

## PBP: Teil 2

von bb - Montag, 20. August 2007

<https://www.pd-f.de/2007/08/20/pbp-teil-2/>

### Schmerz ist der Rohstoff des Mythos

Diese extrem harten Bedingungen sind genau der Stoff, aus dem nun Legenden entstehen. Sie nähren den Mythos, der Paris-Brest-Paris umgibt. „Und irgendwann werde ich wohl als alter Rad-Rentner erzählen: ‚Weißt du noch damals, Paris-Brest 2007?‘“, sinniert Roger Krenz noch auf dem Rad.

Manfred Tinebor helfen derartige Schwelgereien nicht weiter, er hat auf seiner Tour handfeste Probleme zu lösen: „Bevor ich Carhaix verließ, kaufte ich mir in einem Supermarkt ein Paar Hosenträger. Zur Entlastung der Halsmuskulatur befestigte ich die Hosenträger hinten am [Helm](#), zog die Träger von hinten durch die Achseln und verclipste diese vorn auf der Brust.“ Sigggi Rühling plagten Fußprobleme und strategische Überlegungen: „Irgendwie musste ich das mit meinem Fuß in den Griff bekommen. Zum Streckenarzt wollte ich nicht gehen, da ich Angst hatte, er lässt mich nicht weiterfahren.“ Dass die Witterung Opfer verlangt, ist schon nach dem ersten Tag offenkundig: „Mittlerweile kursierten die ersten Gerüchte, dass bereits 1.000 Starter abgebrochen hatten. Durch die Presse gingen Meldungen vom härtesten Paris-Brest-Paris der letzten 40 Jahre“, erinnert sich Steffen Benter.

### Sinnfrage

Regen, Kälte und Gegenwind wirken auch bei mir als Brandbeschleuniger für die Sinnfrage: Warum fahre ich Paris-Brest-Paris? Meine Gedanken verfahren im Ausschlussprinzip: Es geht nicht um Tempo. Es geht nicht darum, einem besonders starken Wind zu trotzen. Es geht nicht darum, möglichst starken Schmerz ignorieren zu können. Es geht nicht darum, meinen Körper mit meinem Willen zu brechen. Es geht nicht darum, körpereigene Drogen den synthetischen vorzuziehen. Es geht nicht darum, toller als andere zu sein. Es geht nicht darum, etwas zu tun, um den Kumpels eine neue Eigenlobgeschichte erzählen zu können. Es geht nicht darum, härter als der eigene Vater zu sein. Es geht nicht darum, einen Grund zur Flucht vor Familie oder dem Leben zu haben. Es geht nicht darum, diesen Artikel in die Länge zu ziehen. Es geht nämlich gar nicht um Länge!

### Tageslicht erleuchtet Technik – womit man PBP fährt

So unterschiedlich die Fahrer, so unterschiedlich auch die Fahrräder. Der Blick aufs Material eröffnet sich, als der erste Tag anbricht: Aus Rücklichtern, Frontleuchten und Reflexwesten werden Fahrräder und leibhaftige Radfahrer. Die amerikanische Zeitschrift *Bicycle Quarterly* (Vol. 6, # 2) hat die Technik der PBP-Fahrer auf Basis einer Online-Befragung genauer unter die Lupe genommen. Demnach fuhr die Hälfte der Teilnehmer mit einem Kernledersattel; bei Gelsattel-Fahrern war die Aussteigerquote am höchsten. Je schneller die Radler unterwegs sein wollten, desto sportiver war die Ausrüstung. In den Ergebnislisten lässt sich jedoch kaum eine Korrelation zwischen Technik und Fahrzeit feststellen. Radler mit Satteltaschen waren

schneller als Radler mit Lenkertaschen, diese wiederum ließen Radler mit richtigen Packtaschen hinter sich. Die Fahrer mit Akkulichtern waren schneller als jene mit Dynamobeleuchtung. Interessant ist aber, dass die allermeisten Dynamo-Fahrer mit ihrer **Beleuchtung** zufrieden war, während 24 Prozent der Akku-Radler ihre Beleuchtung verbessern möchten.

Auch mein Licht bot keinen Anlass zur Kritik. Ich hatte die Nachttouren im Frühjahr genutzt, um verschiedene Beleuchtungen zu testen. Das Spektrum reichte von der 150 Lux starken Big-Bang-Akkuleuchte von **Busch & Müller** für 699 Euro bis zum handelsüblichen Halogenscheinwerfer. Meine Wahl fiel auf den Fly-LED-Scheinwerfer von Busch & Müller mit der neuen IQ-Tec-Technologie, denn ich hatte das Glück, bereits im Mai einen Prototypen zu erhalten. So viel Licht (40 Lux) kam noch nie aus einem Dynamo und selten zuvor war das Licht beim Fahrrad derart exakt gebündelt. Zusammen mit einem Nabendynamo und dieser Lampe hatte ich maximale Zuverlässigkeit und mehr als ausreichend Licht.

### Jede Pause bremst die Sause

Das geringe Mehrgewicht eines Nabendynamos ist nicht relevant, auch das zeigte die Studie von Bicycle Quarterly: Ein Kilogramm weniger Ausrüstung spart gerade mal sieben bis 20 Minuten Zeit – angesichts der Tatsache, dass die meisten Teilnehmer zwischen 15 und 20 Stunden in den Kontrollstellen verbringen, kein relevanter Faktor. Technik wird auf der Zeitebene überschätzt.

Pausen hingegen lassen sich kaum unterschätzen: „Ich verbrachte fast zwei Stunden in der Villaines-Kontrolle! Was ein Schock: Ich habe zwei Stunden verloren für Dinge, die sonst 15 Minuten benötigen“, schreibt Paul Jurbala. Die Pausen sind das Ambivalenteste von Paris-Brest-Paris: Man hasst sie, doch gleichzeitig braucht man sie. „Ich sollte solche langen Pausen nicht machen, aber diese Pausen lassen mich überhaupt weiterfahren“, sagt der Kanadier weiter.

### Eine Währung für alles

„Die Währung von Paris-Brest-Paris ist Zeit“, definiert Jurbala und schält aus der Radlerromantik den formalen Kern heraus. Wer schneller fährt, kauft damit Zeit zum Essen, Erholen und Schlafen. Dieses System beginnt lange vor dem eigentlichen Start: In den Monaten vor PBP investiert man Zeit, um Fitness zu erhalten. Und beim Rennen kauft man mit dieser Fitness Zeit zurück. „Und diese Zeit investiere ich dann unterwegs in Pausen, denn nur diese Pausen ermöglichen es mir, das Ziel Paris überhaupt wieder zu erreichen“, so Jurbala weiter. Klingt abstrakt, ist aber sehr real. Paris-Brest-Paris verliert man nicht auf der Straße, sondern an den Kontrollstellen! Angelo, Meinhard und ich sind schnell unterwegs, machen aber viele Pausen. Das bringt maximalen Spaß, aber keine „gute Zeit“.

### Einsamkeit im Massenquartier

Loudeac, Kilometer 450, Nachtquartier: Wir lümmeln uns im Matratzenlager in drei Decken und schlafen dreieinhalb Stunden. Zuvor eine Sternstunde der Realsatire: Mit Händen und Füßen versuchten wir, im Büro der Kontrolle Hoteladressen zu erhalten, um etwas mehr Komfort für die Nacht zu haben. Ein freiwilliger Helfer lachte uns mitleidvoll an: „Alle Hotels sind seit dreieinhalb Jahren ausgebucht!“ Als wir um ein Uhr nachts wieder aufstehen, wird uns klar, dass wir dennoch in einer Königssuite in die Betten gestiegen sind: Vor der Turnhalle mit etwa 300 Feldbetten steht eine 15 Meter lange Schlange; bibbernde, durchnässte Radler starren jeden aufgestandenen Fahrer dankbar an – das warme Bett rückt einen Schritt näher. Wir frieren ebenfalls, als wir uns Richtung Brest aufmachen: 150 Kilometer. „Mittagessen in Brest“ lautet die Losung.

### Topographie des Horrors

Die Dunkelheit der Nacht kann etwas sehr Beruhigendes haben: Beispielsweise sieht man den Hügel hinter dem nächsten Anstieg

nicht. Wir haben in dieser Nacht einiges nicht gesehen. Die „Berge“ zwischen Loudeac und Carhaix-Plouguer sind berüchtigt. Wir erklimmen den Hügel im ersten Gang, sausen rasant ins dunkle Tal. Tausendfach scheint sich dies in der Nacht zu wiederholen. „Die kürzeste Verbindung zwischen zwei Dörfern ist eine Gerade und die Phantasie der französischen Straßenbauingenieure begrenzt“, erinnert sich Ulrich Beckers mit Galgenhumor.

Immer wieder kommen uns Radfahrer entgegen. Sie haben uns binnen 28 Stunden knappe 300 Kilometer abgenommen. Doch wir verzagen nicht und bleiben bei unserer Strategie: Bergauf beruhigt, bergab besonnen, dazwischen beherzt! Später wird die Statistik allein auf diesem Teilstück 365 Aufgaben aufweisen – so viel wie in normalen Austragungen über die gesamte Distanz. So ist es im Bericht von Roger Krenz nachzulesen.

Manche brauchen zehn Kilometer, andere 1.227

Wir rollen dahin, es regnet, es ist hügelig, der Wind bietet uns die Stirn. Und dennoch – trotz ausgeprägter Unannehmlichkeiten macht sich keine schlechte Laune breit. Stattdessen sinniere ich nahtlos weiter an einer Stelle, an der ich vor über 200 Kilometer gestoppt habe: Es geht nicht um Distanz, es geht um Zustände. Es geht um die Wahrnehmung von Körper, Seele und Geist. Was der Alltag mit Rollenklischees, Termindruck und gesellschaftlicher Konvention zuschüttet, lässt sich vorzüglich durch Extremsport freilegen. Die wilden Sportarten (die mit dem Adrenalin-Kick) für archaische Aggression, die Langstreckensportarten für Bewusstseinszustände. Langstreckensport ist zuerst einmal konsequente „Ich-Zeit“. Ich bin keinem außer mir verpflichtet – sportliches Miteinander und umweltverträgliches Verhalten vorausgesetzt. Kein Handy, kein Fax, keine E-Mail, keine Kinder, keine Kollegen, keine ... Nur ich, mir und mich, basta! Ein schwereloser Zustand im Gravitationsfeld der Verpflichtungen ...

Immer mehr Randonneure kommen uns entgegen, den Roc'h Trévezel, mit 384 Metern die höchste Erhebung der Bretagne und des Rennens, überradeln wir. Einzig als außergewöhnlich lange Abfahrt nehmen wir ihn wahr.

### **Brest: der Wendepunkt**

Salz liegt in der Luft, Möwen schwirren durch die Lüfte und plötzlich sehen wir zum ersten Mal die „Pont de L'Iroise“, das Wahrzeichen des Wendepunkts. Auf unzähligen Fotos zielt sie den Hintergrund. Über die ältere Albert-Loupe-Brücke geht es dem Zwischenziel entgegen. Die letzten Meter zur Kontrolle haben noch einen Knüller parat: „Nur eins verwirrte: Zu den angegebenen Höhenmetern für den Hinweg fehlte noch etliches. Aber keine Sorge, die Veranstalter hatten die fehlenden Höhenmeter mitten in der Stadt doch noch gefunden“, erinnert sich Ulrich Beckers. Zum ersten Mal seit über 36 Stunden scheint die Sonne. Wir können sie nicht so recht genießen, denn im Fahrerlager macht die Nachricht von einem schweren Sturz die Runde. Ein Fahrer hat sich diverse Knochen gebrochen, eine Gehirnerschütterung und Schürfwunden zugezogen. Später wird er mit den Worten zitiert: „Am meisten bedauere ich am Unfall, dass ich nicht finishen konnte!“ Erst das Ergebnisheft im Februar 2008 zeigt, wie tragisch auch Paris-Brest-Paris sein kann: Giorgio Pozzetti aus Italien hatte zwischen Fougères und Villaines einen Unfall. Er erwachte bis zu seinem Tod am 25.09.2007 nicht mehr aus dem Koma.

Auch der Sonnenschein vermag nicht, die Atmosphäre aufzulockern: „Sie sahen jetzt aus wie die Lager einer geschlagenen Armee. Überall Schlafende, kreuz und quer am Boden, auf und unter Tischen, auf Stühlen, wo halt Platz war. Selbst im Hauptgang zum Stempelraum lagen sie in Zweierreihe an der Wand. Zivilisation ist eine sehr dünne Schicht“, fasst Beckers zusammen. Es vergehen mit einem Nickerchen von Angelo gute drei Stunden, bevor wir uns wieder aufs Rad setzen. Völlig ungewohnt fahren wir mit Kurzarmtrikot. Die Mittagssonne hat doch noch Kraft. Wir sind froh, Brest hinter uns zu lassen. Halbzeit!

### **Singlespeed spart Zeit**

Wieder ein Hügel – wieder herunterschalten – wieder hakelt das Schaltwerk . Ein neues Geräusch: Zack, das Schaltwerk springt aufs 11er Ritzel – Schaltzug gerissen! Es war also nicht der Dreck, sondern ein ausfransender Zug, der die Schaltung seit einigen Hundert Kilometern zusehends schwergängiger werden ließ. Was tun? Am Straßenrand steht eine Familie in ihrer Einfahrt. Wir stoppen. Sofort läuft der Sohn, etwa 20 Jahre alt, in die Garage und kommt mit Werkzeug und einem Trekkingrad Modell „Baumarkt“ zurück. Mit Händen, Füßen und einigen Brocken Englisch gibt er mir zu verstehen, dass wir den Schaltzug ausbauen sollen. Doch die Zuglänge würde nicht reichen. Angelo, Meinhard und ich beratschlagen uns. Ich stelle die Gretchen-Frage: „Ich erwarte nichts! Wartet ihr oder wollt ihr weiterfahren?“ Im Chor antworten sie: „Wir warten!“ Zwischenzeitlich hat die ganze Familie gemeinsam ihren Kombi ausgeräumt und Platz für eine kaputtes Fahrrad und seinen verschwitzten Fahrer gemacht. Mein „Lift“ bringt mich fünf Kilometer zurück zur Kontrollstelle in Brest. 90 Minuten später bin ich radelnd zurück – und weiter geht's!

### Befriedigender Gegenverkehr

Die ersten 25 Kilometer des Rückwegs liegen nördlicher als der Hinweg. Erst in Le Queff treffen wir wieder auf die Route gen Brest. Und noch immer sind Hunderte von Randonneuren Richtung Wendepunkt unterwegs. Ein erhebendes Gefühl, bereits 60 Kilometer und eine große Pause weiter zu sein. Doch auch Mitleid gesellt sich zu diesem Hochgefühl: „Und immer noch kamen uns Fahrer entgegen. Für die würde es sehr hart werden“, schreibt Ulrich Beckers in seinem Bericht.

### Die Belagerung von Sizun

Es ist warm, wir sind fast wieder trocken, der Wind bläst uns sanft in den Rücken, die Hälfte ist geschafft. Wir gleiten dahin, Zeit für ein Schwätzchen hier und Pläuschchen mit Mitradlern dort. Paris-Brest-Paris meint es gut mit uns. Wir fahren durch Sizun, eine wenige tausend Einwohner große Ortschaft, etwa 50 Kilometer östlich von Brest. Im Ortskern führt die Straße über eine Kuppe mit einem Platz gesäumt von Cafés, Restaurants und einem Supermarkt. Von Osten erklimmen die letzten Radler der Hinstrecke den Platz, von Westen treffen die Heimkehrer ein. Ein Festival der Fahrfreude. Radler über Radler. Im Ort herrscht der Ausnahmezustand. Das Personal an den Kaffeeautomaten dampft mit den Milchschaumern um die Wette und die Radler schmachten dem schwarzen Wachmacher entgegen. Kombiniert mit Baguette und süßen Backwaren genießen wir eine köstliche Kaffeetafel. Wow – Radeln kann so schön sein!

Neben uns sitzen Nancy und John Guth aus Amerika, beide gut austrainierte Fünziger. Nancy klagt über Schmerzen im Schritt und spricht vom Aufgeben. Ich biete ihr eine Betäubungssalbe an, die ich für den Notfall dabei habe. Sie lächelt mich an, nimmt eine reichliche Ladung und sucht sich eine ruhig Ecke zur Erstversorgung. Wenige Minuten später sitzt sie wieder auf ihrem [Rennrad](#). Auch Nancy wird es bis nach Paris schaffen. Wir gammeln noch ein wenig herum, es sind ja nur noch 550 Kilometer. „Ich habe jetzt praktisch Trondheim-Oslo vor mir mit etlichen Höhenmetern mehr“, schreibt der Teilnehmer „El Patrone“ später in einem Blog.

Weiter geht's: [Teil 1](#) | [Teil 2](#) | [Teil 3](#) | [Teil 4](#) |

[Bildauswahl zum Thema \(2 Bilder\)](#)

### Passendes Bildmaterial