

Wie wär's – mal eine Abwechslung gefällig?

Na, trainiert ihr alle schon wieder ganz fleißig? Sicher steht bei jedem von euch der Wettkampfplan für die neue Saison zu großen Teilen schon lange fest, richtig? Und sicher strukturiert ihr auch euer Schwimmtraining so, dass auch der Technikschiulung genügend Zeit eingeräumt wird, oder? Ja, und sicher wird das Lauf-ABC wieder gründlicher betrieben als sonst, stimmt's? Aber was ist mit euren koordinativen Fähigkeiten auf dem Rad; wer schult wirklich seinen Bewegungsablauf für einen runden (effizienten) Tritt? Wer widmet sich wirklich einer soliden Tritt(frequenz)-arbeit? Eine sehr gute Möglichkeit, das nicht nur stupide auf der Rolle oder bei Ausfahrten auf der Straße zu tun, bietet die alljährliche ´offroadserie´ von Berliner und Brandenburger Radsportvereinen, denn im Herbst und Winter ist Crosszeit. Meine Saison. Aber ich muss dazu sagen, dass ich mich für diese Serie nicht speziell vorbereite oder direkt dafür trainiere. Eher ist es so, dass ich nach dem Ende der Triatlonsaison einfach ein wenig weiter Rad fahre – nur um in Bewegung zu bleiben. Um wirklich bei den Rennen weiter vorn zu fahren, müsste ich viel mehr Kilometer schrappen und mehr Zeit investieren. Beides will ich nicht. Denn der Spaß an der Sache steht bei mir im Vordergrund.

Bei den Rennen in und um Berlin wird in den entsprechenden Altersklassen, getrennt nach Lizenzfahrer, Fahrern ohne Lizenz aber Mitglied im Bund-deutscher-Radfahrer und den Jedermännern gestartet. Hier treffen sich also Verbissene, Ehrgeizige und Spaßhaber. Deshalb darf in der Klasse der Jedermänner bei den Rennen mit Mountain-Bike oder Crossrad gestartet werden. Der Rennmodus ist überall gleich. Die Runden sind zwischen zwei und zweieinhalb Kilometer lang; gefahren wird ausschließlich abseits der Straße - eben Cross.

Es gilt, 40 Minuten plus eine Runde zu fahren. Die Wertung ist ganz einfach. Der Sieger jedes Rennens bekommt dreißig Punkte. Ab dem dreißigsten Platz gibt es noch einen Punkt. So weiß dann jeder nach dem Rennen und der gesamten Serie, an welcher Stelle er sich platziert hat. Streichergebnisse gibt es nicht.

Prinzipiell sind die Starterfelder mittlerweile recht groß. Noch vor zwei, drei Jahren waren wir meist um die zwanzig Starter. Bei den Rennen dieses Jahr standen manchmal bis zu fünfzig Fahrer mit mir am Start. Das ist, für die stellenweise engen Streckenabschnitte, ein sehr großes Feld, was das Fahren in manchen Engstellen und mit den teilweise hohen Geschwindigkeiten, zusätzlich zur Herausforderung macht.

Mein Ziel bei den Rennen ist es immer, in die Punktwertung zu fahren; niemals Letzter zu werden – und einfach Spaß haben. Ja, und die eigene Motivation treibt mich immer dazu an, die fast schon obligatorische Übrerrundung durch die Spitzenfahrer immer so lange wie möglich hinaus zu zögern. Ich muss sagen, dafür, dass die Leute das gesamte Jahr ausschließlich nur Rad fahren (und wir zusätzlich viel Zeit mit Laufen und Schwimmen verbringen), klappt dies auch manchmal.

Die Rennen selber sind von sehr hohem Tempo und dem tatsächlichen Kampf um einzelne Platzierungen gekennzeichnet. Trotzdem gibt auf einigen Strecken der Serie das fahrerische Können den Ausschlag vor Topspeed. Athletische Fahrer (wie Dietrich und Mathias K., z.B.) sind genau die ´Typen´ von Fahrern, die dabei am besten vorankommen.

Gestartet wird auf langen Geraden, bis irgendwann ein schmaler Weg in die Runde abzweigt. Stürze und Auffahrunfälle sind dort, weil jeder die kleinste Lücke sucht und nutzt, oft mit von der Partie. Ich habe aber noch nie jemanden in der Enge zwischen den Rädern, Lenkern, den strampelnden Beinen und Schulter an Schulter, ein böses Wort sagen hören. Alles bleibt sportlich. Hart aber fair.

Bei der Serie letztes Jahr konnte ich sieben Punkte einfahren. Deshalb war es diesmal mein Ziel, dieses Ergebnis zumindest wieder zu erreichen.

Hier mein kurzer Rückblick.

Erstes Rennen: Oktober, Potsdam, Brauhausberg, (Gelände des früheren Cross-Duathlons) Aufgrund der Charakteristik der Strecke, gleich das schwerste Rennen. Denn der Brauhausberg ist im Vergleich zur restlichen Strecke, ein wirklicher Berg.

Die Steigung mit den etlichen Fahrrinnen, Wurzeln und Löchern, ist gerade so steil, dass man permanent abwägen muss, was besser ist: Vorher schon runter vom Rad, es schultern und hochrennen (was aber immer in ein eher schnelles Gehen übergeht, weil dieser Abschnitt so verflucht lang ist) oder einfach gute Beine haben und den Berg auf dem letzten Ritzel ´hinten´ hochdrücken – um dann aber nach spätestens zwei Runden definitiv völlig „blau“ zu sein...

Der Rest der Strecke ist, von einigen Engstellen und mehreren, fast spitzwinkligen Kurven abgesehen, verhältnismäßig einfach. Das einzige Sprunghindernis liegt kurz vor einer scharfen Kurve, weshalb man keine Zeit verliert, wenn man vom Rad geht.

Nach meiner vierten von fünf Runden hat mich der Führende am Berg überrundet. Schön aufrecht stehend, ist er in direkter Linie den Berg förmlich an mir vorbeigeflogen. Aber egal. Bekanntlich steigen bei diesem Rennen die meisten Fahrer aus; sehen die Ziellinie nicht. Ich habe gefinisht; gepunktet und bin in der Wertung.

Zweites Rennen: Oktober, Golzow, Brandenburg

Gefahren wird hier - ganz in der Tradition belgischer Querfeldeinrennen, tatsächlich auf freiem Feld. Eins der drei Sprunghindernisse konnte selbst ich aus voller Fahrt nehmen; die anderen beiden haben trotz ´Absteigen´ auch nicht verhindert, dass dieses Rennen extrem schnell war. Die einzige Erhebung der Runde ist ein Hügel, fünfzehn, sechzehn Höhenmeter; dafür knapp dreißig Meter lang. Der wird dann von Runde zu Runde länger und steiler. Ansonsten ist die Strecke technisch nicht anspruchsvoll – von dem riesigen Schlammloch, durch das jeder zwangsläufig muss, abgesehen. Faktisch die am wenigsten herausfordernde Strecke. Trotzdem hat sie ihren Reiz: Sie ist schwer – des hohen Tempos wegen. Der Boden war aufgrund des Regens der letzten Tage stellenweise sehr aufgeweicht. Ich fuhr dauernd mit dem Gefühl, die Bremsen sind permanent angezogen und man bleibt stehen, sobald man aufhört zu treten. Nicht auszudenken, wie körperlich hart es hier wird, sobald es direkt davor oder beim Rennen regnet.

Kleine Episode am Rande: Hinter einem Sprunghindernis fielen zwei Fahrern eines anderen Rennens an derselben Stelle die Ketten von den vorderen Blättern. Einer der Senioren, der vorher in meinem Rennen war und auch diesem Rennen zusah, meinte nur, dass das Schaltfehler waren – und O-Ton: „...aber wer braucht schon das kleine Blatt? Er ist die gesamte Runde auf dem Großen gefahren!“ Dabei schaute er mich fragend an. Als ich erwiderte, dass ich an einigen Stellen froh war, es zu haben, schüttelte er (wie enttäuscht) den Kopf und hat mich stehenlassen.

Soviel zum Thema, wie ernst es hier von einigen genommen wird.

An diesem Tag ist es nicht gut für mich gelaufen. Kurz vor Ablauf der vierzig Minuten stand ich vor der Überrundung; konnte mich aber irgendwie ins Ziel retten. Ausbeute des Tages: Platz 30 und ein Punkt. Naja. Hätte wohl am Tag vorher (Samstag) nicht zu Nicoles Schwimm-Techniktraining gehen sollen...

Drittes Rennen: November, Linthe, Gelände des ADAC-Fahrsicherheitszentrums Brandenburg

Habe auf diesen Start verzichtet und bin mit euch nach Kienbaum zum Schwimmen gefahren. (TEAMWORK!!! War ein tolles Wochenende)

Viertes Rennen: November, Grünheide, Brandenburg

Relativ viele kleine Löcher, Wurzelgeflechte, ein verwinkelter Kurs, der einem an einigen Stellen das Überholen schwer macht. Prinzipiell ganz flach – und sauschnell. Passagen auf relativ breiten Wegen wechseln sich mit engen und matschigen, losen Pfaden und Spuren im Wald ab. Motto hier kann nur sein: Auf der langen Startgeraden – Vollgaaaas.

Die rechtwinklige Abzweigung nach rechts in den Wald ist jedes Jahr eine Auffahr- und Sturzquelle. Danach ist ein Überholen immer ziemlich schwierig und nur auf den breiteren Wegen mit Topsispeed möglich.

Aus den Erfahrungen der letzten Starts weiß ich, dass man hier entgegen zur eigentlichen Richtung des Kurses startet. Auf knapp zwei-/dreihundert Metern wird das Tempo maximal angezogen – um dann, damit man in den kleinen Querweg biegen kann, so dermaßen

abgebremst, um sich wie an einem Band der Reihe nach aufzufädeln. Um dem Dilemma aus dem Weg zu gehen, habe ich mich sehr weit links platziert und dann, bei der Rennfreigabe alles gegeben, um mich irgendwie vorn einzureihen. Kurz vor der besagten Kurve hat sich mitten im Pulk plötzlich vor mir rechts eine kleine Lücke aufgetan, in die ich sofort reingefahren bin. Bloß gut. Denn der Fahrer, der bis zu dem Moment noch vor mir war, hat sich wohl am Hinterrad des Vordermanns aufgehängt; sich mit seinem Rad überschlagen und dabei gleich zwei andere Fahrer mitgerissen. Es hat tierisch geknallt und der Weg war für einen Großteil des Pulks nach etlichen gleichzeitigen Vollbremsungen erstmal gesperrt. Bin irgendwie um dieses Knäul herumgefahren – dafür in den Rest der Meute hinein, die sich schon eingefädelt hatten, um in den Wald abzubiegen. Herzrasen pur.

Knappe zwanzig Minuten später war mein Rennen dann genauso schnell vorbei. Denn mit einem lauten Krachen riss die Kette, die sich deshalb in der Schaltung verfang und zum Schluss noch das Schaltauge komplett zerstörte. FEIERABEND. Ausbeute des Tages: DNF. Außer Spesen nichts gewesen.

Schade. Ich hatte im ersten Teil des Rennens gespürt, dass ich so langsam besser in Fahrt (Form) komme.

Fünftes Rennen: Dezember, Luckenwalde, Brandenburg

Luckenwalde ist neu in der Serie – und richtig gut. Tolle Strecke; für jeden ist etwas dabei. Breite, sehr schnelle Abschnitte durch den Wald, wechseln sich mit kurzen, knackigen Anstiegen und Abfahrten ab. Zwei, etwas längere Tragepassagen durch Kiesbetten, fordern einen dabei körperlich und mental. Auf dieser Strecke gewinnt nicht der Fahrer mit dem größten Topspeed oder der beste Techniker – die Mischung macht hier den Unterschied. Bei mir gab es wieder nur ein Punkt am Ende – aber egal: Hier bin ich (körperlich) mein bestes Rennen gefahren. Kleine Episode am Rande: Beim Warmfahren vor dem Start fahre ich in eine relativ einfach zu fahrende, scharfe Linkskurve des Parcours und übersehe dabei völlig die tiefe Längsrille im Scheitelpunkt der Kurve. Hinter der Streckenabspernung steht ein älterer Herr mutterseelenallein im Wald und schaut mir zu. Nachdem ich mich vom Boden durch meinen ´Über-den-Lenker-nach-vorn-Absteiger´ wieder erhoben hatte, war sein Kommentar nur ganz trocken: „Haste jut gemacht. Sah jut aus!“ Wir haben beide herzlich lachen müssen.

Sechstes Rennen: Dezember, Berlin-Köpenick, Müggelberge

Drei Sprunghindernisse und relativ breite Wege; dazu ein tiefes, langes Kiesbett kennzeichnen den Kurs in den Müggelbergen. Das Rennen ist stark besetzt; die Spitzenfahrer kämpfen um die letzten zu vergebenden Punkte. Wahnsinn, wie die rasen. In den vierzig Minuten fahre ich fünf Runden, bevor ich überrundet werde. Dreimal liege ich dabei in der Kiesgrube, die wirklich stellenweise mehr als Knöcheltief zu sein scheint. Hier reichen kleine Steuerfehler aus, und der letzte Rest Geschwindigkeit ist weg. Vermutlich ist das Durchlaufen und Tragen des Rades für weniger geübte Fahrer von vornherein besser - egal – hinterher ist man immer schlauer. Aus eigener Beobachtung im Rennen sowie kurzen Berichten von Zuschauern weiß ich, dass an dieser Stelle wohl tolle Fotos entstanden sind. Den Zuschauern wurde eine tolle Show geboten. Eigenes Ergebnis: gefinisht, ein Punkt. Rad und ich selber sind heil. Super.

Fazit der Serie: 4 Punkte; Gesamtplatz 61 (von 72). Naja. Mehr war diesmal nicht drin. Ich habe mein Bestes gegeben – und hatte verdammt viel Spaß!!!

Und dann war da noch ein Rennen im **Deutschland-Cup**, November, Kleinmachnow

Man musste sich schon fast um einen der auf dreißig limitierten Startplätze ´bewerben´ und bekam die Startzusage nur, wenn man Referenzen solcher ähnlichen Rennen vorlegen konnte. Umso mehr hat es mich gefreut, dort starten zu können. Ähnlich der ´offroadserie´ für Berlin, besteht dieser Cup aus etlichen Rennen. Nur finden diese eben deutschlandweit statt. Allein an den Vereinsnamen der Teilnehmer war schon ersichtlich, dass viele aus großer Entfernung hierher angereist waren. Dazu kam, wie ernsthaft viele Starter dieses Rennen genommen haben. Denn sie haben sich nicht auf der Strecke eingerollt, sondern sich vor dem Start auf den mitgebrachten Rollen intensiv warmgefahren. Auf dem Kurs

fanden vor zwei Jahren die Deutschen Meisterschaften der Elite statt. Die Runde ist, bis auf den Hügel der Kiebitzberge mitten im Wald, eine eher schnelle Strecke. Entschieden wird das Rennen jedoch am Berg, weil er pro Runde dreimal (!) zu bewältigen ist. Zudem besteht dabei die Schwierigkeit, dass dieser Streckenabschnitt nur aus Kies besteht. Mein Rennen war für Hobbyfahrer ausgeschrieben – aber wirkliche Hobbyfahrer wie ich, waren wohl deutlich in der Unterzahl. Denn beim Rennen war ganz schnell klar, dass die Starter nicht hierhergekommen waren, nur um ein paar Runden zu fahren. Es wurde auch in unserer Gruppe tatsächlich hart um jeden Meter und jede Platzierung gekämpft. Da meine Anmeldung für dieses Rennen wirklich zufällig und spontan war, konnte ich mich nicht wirklich auf das Rennen vorbereiten. Umso mehr bin ich mit Platz 21 zufrieden. Was für ein harter, saucoler Kurs. Ein tolles Rennen. Kleine Episode am Rande: Damit nicht genug, dass der Kiesberg so oft zu befahren war, hatte der Veranstalter auf einem Abschnitt der Steigung ungefähr auf halber Höhe noch ein Sprunghindernis eingebaut. Völlig fasziniert habe ich dort dem Eliterennen zugesehen, wie die Spitzenfahrer nicht nur diesen schwer zu fahrenden Anstieg hochgeballert sind – sondern das Hindernis aus der Fahrt übersprungen haben. Berghoch!

So. Ich hoffe, ich habe bei euch ein wenig die Lust geweckt, mal nach/vor einer Saison neue Wege zu probieren; mal was anderes zu machen. Also. Holt im nächsten Herbst/Winter eure Mountain-Bikes oder die Crosser raus und schiebt sie an die Startlinien. Ich glaube, die ´offroadserie´ bietet auch Triathleten genügend Möglichkeiten, sich des doch eher monotonen Grundlagentrainings hin und wieder zu entziehen. Neben der allgemeinen Verbesserung der eigenen Fähigkeiten auf dem Rad, kann man sonst wohl kaum einen größeren Spaßfaktor haben.

Viele Grüße an euch alle!
Björn

Wer schauen will: www.offroadserie.de.

Rennen und Wettkämpfe findet ihr auch auf der Seite des Bundes-deutscher-Radfahrer unter: www.rad-net.de.