimit. Die Mädels erwarten uns schon.

Dombås ist eine der großen Hauptverpflegungsstellen. Sie ist in einem beheizten(!) großen Zelt untergebracht, man steht nicht im Freien, wie bei den anderen Verpflegungsstellen. Außerdem bekommt man auch neben den üblichen Weißbrotschnitten auch *warme* Gulaschsuppe. Bevor ich hier zuschlagen kann, muss ich erst mal das nächste freie Dixi-Klo aufsuchen, denn ein Durchfall hat mich erwischt. Liegt es an den Weißbroten mit Butter, am Energie-Gel oder an noch etwas anderem? Ich weiß es nicht. Jedenfalls hole ich mir anschließend insgesamt 2 Teller Gulaschsuppe und esse auch etwas trockenes Brot dazu.



*Im Verpflegungszelt Dombås gibt es Gulaschsuppe*

Wir können Teilnehmer sehen, die betreten völlig erschöpft und zitternd vor Kälte das Zelt. Wie wir später erfahren werden, geben tatsächlich schon hier (nach nur 190 km) viele auf. Ich vermute, sie haben keine geeignete Bekleidung gegen Kälte und Regen angezogen. Ich habe in der Vorbereitung ganz bewusst auch Regenfahrten gemacht, um

verschiedenes auszuprobieren. Ich bin ganz sicher, dass ich jetzt von den Erfahrungen profitieren kann. Auch Helmut hat – ähnlich wie Lutz und ich – in der Vorbereitung schon einen Radmarathon bei Dauerregen durchgestanden und dabei die Ausrüstung erprobt.

Helmut verabredet mit den beiden Mädels, dass sie die nächste Verpflegungsstelle auslassen sollen und uns erst bei der übernächsten in Kvitfjelltunet erwarten sollen. So können sie dort eine Weile im Campingbus schlafen, bevor wir aufkreuzen. Auch die Begleitung per Auto ist eine recht anstrengende Angelegenheit! Nach etwa einer ganzen Stunde Pause gehen Helmut und ich frohen Mutes wieder auf die Strecke. Sinnigerweise ist die Zeitkontrolle für die erste Zwischenzeit erst *hinter* der Verpflegungsstation angeordnet. Aber auch so kommen wir noch eine viertel Stunde vor Erreichen der Ausschlusszeit (21:00 Uhr) hier durch. Der Durchschnitt, den mein Tacho anzeigt, liegt bei immerhin 24,3 km/h, aber der beinhaltet ja keine Pausenzeiten.

Hier in Dombås ist es mit 8 Grad auch schon etwas wärmer, als oben auf der Passhöhe im Dovrefjell. Trotzdem ist uns beim Losfahren erst mal etwas kalt, zumal es immer noch regnet. Ja, die Pause war einfach zu lang! Bis zur nächsten Verpflegungsstelle in Kvam bei km 270 sind es zwar noch 80 km, aber es geht fast nur bergab. Glücklicherweise geht es nicht so steil runter, dass wir noch gut mittreten können. So wird uns auch bald wieder warm. Wir fahren weiter nebeneinander, nicht hintereinander.

Auf dem Weg ins Tal sehen wir die Wolken immer tiefer um die Berge hängen, teilweise noch unter unserer Höhe. Das sieht wirklich wunderschön aus! Unten im Tal wird es wärmer, wir haben hier Temperaturen von knapp über 10 Grad. Trotz des Regens fühlen wir uns sauwohl. Wir spüren noch keinerlei Anzeichen von Ermüdung, weder in den Beinen, noch allgemein, als wir knapp eine Stunde vor Mitternacht in Kvam ankommen. Obwohl wir immer nur nebeneinander gefahren sind, ist die Durchschnittsgeschwindigkeit inzwischen auf 24,7 km/h angestiegen.

Wir feiern „Bergfest“, weil wir jetzt bereits die erste Hälfte hinter uns haben. Leider plagt mich schon wieder der Durchfall, aber auch hier gibt es Dixi-Klos. Ich meide vorsichtshalber meine Energie-Gels, Brote muss ich aber essen. Auch die Trinkflaschen werden wieder aufgefüllt. Nach einer eigentlich schon wieder viel zu langen Pause fahren wir schließlich weiter. Vorher wringe ich noch schnell meine Handschuhe aus, das Wasser platscht auf den Boden.

Es wird jetzt langsam dunkel. Wegen der schwarzen Regenwolken ist es dunkler, als in den letzten Tagen. Trotzdem ist die Straße natürlich noch gut zu sehen; die Lampen am Rad brauchen wir nur, um besser gesehen zu werden. Der Weg zur nächsten Verpflegungsstelle nach Kvitfjelltunet durch das Tal Gudbrandsdalen ist sehr leicht zu fahren, es ist fast ganz eben. Über einem See, an dem wir vorbei kommen, hängt in einer Ecke eine große aber flache Nebelwolke. Faszinierend, was die Natur uns alles zu bieten hat! Ohne besondere Vorkommnisse erreichen wir Kvitfjelltunet bei km 320.

Helmut will die beiden Mädels wecken, aber sie sind schon wach. Ich muss noch einmal wegen meines Durchfalls die Toilette aufsuchen. Hier ist sie aber in einem angrenzenden Gebäude untergebracht und entsprechend **beheizt**. Die Mädels bewirten uns wieder mit Kaffee und Kakao sowie mit Keksen. Schokokekse sind doch gut gegen Durchfall, oder? Wieder machen wir eine reichlich lange Pause, aber es ist einfach schön. Noch einmal muss ich meine Handschuhe auswringen, dann gehts weiter im Dauerregen.



*Im „Servicefahrzeug“ gibts leckeren Kaffee und Kakao*

Die nächste Verpflegung gibt es schon 30 km weiter bei km 350 in Lillehammer. Dort ist auch die nächste Zeitkontrolle. Die ist allerdings völlig unkritisch, wir haben viel Zeit bis dort hin. Trotzdem sind wir immer noch vergleichsweise zügig unterwegs. Wir können immer mal wieder einzelne Radler überholen, oder auch schon mal eine ganze Gruppe. Manchmal hängen sich die Überholten auch an uns an. Meist gehen sie aber wieder verloren, sobald ein kleiner Anstieg kommt. Bis kurz vor Lillehammer ist die Strecke allerdings noch relativ flach.

Langsam wird es auch schon wieder heller. Die kurze Nacht ist vorbei. Auch der Regen lässt jetzt nach. Ich spüre eine gewisse Müdigkeit in den Augen. Für einige Minuten muss ich kämpfen, dass die Augen offen bleiben, dann ist auch diese Phase glücklicherweise wieder vorbei.

Kurz vor Lillehammer beginnen die Berge, die die letzten 200 km würzen. Wobei der Begriff „Berge“ etwas hoch gegriffen ist: kein Anstieg ist länger als 100 Höhenmeter am Stück. Trotzdem wird immer geschrieben, dass in Lillehammer das eigentliche Rennen erst beginnt. Tatsächlich erwischt mich noch kurz vor Lillehammer eine Schwächelphase. An den Anstiegen kann ich mit Helmut nicht mehr so einfach mithalten. Ich muss immer wieder aus dem Sattel. Im Wiegetritt kann ich jedoch immer wieder aufschließen, die Beine fühlen sich noch gut an. Ich habe den Eindruck, ich bekomme im Sitzen den Puls kaum noch über 110. Dann sind wir aber schon bald an der Verpflegungsstation und machen erst mal eine weitere gemütliche Pause.

Während ich mir meine Getränkeflasche auffülle, gibt neben mir ein Teilnehmer seinen Chip ab. Er hat offenbar aufgegeben. Wir sehen auch noch andere, die ihr Rad auf den Radträger eines Begleitfahrzeuges schnallen. Es muss bitter sein, so kurz vor dem Ziel aufgeben zu müssen! Es sind jetzt nur noch 190 km bis Oslo. Helmut und mir geht es gut, wir sind zuversichtlich, das letzte Stück auch noch zu packen, zumal die äußeren Bedingungen besser werden. Wir haben schon 13 Grad und der Regen hat praktisch aufgehört. Ich ziehe meine Winterjacke aus. Freilich müssen wir wieder die ersten beiden Kilometer etwas fröstelnd zurücklegen, denn in der wieder recht langen Pause sind wir doch ausgekühlt.

Mir hat die Pause gut getan, ich kann jetzt wieder mit voller Kraft fahren. Dafür hat Helmut jetzt eine schwache Phase. Ich fahre also vorn und schaue mich regelmäßig um, ob er noch da ist. Er erzählt später, es machte ihm Mühe, aber er bleibt dran. So können wir uns offenbar gegenseitig gut helfen.

Die nächste Station liegt 40 km weiter bei km 390 in Rudshøgda, wo es wieder eine warme Mahlzeit gibt. Ehe wir uns recht versehen, sind wir schon da, denn auch Helmut hat seine Schwäche schnell überwunden. Unterwegs überholen wir zum Teil immer wieder die gleichen Radfahrer, die zwar deutlich langsamer fahren, aber nur kurze Pausen machen. Welche Taktik da die „richtige“ ist, kann ich nicht sagen, fest steht für uns nur, dass mit unserer Taktik der Spaßfaktor viel größer ist. Und fest steht auch, dass wir immer noch keine Probleme fühlen und uns auch nicht vorstellen können, dass jetzt noch ein Einbruch kommen könnte. Nur noch 150 km bis Oslo, das ist doch eine überschaubare Strecke, oder?

In Rudshøgda gibt es Bockwurstchen mit Kartoffelpüree. Da holen wir uns beide noch einen Nachschlag. Die Frauen verwöhnen uns wieder mit Kaffee und Kakao. Weil es nicht mehr regnet und auch das Thermometer auf 16 Grad angestiegen ist, ziehe ich meine Regenbekleidung aus. Vorsichtshalber klemme ich mir die Regensachen aber auf den Gepäckträger, man weiß ja nie. Auch Helmut zieht sich entsprechend um. Ein Schwabe, den wir schon öfters überholt haben, „beklagt“ sich, dass wir ihn immer so schnell überholen, dass er sich nicht anhängen kann. Im Grunde scheint es aber auch ihm gut zu gehen. Natürlich ist er auch diesmal wieder schneller mit seiner Pause fertig als wir. Schließlich machen auch wir uns wieder auf den Weg.

Bis zur nächsten Station Hamar bei km 410 sind es nur 20 km. Wir rauschen da gleich weiter; so schnell wieder Pause machen, lohnt nicht, finden wir. Wir peilen gleich die übernächste Station Eidsvoll bei km 480 an. Wir fahren weiter und weiter und weiter.

Zeitweilig kommt jetzt sogar die Sonne zu Vorschein. Das ist wunderschön und hebt unsere gute Stimmung noch ein wenig. Nach einer Weile kommen wir aus einem kleinen Wald heraus und unser Blick wird frei auf eine große schwarze Wand, die sich vor uns am Horizont aufgebaut hat. „Das zieht gleich alles nach rechts weg!“ erklärt Helmut sofort. Das hat die schwarze Wand leider nicht gehört; jedenfalls fallen schon wenige Minuten

später die ersten Tropfen, wir halten kurz an und ziehen unsere Regensachen drüber. Schon bald öffnet der Himmel die Schleusen richtig. Während wir gerade eine leichte Steigung an der E6 hinauffahren, überholt uns ein Reisebus und duscht uns so auch von der Seite, denn er fährt in regengefüllten Spurrillen. Helmut zieht dann plötzlich nach rechts und steuert eine Bushaltestelle als Regenunterstand an. Ich bin nicht begeistert, ich versuche ihm zu erklären, dass wir jetzt sowieso nass sind und beim Warten höchstens auch noch kalt werden können. Aber noch ehe wir das richtig ausdiskutiert haben, regnet es wieder schwächer und wir fahren weiter. Es dauert dann auch nicht mehr lange, bis die Sonne wieder scheint. Wir können die Regensachen wieder ausziehen.

Schließlich erreichen wir die Station in Eidsvoll bei km 480. Die letzten 90 km gab es keinerlei Probleme, was unsere Beine oder unser Fortkommen überhaupt angeht. Ich bin begeistert: „Mensch Helmut, wir sind gleich da! Nur noch 60 km!“ Die beiden Mädels schauen mich sehr verständnislos an. Irgendwie machen sie den Eindruck, als wollten sie sagen, dass 60 km noch eine verdammt lange Strecke sei. Nur vergleichsweise kurz pausieren wir hier, denn mich hat es jetzt gepackt. „Komm, Helmut, ich will jetzt das Ziel sehen!“ versuche ich ihn zum Weiterfahren zu animieren. Aber auch Helmut will jetzt ins Ziel. Wir wollen auch gleich die letzte Station in Kløfta bei km 510 auslassen. Die Mädels sagen uns, sie werden vorsorglich trotzdem bei Kløfta auf uns warten; wenn wir dann durchfahren, dann fahren sie weiter zum Ziel. Anderenfalls könnten sie uns so doch noch mit allem versorgen, was ggf. nötig sein könnte.

Wir fahren wieder los. Ich kann es jetzt kaum noch erwarten, in Oslo anzukommen. Nach einer Weile braut sich wieder ein Gewitter zusammen, wieder ziehen wir die Regensachen an. Plötzlich beginnt ein Wolkenbruch, gegen den der Strahl aus einer Dusche ein kleines Rinnsal ist. Helmut bedeutet mir, er müsse anhalten. Weil wir uns dabei nicht ganz einig sind, stoßen wir noch fast zusammen. Sein Problem ist folgendes: Durch die Lüftungslöcher in seinem Helm ist der Regen eingedrungen und hat Schweiß vom Kopf in die Augen gespült. Er kann jetzt kaum noch etwas sehen. So bleibt uns nichts mehr übrig, als uns unterzustellen und ein paar Minuten auf das Regenende zu warten. Im Anfang hatte er eine Regenschutzkappe für seinen Helm, aber die liegt jetzt im Begleitfahrzeug. Daher halten wir entgegen unserer Planung doch noch in Kløfta kurz an, weil er die Schutzkappe vorsorglich mitnehmen will.

Unser Halt in Kløfta ist entsprechend kurz. Kein Kaffee, kein Kakao – wir fahren gleich weiter. Gegen kurz nach 12 Uhr sind wir schon wieder unterwegs. Wir fühlen uns schon so gut wie im Ziel. Bis jetzt kam kein Einbruch mehr, und wir können uns auch nicht vorstellen, dass jetzt noch einer kommen könnte. Noch ein paar Kilometer, dann dürfen wir auf die Stadtautobahn einbiegen, auf der extra für uns eine Spur gesperrt ist. Ich freue mich schon auf dieses Autobahnstück. Ich stelle mir die Fahrt dort als eine Art Triumphzug vor.



*Auf der Autobahn – die abgeteilte Spur ist für uns.*

Je näher wir dem Ziel kommen, desto heftiger wird der Regen. Gut, dass Helmut jetzt seine Schutzkappe auf dem Helm hat. Recht schnell sind wir wieder so nass, dass man nicht mehr nasser werden kann. Das ist aber genau der Zustand, in dem weiterer Regen in keiner Weise als störend empfunden wird, solange man nicht friert. Es ist unglaublich: je heftiger es nun regnet, desto näher wir aber dem Ziel kommen, desto überschwänglicher wird die Stimmung! Aber auch das ist für uns nicht verständlich: Etwa einen Kilometer vor dem Ziel hört der Regen plötzlich auf und wir fahren auf **trockener** Straße weiter. Jetzt Abbiegen von der Hauptstraße, dann einmal links, einmal rechts – und wir sehen das Ziel nach einem letzten kleinen Anstieg vor uns. Unwillkürlich geben wir noch einmal Gas. Die Kraft dazu ist immer noch da. Helmut zieht nach links

Zunächst fängt es erst mal wieder an, zu regnen. Zum letzten mal ziehen wir die Regensachen drüber, Helmut auch seinen Überzug für den Helm. Dann geht es auf die Autobahn. Die rechte Spur ist mit Hütchen für uns abgetrennt. Da die Autobahn überwiegend dreispurig ist, donnern auf der mittleren und linken Spur die Autos und Lastwagen vorbei. Bei so viel Verkehr ist das alles andere, als ein Spaß. Unterhalten ist unmöglich, man kann sein eigenes Wort nicht verstehen. Zudem zieht jedes Auto und vor allem jeder LKW einen Gischt-Schleier hinter sich her. Niemand winkt uns mehr freundlich zu, wie eigentlich auf allen anderen Teilen der Strecke bisher.

Je näher wir dem Ziel kommen, desto heftiger wird der Regen. Gut, dass Helmut jetzt seine Schutzkappe auf dem Helm hat. Recht schnell sind wir wieder so nass, dass man nicht mehr nasser werden kann. Das ist aber genau der Zustand, in dem weiterer Regen in keiner Weise als störend empfunden wird, solange man nicht friert. Es ist unglaublich: je heftiger es nun regnet, desto näher wir aber dem Ziel kommen, desto überschwänglicher wird die Stimmung! Aber auch das ist für uns nicht verständlich: Etwa einen Kilometer vor dem Ziel hört der Regen plötzlich auf und wir fahren auf **trockener** Straße weiter. Jetzt Abbiegen von der Hauptstraße, dann einmal links, einmal rechts – und wir sehen das Ziel nach einem letzten kleinen Anstieg vor uns. Unwillkürlich geben wir noch einmal Gas. Die Kraft dazu ist immer noch da. Helmut zieht nach links



*Wir sind im Ziel!*

geben wir noch einmal Gas. Die Kraft dazu ist immer noch da. Helmut zieht nach links

und ruft mir zu: „Komm, wir fahren gemeinsam durchs Ziel!“ So machen wir es dann auch, wir fahren nebeneinander über die Ziellinie. Wir sind überglücklich, das Styrkeprøven so gut gemeistert zu haben. Die beiden Frauen und auch Lutz (er ist schon seit etwa zweieinhalb Stunden hier) begrüßen uns im Ziel. Eigentlich war es doch ganz einfach...

## Nachtrag

27:39:20 h war ich unterwegs, Helmut 4 Minuten weniger. Mein Tacho zeigt eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 23,42 km/h bei einer Gesamtfahrzeit von 22:53 h an. Wir haben also insgesamt 4:46 h Pausen gemacht. Die angezeigte Wegstrecke auf meinem Tacho war mit 536,49 km etwas kürzer, als die vom Veranstalter angegebenen 540 km. Auch zeigte mein Höhenmesser nur etwa 4000 bewältigte Höhenmeter anstelle der angekündigten 4400. Die Strecke war also weniger anspruchsvoll, als ich dachte.

In Trondheim sind 2114 Teilnehmer an den Start gegangen, davon haben 490 das Ziel **nicht** erreicht. Das ist fast ein Viertel! Von den 1624 ins Ziel gekommenen Teilnehmern belege ich Platz 1446, oder Platz 83 (von 117) in meiner Altersklasse M55. Mein subjektives Fazit: Alle meine Ziele sind voll erfüllt!