HERBERT MENEWEGER
www.meneweger.at

Herbert Meneweger:

Am 24-Stunden Rad-Weltrekord zerbrochen, fürs RAAM war es jedoch eine „ideale Vorbereitung“

Ziele des Weltrekordversuchs waren:

- 24-Stunden-Weltrekord mit 852,4KM (Michael Secrest)
- eventuell 12-Stunden-Weltrekord 462KM "en passant" (Wolfgang Fasching)
- Vorbereitung für RAAM
- Zusammenspiel des Teams für RAAM (5 neue Mitglieder)

Chronologie aufgegliedert in Phasen:

1. Nach einer Einrollphase von 25 Kilometern mit 36KM/H erhöhte ich das Tempo auf 38-39KM/H. Bis Kilometer 124 konnte ich dies problemlos halten (38,3KM/H).

2. Massive Rückenschmerzen setzen plötzlich ein. Der ständige Anpressdruck in den Steilkurven bei annähernd 40KM/H zeigt nach etwas mehr als 3 Stunden und 500 absolvierten Runden eine ungeahnte Nebenwirkung. Durch ständige Ausgleichsbewegungen und Dehnungsübungen auf dem Rad bekomme ich diese Schmerzen in den Griff und halte sie bis zum Schluss im Schach. Dadurch verliere ich aber nicht nur ständig meine aerodynamische Position sondern auch immer wieder meinen Rhythmus. Nach diesen ersten Verschleißerscheinungen verabschiede ich mich von der „12-Stunden-Weltrekord-Marschtabelle“ da ein Erreichen und Weiterfahren auf die 24-Stunden Bestleistung unrealistisch erscheint.

3. Bis Stunde 8 halte ich nun konstant 36KM/H und liege somit konstant rund 10-14 Minuten unter der „24-Stunden-Weltrekord-Marschtabelle“. Der Vorsprung rührt aus dem erhöhten Tempo der ersten 3 Stunden und tut gut, weil ich ihn als Zeitpolster für die eine oder andere Stuhlgangpause brauchen kann. Obwohl mir die trockene Luft der Halle bereits zu schaffen macht fühle ich mich ausreichend mit Kalorien und Flüssigkeit versorgt. 300 Kilometer, 1200 Runden sind mit gesamt 37,4 KM/H zurückgelegt als ich das erste Mal vom Rad muss - Stuhlgang. Dieser ist sehr flüssig, ähnlich einem „Dünnpfiff“. Harn scheide ich dabei nicht wesentlich aus.

4. Die Stuhlgangpause ist ein Schockerlebnis für mich. Ich fahre meinen 36er Schnitt zwar weiter, bin allerdings verunsichert was meine Ernährung betrifft. Ich kann mit meinem Team nicht kommunizieren, das Funkgerät hat in den Aufwärmrunden noch funktioniert, beim Start aber seine Funktion aufgegeben. Ich mache mir so meine eigenen Gedanken und komme ins Grübeln. Bekomme ich wirklich Durchfall? Wie oft verliere ich noch Zeit weil ich vom Rad muss? Ist die Mischung okay, oder doch zu isoton? Warum muss ich nicht pinkeln? Magenprobleme setzen ein, ich beginne weniger zu trinken. Mir ist speiübel. Nachdem ich meinen 36er Schnitt mit Puls 130-135 halten kann bin ich trotzdem optimistisch. Nach 12 Stunden habe ich somit 438,2 Kilometer, 1753 Runden mit 36,5 KM/H absolviert.

5. Bis Stunde 13 geht alles noch planmäßig bis plötzlich das Kaloriendefizit offensichtlich wird und mein Schnitt auf 33KM/H herunterfällt. Die zunehmende Übelkeit verhindert weiterhin ein ordentliches Auffüllen meiner Energiespeicher. Nun kommen erste Kreislaufprobleme dazu, ich habe Mühe mich sturzfrei auf der Bahn zu halten. Beim Weltrekord ist die Kurve mit Begrenzungsgummi ausgelegt damit man nicht abkürzen kann. Das hat aber auch zur Konsequenz dass ich nur in der Steilkurve um die Kurve fahren kann, was aber bei nur 30KM/H nicht möglich ist. Ein Sturz wegen Abrutschen

oder Aufschlagen mit dem Pedal wäre die Folge. So muss ich extreme Schwächephasen als kurze Massagepause verbringen und kann nicht auf dem Rad zumindest Meter machen. Nach über 14 Stunden habe ich meine erste Pinkelpause. Meine Nieren funktionieren anscheinend nicht wie gewohnt, mögliche „Niereninsuffizienz“ sagt mein Arzt Kurt dazu. Die Verwendung des Condom-Flaschen-Systems zum Pinkeln während des Radelns ist in diesem Zustand zu gefährlich. Durch die Verwendung von Cola ist die Niere wieder „angesprungen“. Stündlich sind nun 1-2 Pinkelpausen notwendig. Wenigstens funktioniert die Entgiftung wieder.

6. Bis Stunde 15 ist die 24-Stunden Bestleistung noch in Reichweite, nachdem sich mein Zustand nicht verbessert falle ich allerdings auch in ein Motivationstief. Ich brauche eine 15minütige Pause und kurz darauf eine halbstündige, denn ich bin knapp am Kreislaufkollaps und ständig in Sturzgefahr.

7. 17 Stunden sind vorbei und ich bin am „Boden zerstört“. Ich habe kein Ziel mehr, keine Kraft und keine Motivation. Allerdings realisiere ich „wenn ich jetzt aufgebe dann kann ich das RAAM heuer schmeißen“. So steige ich zur Verwunderung meines Teams um 2Uhr nachts wieder aufs Rad und fahre zur Vorbereitung von Fahrer und Team fürs RAAM weiter.

8. Unterbrochen durch etliche Pinkelpausen kann ich bis Stunde 19 den 33er Schnitt halten um nicht in der Steilkurve zu stürzen. Von Ermattung gezeichnet und von Trostlosigkeit eingeholt bin ich völlig demoralisiert. Nach einer 45minütigen Pause ist es dieses Mal mein Team das mich wieder aufrichtet und zum Durchhalten motiviert.

9. Die letzten Stunden werden unglaublich lange. Eine monotone Runde nach der anderen. Es gelingt nur weil ich das Ziel „Race Across America“ vor Augen habe und mein Team erstklassig ist und zu mir hält. Außerdem haben sich wieder einige Fans eingefunden die mich anfeuern. Nach 24 Stunden habe ich schließlich 775,06 Kilometer und 3.100 Runden zurückgelegt. Das erreichte Stundenmittel ist 32,3 KM/H. Durch die zahlreichen Pausen ist die effektive Fahrtzeit nicht ganz 22 Stunden was einem tatsächlich gefahren Schnitt von 35,23 KM/H entspricht.

Erkenntnisse:
Auf den ersten Blick war es einfach anmaßend anzunehmen den 24-Stunden und unterwegs den 12-Stunden Weltrekord zu brechen. Dafür sind beide, Secrest und Fasching, zu gut! Der Grund für diesen irrwitzigen Plan liegt aber nicht in Selbstüberschätzung. Denn dass ich die Basis für so eine Leistung habe, habe ich im Durchhalten und im Erreichen einer trotz aller Probleme und Fehler unvorstellbaren Kilometerleistung in 24 Stunden erbracht. 775 KM sind zwar nicht Weltrekord stellen mich aber im Extrem-Ausdauerleistungsbereich auf eine sehr hohe Stufe. ZB wurde der frühere Weltrekord vom 3maligen RAAM-Sieger Lon Haldeman bis 1984 mit 726 KM gehalten.

Mein fataler Fehler lag in der Einschätzung der Vorteile einer Radrennbahn: „Was ein Fasching in 12 Stunden auf der Straße fährt, fahre ich en passant auf der Bahn“. Das glaubte ich nicht aus Geringschätzung gegenüber Fasching, sondern weil ich glaubte, dass die Bahn 2 KM/H Vorteil verschaffte.
Nachdem ich im Vorjahr einige Probleme mit einem Straßenkurs (Genehmigung, Verkehr, Wetter, Wind...) hatte, war heuer wohl der Wunsch der Vater des Gedanken als ich glaubte auf der Bahn nur Vorteile zu haben. Ich konnte nur einmal 5 Runden auf der Bahn probieren, mehr erlaubte man mir mit dem Straßenrad nicht. Laut „Vorschrift“ ist während des normalen Betriebes nur ein Bahnrad erlaubt, was für 24 Stunden allerdings nicht durchführbar ist (kein

Freilauf, keine Schaltung, keine Bremsen). Ein Test wäre für mich nur unter eigener Anmietung des gesamten Radstadions möglich gewesen.
So zeigten sich für mich die Nachteile erst in der Realität beim Weltrekordversuch selbst:

- Der Rollwiderstand ist auf gutem Asphalt besser als auf dieser Holzbahn.
- Der Druck in den Steilkurven frisst nicht nur Energie sondern belastet den Stützapparat über Gebühr.
- Tiefphasen können nicht einfach im „Langsam-Weiterrollen“ und „Meter-Machen“ durchtaucht werden, sondern müssen als Pause abgewartet werden.
- Die Monotonie von tausenden Runden ist für RAAM-Finisher zwar zu bewältigen, doch mit übertriebenem Energieaufwand - es gibt motivierenderes.
- Es ist zwar kein störender Wind, aber auch kein Rückenwind. Bei Straßenrundkursen ist es möglich eine windbegünstigte Variante zu finden. Auf der Bahn gibt’s nur eines - Gegenwind.
- Die extrem trockene Luft (Klimaanlage, trocken „damit sich die Holzbahn nicht verzieht“) hat zum einen die Atemwege belastet und den Flüssigkeitshaushalt mitsamt der Nierenfunktion völlig durcheinander gebracht.

Sagt nun jemand „schlecht vorbereitet“ oder „stümperhafter Fehler“, so muss ich ihm dabei Recht geben. Ich setze fort „auch ich mache Fehler, ich lerne daraus, ich gehe neue Herausforderungen besser vorbereitet an“.

Wie geht’s weiter? **Aus dem Weltrekordversuch wurde eine ideale Vorbereitung für Fahrer und Team für das RAAM.** Denn dabei ist nicht der erfolgreich der keine Probleme hat, so etwas gibt es dort nicht. Erfolgreich ist der, der die Probleme am schnellsten löst, sich nicht entmutigen läßt und das Ziel im Auge behält.
...und bewege ich mich, so komme ich weiter....