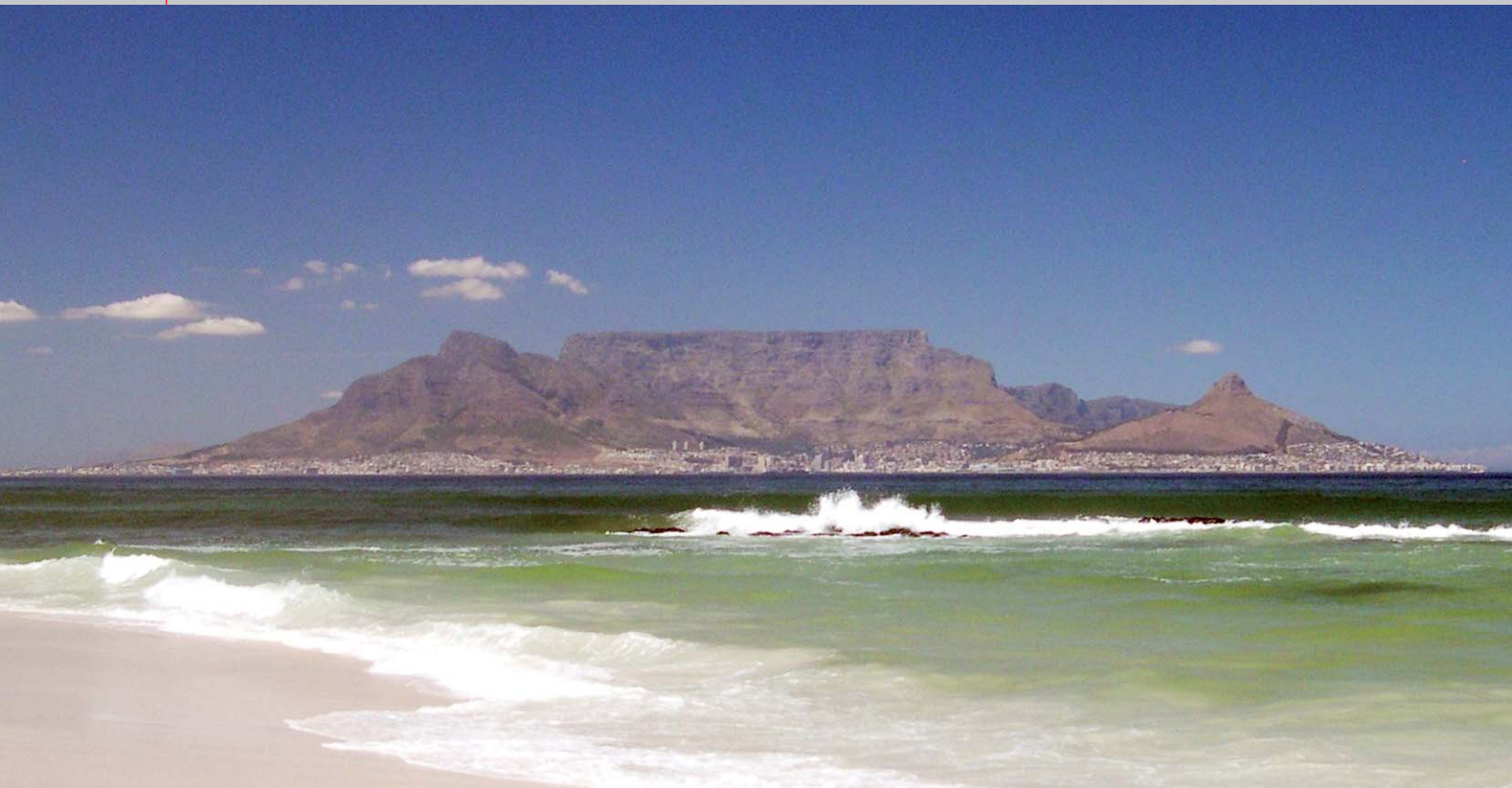


■ Knapp vorbei ist auch daneben ...

Argus Race: ... aber das 3-Stunden-Limit wackelt schon



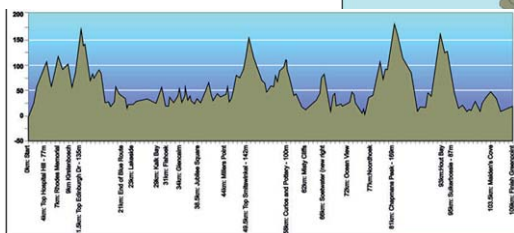


Vor dem Start

Auch in diesem Jahr war ein kleines, fünf Mann starkes DMC-Team wieder auf dem mit 32.000 Startern größten Radrennen der Welt, dem Argus Race, vertreten. Die Leistungsstärken der einzelnen Fahrer sind jedoch sehr unterschiedlich, so dass fast jeder von uns in einer anderen Startgruppe eingeteilt war. Jeder wollte auch den Vorteil seiner Gruppe nutzen, weil ähnlich dem New York Marathon vorne die schnelleren und hinten die langsameren Gruppen eingeteilt sind. Man braucht eine schnelle Gruppe, um eine gute Zeit fahren zu können.

In eine Startgruppe wird man gesetzt auf Grund von Ergebnissen aus den Vorjahren, von speziellen Platzierungsrennen oder durch offizielle, anerkannte Rennergebnisse. So ist es meinem Freund Roland Rumpf, erfolgreicher Lizenzrennfahrer vom RC Weißblau München, gelungen, sofort in meine Startgruppe zu kommen, obwohl er zum ersten Mal dabei war.

Gegen 6:30 Uhr am Morgen klopfte er mir auch auf die Schulter, als ich im Startblock stand und darauf wartete, dass es endlich losging. Dabei habe ich vergessen, meine Pulsuhr auf Null zu stellen, was mir noch ganz euphorische Gefühle beschern sollte, aber dazu später.



Mehr Infos unter <http://www.cycletour.co.za>

Der Start unserer Gruppe erfolgte dann pünktlich um 7:00 Uhr, nachdem Rock'n Roll-Musik die doch schon zahlreichen Zuschauer und noch zahlreicheren Rennfahrer in Stimmung gebracht hatte. Mit einem „Hoppa“ aus riesigen Lautsprechern schickte uns der Moderator mit über 600 weiteren Fahrern auf die Strecke, und alle fuhren sofort volle Kanne, für mich nicht gerade ideal, nachdem wir fast eine Stunde kalt gestanden waren und uns wegen der Dunkelheit nicht warm fahren konnten.

Erste Stürze

Hektisches Gewusel, Spurwechsel und mangelnde Rennerfahrung vieler Teilnehmer führten bald zu einigen Stürzen, denen ich bestens ausweichen konnte. Sofort nach der Zeitnahme geht es auf die Autobahn und rauf zum Hospital Hill, zum Groote Schoor Krankenhaus: der erste Anstieg dieses Rundkurses.

Mein Freund Roland kam mit seiner Rennerfahrung in diesem Gedränge besser zurecht. Ich habe ihn noch einige Zeit vor mir gesehen, aber der Abstand wurde immer größer.

Zu diesem Zeitpunkt habe ich wahrscheinlich mein Rennen schon vergeigt, denn ich habe nicht mein Letztes gegeben, um mit den schnellen Gruppen über die ersten drei Kuppen zu fahren. Immer wenn ich einen kleinen Abstand zu meinem Vordermann zuließ, fuhren andere in diese Lücken hinein und ich wurde in der Gruppe Stück um Stück nach hinten gereicht. Meine Hoffnung war, mit einem schnellen Zug aus der nach uns startenden Gruppe mitzufahren und so die Zeit wieder gutmachen zu können.

Auch am Edinburgh Drive, dem dritten und längsten Anstieg nach dem Start habe ich mich noch zu sehr geschont, bei der Abfahrt nach Muizenberg und dann entlang an der False Bay bildeten sich schon einzelne Gruppen. Der Wind kam teilweise von vorne, so war es für mich schwer, alleine auf vordere Gruppen aufzufahren.

Auch in meiner Gruppe wurde an der Spitze nicht ordentlich durchgewechselt, von einem Belgischen Kreisel ganz zu schweigen. Aber es waren zwei Tandems dabei, die bei kleinen Abfahrten immer Schwung nahmen und so vorübergehend für gutes Renntempo sorgten. Ich selbst habe mich nicht in der Lage gesehen, in dieser Gruppe rennmäßiges Durchwecheln an der Spitze oder gar einen Belgischen Kreisel zu organisieren.

Strategie und Taktik

Dummerweise habe ich mich im Feld zufällig gerade im hinteren Bereich aufgehalten, als in der Smithwinkel Bay dann doch der erwartete Zug aus der Gruppe F herankam und gleich vorbeifuhr. Die Straße zum Anstieg zum Cape Point Nature Reserve ist etwas eng und holprig und war dicht von Fahrern, die zur Hälfte der Strecke bereits konditionelle Probleme am Berg zeigten. Die Überholspur war belegt, ich musste also abwarten, bis ich ausscheren und mitfahren konnte.

Das gelang mir auch, aber die schnellsten waren wieder weg, und bei der Abfahrt nach Scarborough hatte ich alle Mühe, dran zu bleiben. Auf den kleinen Anstiegen und Abfahrten bis Noordhoek hatte ich mich richtig akklimatisiert, nun rollte es bei mir, aber da war bereits über die Hälfte des Rennens vorbei. Auf der Anfahrt zum Chatmans Peak konnte ich mit einer guten Gruppe locker mitfahren, am Anstieg selbst hat mich keiner überholt. Auch auf der Abfahrt habe ich, dank guten Trainings und Streckenstudiums viele Plätze gutmachen können, genauso an letzten Anstieg rauf zum Suikkerbossi.

Schon auf der Abfahrt kam der Wind wieder mittelstark von vorne, deshalb war das Feld wieder in einzelne Gruppen geteilt. Die Löcher waren wieder zu groß, um sie alleine zuzufahren.

Tacho und Tempi

Dann erreichten wir Campsbay, unseren Wohnort. Ich hatte mir ausgerechnet, dass ich um 9:48 Uhr in Campsbay sein musste, wenn ich unter 3 Stunden fahren wollte. Ich drückte auf meinem Tacho



die Fahrzeit ins Display und bemerkte, dass ich die Zwischenzeit zum Start nicht zurückgestellt hatte. Um mich orientieren zu können, drückte ich weiter auf die Tageszeit, und siehe da, auf meiner Uhr war es 9:46 Uhr. Das könnte

noch klappen, schoss es mir durch den Kopf und unheimliche Kräfte wurden frei. Noch im Ort orientierte ich mich an die Spitze der Gruppe, an einem kurzen Anstieg schloss ich zu einzelnen versprengten Fahrern vor uns auf, die Meute immer hinten dran. Auf der Küstenstraße durch Clifton haben dann auch andere Druck gemacht und ich konnte mich wieder im Feld einreihen. Einmal ist mir noch der Schreck in die Glieder gefahren, als sich mein Vordermann bei der Einfahrt in einen Kreisverkehr bei 45 km/h verbremste, aus der Ideallinie kam und so auch mich zum Bremsen zwang, mir den Schwung nahm. Er konnte einen Sturz



gerade noch vermeiden, ich fuhr auf der Innenbahn an ihm vorbei, aber ich hatte plötzlich eine Lücke von über 30 Metern wieder zuzufahren.

Einmal aus dem Sattel und voll angetreten, dann war ich wieder dran. Bis zum Ziel hieß es dann nur noch „Kette rechts“, dies ist bei mir eine Übersetzung von 50:11 und eine Geschwindigkeit von weit über 40 km/h.

Ziel und Zuversicht

Ein paar Meter vor dem Ziel der Profis habe ich dann die Beine hängen lassen, weil es mir nicht um die Platzierung ging, sondern einzig um die Zeit, und ich kein Risiko eingehen wollte. Danach haben es auch die anderen rollen lassen und dann erst kamen die Gummimatten für die Zeitnahme. Das waren noch ein paar verschenkte Sekunden. Erst nachdem ich die obligatorische Medaille in Empfang genommen hatte - sie wird sofort nach der Zeitnahme übergeben - interessierte mich wieder meine Zeit. Meine Pulsuhr zeigte 10:02.

Bei einer Startzeit von 7:00 Uhr könnte es gerade mal so gereicht haben, oder ich bin knapp drüber. Eine Zeit von 3:00 Stunden und ein paar Sekunden kann ich auch noch akzeptieren und mein Ziel für erreicht erklären. Hier setzte zum zweiten Mal Euphorie ein und Zuversicht. Sollte ich es wirklich geschafft haben?

Verwunderlich war, dass ich überhaupt nicht ausgepumpt war, ich hätte gerade wieder zum Start hinüberfahren und den Parcours noch einmal in Angriff nehmen können. Stattdessen führte mich mein Weg schnurstracks zum Paulaner an der Waterfront, ein



Prestigeobjekt der Schörghuber Gruppe in Kapstadt mit eigener Brauerei und Münchener Spezialitäten wie Weißwürsten, Leberkäse, Apfelstrudel mit Vanillesauce, Brezeln und hübschen schwarzen Augenweiden im Dirndl als Bedienungen. Das Lokal öffnete offiziell erst um 11:00 Uhr, aber der Chef war sehr freundlich, ließ mich im Biegarten Platz nehmen und servierte mir ein köstliches Weißbier, und so wartete ich auf meine Freunde. Als nächster kam Roland Rumpf, der am Ziel zuerst seine Familie suchte und dann im Paulaner aufschlug. Er hatte sich im vorderen Bereich der Gruppe E halten können und meinte, er wäre knapp 3 Stunden unterwegs gewesen. Er war vor mir im Ziel gewesen, Grund genug, meine Euphorie etwas zu dämpfen.



Dann kam unser Freund Peter Löwer, Deutschbanker im Vorruhestand, der sich eine Fahrzeit unter 3:30 Stunden zum Ziel gesetzt hatte, es folgten Manfred Schanz mit einem Ziel unter 4 Stunden und schließlich unsere beiden Schwergewichte Ludwig Jungheim und Horst Marscholek, für die 5 Stunden als Limit galten.

Das wichtigste Ziel hatten wir erreicht, alle waren gesund und unfallfrei, mehr oder weniger erschöpft, aber glücklich wieder in Kapstadt angekommen. Mich drängte es nach Hause, ich hatte auch im Paulaner mit mehr als drei Stunden genauso lange gesessen wie auf dem Rennrad, die anderen wollten noch etwas bleiben. So fuhr ich mit dem Rad über die Buitengracht in Richtung Signal Hill nach Camps Bay. Die Küstenstraße war wegen des Rennens ja noch immer gesperrt. Und da spürte ich dann doch meine Beine und ich wusste, dass das Rennen eine ganze Menge Körner gekostet hatte.

Von Zeitnahme und Zeitzone

Am nächsten Morgen haben wir dann im Internet unsere Rennergebnisse nachgesehen. Als ich meine Zeit von 3:05:39 las, war ich erstmals sehr enttäuscht und hegte schon Zweifel an der offiziellen Zeitnahme. Mit meiner abgelesenen Uhrzeit stimmte das nicht überein.

Die Ursachenforschung ergab, dass es an meiner Pulsuhr lag. Ich hatte in Südafrika auf die 2. Zeitzone einfach umgeschaltet und diese nicht korrekt eingestellt, die ging nämlich genau um 5 Minuten nach. Damit war an der offiziellen Zeitnahme nichts mehr zu deuteln. Mein Freund Roland Rumpf hat mit 3:00:42 auch immer noch die 3 vorne. Damit wurde mir klar, dass ich mir die Latte ganz schön hoch gehängt habe.

In meiner Altersklasse belegte ich den 31. Platz, von allen 28.286 gewerteten Teilnehmern war ich 2.462ter geworden. Mein Durchschnitt lag bei 35,23 km/h: die schnellste Zeit, die ich je im Argus Race gefahren bin. Damit war ich dann doch zufrieden.

Dies alles ist nachzulesen unter <http://www.cycle-tour.co.za> unter der Rubrik Results/VIP. Sicher wird es mit jedem Jahr, das ich älter werde, auch etwas schwieriger, unter 3 Stunden zu bleiben, aber wenn Gesundheit, Trainingsmöglichkeiten und Motivation erhalten bleiben und die Umstände beim Rennen selbst entsprechend gut sind, dann klappt es eben 2009.

Ich möchte nicht versäumen, an dieser Stelle auch meinen Freunden des DMC-Racingteams zu einer erfolgreichen Umrundung des Tafelberges zu gratulieren und ihnen danken, dass sie mit dem DMC-Logo auf dem Renndress die 109 km erfolgreich absolviert haben. Also, aufgeben ist nicht mein Ding, einige Versuche gebe ich mir noch. Nächstes Jahr werde ich eben noch konsequenter in der Vorbereitung sein und auf den ersten Kilometern bereits um ein schnelles Hinterrad kämpfen, dann könnte es klappen. Jetzt erst recht. Und ich hoffe, meine Freunde sind auch nächstes Jahr wieder mit dabei.

Euer