

Sprachlose Sehgestörte

Die Belastung, der ein Radrennfahrer während eines Rennens ausgesetzt ist, wird in sechs Intensitätsstufen eingeteilt. In der ersten Stufe, bei 40 Prozent der maximalen Sauerstoffaufnahme und 130 Herzschlägen pro Minute, ist eine Unterhaltung möglich und die Landschaft kann genossen werden.

In der Folge verliert der Fahrer von Stufe zu Stufe grundlegende Fähigkeiten. Schon ab der vierten wird die Umgebung nur noch eingeschränkt wahrgenommen, die nun auftretende Milchsäure verursacht in den Muskeln starke Schmerzen. Bereits auf der Schwelle zur sechsten Stufe vermutet der Körper Todesgefahr - zu diesem Zeitpunkt verbraucht der Fahrer mehr Sauerstoff, als die Lungen fördern können.

In den letzten zwei Intensitätsbereichen schlägt das Herz bis zu 190 Mal in der Minute, der Fahrer kann weder sprechen noch Details im Straßenverlauf erkennen. Begeisterte Zuschauer, die am Berg vor den Fahrern herrennen, treiben ein riskantes Spiel - sie gefährden „sprachlose Sehgestörte“.

⇨ (es folgen 6 Seiten in diesem PDF)



Westdeutsche Zeitung



Gregs Comeback nach Jagdunfall

Im Frühjahr 1987 schreibt ein Jagdunfall Tourgeschichte. Greg LeMond, Sieger der Tour de France 1986, läuft bei der Truthahnjagd seinem Schwager vor die Büchse und wird aus kurzer Distanz getroffen. Die mehrstündige Operation überlebt er nur knapp.

„Ich war praktisch tot. 30 Schrotkugeln stecken noch immer in meinem Körper, zwei sogar in meinem Herzbeutel“, erinnert er sich Jahre später.

Damit schien seine Karriere als Radprofi schlagartig beendet. Aber mit unerbittlichem Durchhaltewillen begann er wieder zu trainieren. Schon zwei Jahre später hieß es wieder „Greg is back“, und der Amerikaner gewann die Tour nochmals 89 und 90.

„Ich werde nicht mehr irgendein Sieger sein, seit meinem Jagdunfall bin ich ein Auferstandener“ beschrieb LeMond das Unglaubliche.

Obwohl es heißt, dass sich Geschichte niemals wiederholt, dauerte es nach LeMonds Unfall nur zwölf Jahre bis es den zweiten „auferstandenen“ Amerikaner in der Tourgeschichte gab - Lance Armstrong, der sein Krebsleiden besiegte.



Westdeutsche Zeitung

— TOUR-RÜCKBLICKE

Gregs Comeback nach Jagdunfall

(EW). Im Frühjahr 1987 schreibt ein Jagdunfall Tourgeschichte. Greg LeMond, Sieger der Tour 86, läuft bei der Truthahnjagd seinem Schwager vor die Büchse und wird aus kurzer Distanz getroffen. Die mehrstündige Operation überlebte er nur knapp. „Ich war praktisch tot. 30 Schrotkugeln stecken noch immer in meinem Körper, zwei sogar in meinem Herzbeutel“, erinnert er sich Jahre später. Damit schien seine Karriere als Radprofi schlagartig beendet.

Aber mit unerbittlichem Durchhaltewillen begann er wieder zu trainieren. Schon zwei Jahre später hieß es wieder „Greg is back“, und der Amerikaner gewann die Tour nochmals 89 und 90. „Ich werde nicht mehr irgendein Sieger sein, seit meinem Jagdunfall bin ich ein Auferstandener“ beschrieb, LeMond das Unglaubliche.

Obwohl es heißt, dass sich Geschichte niemals wiederholt, dauerte es nach LeMonds Unfall nur zwölf Jahre bis es den zweiten „auferstandenen“ Amerikaner in der Tourgeschichte gab - Lance Armstrong, der sein Krebsleiden besiegte.

Delgados verpasster Start

Beim heutigen Zeitfahren wird wieder alles auf Geschwindigkeit getrimmt sein: die Klassementfahrer benutzen bis zu 10.000 Euro teure High-Tech-Räder, tragen einteilige Rennanzüge mit langen Ärmeln, um noch windschlüpfriger zu sein, schwitzen unter Spezialhelmen ohne Lufteinlässe, die nur dazu dienen, den CW-Wert zu senken und kaum Schutzwirkung haben.

Auch das akustische Startsignal und die Hand des Offiziellen, dessen Finger die letzten Sekunden vor dem Start herunterzählen, zeigen deutlich: hier geht es wirklich um Sekunden.

Viele kuriose Zwischenfälle hat es bei Zeitfahrrennen schon gegeben: Fahrer fielen vor Aufregung von der Startrampe oder stürzten schon nach der ersten Pedalumdrehung, da die Kette wegen der hohen Beschleunigung absprang. Dieses Pech war aber nichts im Vergleich zu dem was dem Tour-Vorjahressieger Pedro Delgado 1989 beim Prolog-Zeitfahren in Luxemburg wiederfuhr. Er überhörte eine Durchsage, die die Fahrer auf den baldigen Beginn des Rennens hinweisen sollte, fuhr sich weiterhin warm und verpasste so seinen Starttermin. Während die Zeit schon unerbittlich lief, suchte seine Mannschaft verzweifelt ihren Kapitän. Erst nach quälend langen 2:40 Minuten erschien er auf der Rampe und wurde - als eigentlicher Anwärter auf den Gesamtsieg - Letzter der Zeitfahretappe.



Westdeutsche Zeitung



Aber trotz des Spotts verlor Delgado nicht seine Moral und fuhr die gesamte Tour zu Ende. Nach 3285 km Renndistanz wurde er noch Dritter hinter Greg LeMond und dem Zweiten Laurent Fignon – mit nur 3:43 Minuten Rückstand auf den Sieger.

Weniger Luft, mehr Tempo

Flapp, flapp, flapp - das ist das typische Geräusch eines Zeitfahrrades. Die Carbonspeichen des aerodynamischen Vorderrades sehen wie ein Hubschrauberrotor aus und hören sich auch so an. Das hintere Scheibenrad bietet dem Fahrtwind dagegen kaum noch Angriffsfläche, ist aber seitenwindempfindlich. Aus diesem Grund ist das Vorderrad nicht geschlossen - ein Windstoß, und dem Fahrer würden die Lenkerhörner, bei Geschwindigkeiten jenseits von 50 Kilometern in der Stunde aus der Hand gerissen.

Das Auffälligste an diesen 8000 Euro teuren Maschinen ist die Sitzposition des Fahrers. Erst 30 Zentimeter unterhalb des Sattelniveaus befindet sich der Lenker. Ein Zeitfahrrad ist damit so kompromisslos aerodynamisch, dass der Fahrer durch die gekrümmte Haltung die Lungen nicht vollständig mit Luft füllen kann und dadurch paradoxerweise sogar zehn Prozent an Kraft verliert. Aber der geringere Luftwiderstand durch diese Sitzposition macht diesen Kraftverlust mehr als wett - das Rad wird „pfeilschnell“.



Westdeutsche Zeitung

TOUR-LEXIKON

Weniger Luft, mehr Tempo

(E.W.). Flapp, flapp, flapp - das ist das typische Geräusch eines Zeitfahrrades. Die Carbonspeichen des aerodynamischen Vorderrades sehen wie ein Hubschrauberrotor aus und hören sich auch so an. Das hintere Scheibenrad bietet dem Fahrtwind dagegen kaum noch Angriffsfläche, ist aber seitenwindempfindlich. Aus diesem Grund ist das Vorderrad nicht geschlossen - ein Windstoß, und dem Fahrer würden die Lenkerhörner, bei Geschwindigkeiten jenseits von 50 Kilometern in der Stunde, aus der Hand gerissen.

Das Auffälligste an diesen 8000 Euro teuren Maschinen ist die Sitzposition des Fahrers. Erst 30 Zentimeter unterhalb des Sattelniveaus befindet sich der Lenker. Ein Zeitfahrrad ist damit so kompromisslos aerodynamisch, dass der Fahrer durch die gekrümmte Haltung die Lungen nicht vollständig mit Luft füllen kann und dadurch paradoxerweise sogar zehn Prozent an Kraft verliert. Aber der geringere Luftwiderstand durch diese Sitzposition macht diesen Kraftverlust mehr als wett - das Rad wird „pfeilschnell“.

Hunger-Ast

Ein Radsportler verbrennt während eines Rennens bis zu 25 Kalorien in der Minute, weshalb er regelmäßig Nahrung zu sich nehmen muss. Gerade bei Bergetappen ist es sehr schwierig, einen Riegel (185 kcal) zu kauen oder ein Energie-Gel (210 kcal) aus der Tube in den Mund zu drücken, während gleichzeitig ein steiler Anstieg bewältigt werden muss. Der Sportler bekommt keine Luft mehr.

Sogar lebensgefährlich ist es, bei Abfahrten in der hinteren Trikottasche nach Essbarem zu angeln. So kann es sein, dass der Sportler den richtigen Zeitpunkt verpasst, den „Akku“ aufzuladen. Ohne Vorwarnung kann es zu einer extremen Unterzuckerung kommen. Der Fahrer verliert die Farbe und zittert, seine Muskeln verkrampfen, sogar Wahnvorstellungen können auftreten. Der „Hunger-Ast“ hat zugeschlagen – das Rennen ist so gut wie verloren.



Westdeutsche Zeitung

LEXIKON

Hunger-Ast

(EW). Ein Radsportler verbrennt während eines Rennens bis zu 25 Kalorien in der Minute, weshalb er regelmäßig Nahrung zu sich nehmen muss. Gerade bei Bergetappen ist es sehr schwierig, einen Riegel (185 kcal) zu kauen oder ein Energie-Gel (210 kcal) aus der Tube in den Mund zu drücken, während gleichzeitig ein steiler Anstieg bewältigt werden muss. Der Sportler bekommt keine Luft mehr. Sogar lebensgefährlich ist es, bei Abfahrten in der hinteren Trikottasche nach Essbarem zu angeln. So kann es sein, dass der Sportler den richtigen Zeitpunkt verpasst, den „Akku“ aufzuladen. Ohne Vorwarnung kann es zu einer extremen Unterzuckerung kommen. Der Fahrer verliert die Farbe und zittert, seine Muskeln verkrampfen, sogar Wahnvorstellungen können auftreten. Der „Hunger-Ast“ hat zugeschlagen - das Rennen ist so gut wie verloren.

Bunny Hop

Immer wieder gibt es spektakuläre Unfälle bei einem Rennen. Meist wird ein Fahrer durch Schlaglöcher, Steine oder Gullydeckel aus der Bahn geworfen und die im Windschatten folgenden Fahrer, die in der Regel weniger als 30 cm Abstand zum Hinterrad des Vordermannes halten, fahren auf. Massenkarambolagen sind die Folge. Den Sturz vor Augen, zu spät das Hindernis zu umfahren, nutzt man den von der Mountainbikeszene so bezeichneten „Bunny Hop“.

Zuerst wird das Vorderrad nach oben gezogen und einen Bruchteil einer Sekunde später das Gewicht nach vorne gelagert und sofort das Hinterrad, mittels Anziehen der Beine, hochgerissen. Dies ist möglich, da die Rennradschuhe und die Pedale mit einem Sicherungssystem, ähnlich einer Skibindung, verbunden sind. Das Rennrad fliegt so über das Hindernis. Einige Fahrer haben mit dem „Hopsenden Häschen“ schon vor ihnen gestürzte Fahrer überspringen und einen Sturz vermeiden können.



Westdeutsche Zeitung

LEXIKON: BUNNY HOP

Immer wieder gibt es spektakuläre Unfälle bei einem Rennen. Meist wird ein Fahrer durch Schlaglöcher, Steine oder Gullydeckel aus der Bahn geworfen, und die im Windschatten folgenden Fahrer, die in der Regel weniger als 30 cm Abstand zum Hinterrad des Vordermannes halten, fahren auf. Massenkarambolagen sind die Folge. Den Sturz vor Augen, zu spät das Hindernis zu umfahren, nutzt man den von den Mountainbikeszene so bezeichneten „Bunny Hop“.

Zuerst wird das Vorderrad nach oben gezogen und einen Bruchteil einer Sekunde später das Gewicht nach vorne gelagert und sofort das Hinterrad, mittels Anziehen der Beine, hochgerissen. Dies ist möglich, da die Rennradschuhe und die Pedale mit einem Sicherungssystem, ähnlich einer Skibindung, verbunden sind. Das Rennrad fliegt so über das Hindernis. Einige Fahrer haben mit dem „Hopsenden Häschen“ schon vor ihnen gestürzte Fahrer überspringen und einen Sturz vermeiden können.

Ik snap het niet!

In einer Antwerpener Kneipe: Als Rheinländer amüsieren wir uns in einer Gruppe kräftig trinkender Flamen und halten gut mit. Gerade hören wir, daß der Fischer Brabo einst dem bösen Riesen Antigon heldenhaft die Hand abschnitt und sie wegwarf. Aus „Hand werfen“ (Hand werpen) wurde später der Stadtname Antwerpen.

Von gefährlichen Riesen glitt das Gespräch zu großen Hunden. Dabei stellten die Rheinländer fest, daß ein flämischer Hund „waf“ bellt und nicht wie ein deutscher Hund „wau“. Die Belgier wiederum ergötzen sich am „Törööh“ oder „Tari Tara“ deutscher Elefanten. Ein belgischer „Olifant“ „tutet“ nur. Wußten Sie, daß eine Kuh ein „Böööö“ (geschrieben Beu) von sich gibt statt ein „Muh“? Ein flämischer Hahn ist stolz auf sein „Kükelekü“, und seine Hennen sind zufrieden mit ihrem „Tok Tok“.

Voller Begeisterung über das „Knor Knor“, das belgische Schweine angeblich anstimmen, statt wie unsere anständig zu grunzen, wurde die nächste Runde eingeläutet. Die sprachbegabten Belgier konnten sogar noch einbringen, daß ein Esel auf französisch ein „Aah-I“ von sich gibt. Weitere Details gingen unter da wir, langsam aber sicher, zuviel getrunken hatten.

Wie das auf flämisch heißt, möchten Sie wissen? Wir waren „satt“ (zat)!



Westdeutsche Zeitung

MOMENT MAL! 

Ik snap het niet!

Von Elmar Wolff

In einer Antwerpener Kneipe: Als Rheinländer amüsieren wir uns in einer Gruppe kräftig trinkender Flamen und halten gut mit. Gerade hören wir, daß der Fischer Brabo einst dem bösen Riesen Antigon heldenhaft die Hand abschnitt und sie wegwarf. Aus „Hand werfen“ (Hand werpen) wurde später der Stadtname Antwerpen.

Von gefährlichen Riesen glitt das Gespräch zu großen Hunden. Dabei stellten die Rheinländer fest, daß ein flämischer Hund „waf“ bellt und nicht wie ein deutscher Hund „wau“. Die Belgier wiederum ergötzen sich am „Törööh“ oder „Tari Tara“ deutscher Elefanten. Ein belgischer „Olifant“ „tutet“ nur. Wußten Sie, daß eine Kuh ein „Böööö“ (geschrieben Beu) von sich gibt statt ein „Muh“? Ein flämischer Hahn ist stolz auf sein „Kükelekü“, und seine Hennen sind zufrieden mit ihrem „Tok Tok“.

Voller Begeisterung über das „Knor Knor“, das belgische Schweine anstimmen, statt wie unsere anständig zu grunzen, wurde die nächste Runde eingeläutet. Die sprachbegabten Belgier konnten sogar noch einbringen, daß ein Esel auf französisch ein „Aah-I“ von sich gibt. Weitere Details gingen unter, da wir langsam, aber sicher zuviel getrunken hatten.

Wie das auf flämisch heißt, möchten Sie wissen? Wir waren „satt“ (zat)!