

10. September 2015

Michael Schaefer wird im Straßenrennen Vizeweltmeister in Dänemark

Nach dem "Weltmeister der Herzen" in St. Johann 2013 sprang dieses Mal bei der offiziellen UCI-WM der Vize-Weltmeistertitel in der Kategorie Masters AK 45-49 heraus.

Es war ein "intensives" Rennen bei sehr windigen, zum Glück aber trockenen Bedingungen. Wie Jörg Pacher (mit Michael im Jenatec-Biehler-Masters-Team) und ich aus den 13 Qualifier-Events rekrutiert oder per nationaler Wildcard ausgestattet standen alleine in meiner AK fast 250 Renner am Start. Das war beeindruckend, zumal die Mehrzahl der Renner durchaus so aussahen, als könne man ihnen guten Pedaldruck zutrauen. Man kommt sich darin fast schon verloren vor. Ohne Helfer, nur mit Bordmitteln und in der Hoffnung auf eine funktionierende Wasser-Versorgung durch die Veranstalter fahrend, das war die nächste Unsicherheitskomponente. Um nicht auszukühlen, ging ich erst spät am Auto los und in die Startbox hinein. Somit starteten wir quasi vom Feldende. Auf den ersten 7 km im Mitwind musste man also irgendwie nach vorn kommen. Das gelang Jörg recht gut, mir aber nur zum Teil, da alle wussten, dass bei dem straffen Nordwind ab etwa km 8 mit dem Schwenk nach Osten die Windkante droht und eine entsprechend risikobereite Fahrweise vortragen.

Tatsächlich löste sich auch bereits bei km 13 eine 20er Gruppe mit vielen Favoriten vom Feld. Jörg war erst mit dabei, aber die Staffel war für die Zahl der Fahrer auf der ersten ansteigenden und gleichzeitig mit hartem Kantenwind versehenen Straße nicht ausreichend. Als Claus Holm vorn das Tempo hochzog starb Jörg auf der Kante seinen Tod und fiel ins Feld zurück, in dem ich mich noch mühsam nach vorn orientierte. Mist, ich hatte die Spitzengruppe verpasst! Also musste ich alles auf eine Karte setzen und hämmerte vorn aus dem Feld heraus. Erst mit drei, wenig später nur noch mit einem Mitfahrer ackerten wir gemeinsam der Spitze hinterher. Tatsächlich schafften wir nach einer gefühlten Ewigkeit am Belastungslimit fahrend (tatsächlich waren es wohl 9 min) gerade noch und als letzte Gruppe den Sprung in die Spitzengruppe. Dort rollte der Zug gut und das Feld war bald außer Sicht. Jörn Reuss, der sich auch gezielt auf die WM vorbereitet hatte, war von Anfang an in der Spitze mit dabei, aber auch andere Nationen waren mit 2 oder mehr Fahrern vertreten. Die Führungsarbeit wurde meist von 6-8 Fahrern getragen, während gut 10 Fahrer nur "hinten drauf lagen", dafür aber bei Seitenwindstrecken auf dem winkligen Kurs sicher auch aus ihrem Komfortbereich herausgetrieben wurden. An der ersten Verpflegung sah ich, dass tatsächlich neben den zahlreichen Teamhelfern auch neutrale Helfer des Veranstalters Flaschen reichten. Das beruhigte mich erst mal, dass ich wohl auch an der 2. und 3. Verpflegungszone etwas Trinkbares erhalten könnte, denn für den Moment brauchte ich noch nichts.

Die leichten Hügel zu Kursmitte gingen flott aber relativ gleichmäßig hinauf, mal mit dem EZF-Weltmeister Richard Feldman, mal mit mir an der Spitze, so dass die Pace für Attacken zu hoch aber gerade noch nicht tödlich blieb. Erst kurz nach der 2. Verpflegung (bei km 115; ich bekam eine Flasche Wasser) brach plötzlich ein Attacken-Feuerwerk aus, als es wieder auf die Kante ging. Zwei Dänen, ein Franzose, ein Belgier, ein Slovener, ... lauter Versuchsballons stiegen in die Luft - und zerplatzten zumeist recht bald. Als Claus Holm etwas energischer und mit einem Landsmann und einem Franzosen unterstützt das Weite suchten, fuhr Richard Feldman am äußersten Straßenrand uns auf die Kante nehmend mit enormem Dauerdruck hinterher und hoffte wohl, dadurch einige Verfolger abstreifen zu können. Als die Attacke der drei Vorfahrenden eingefangen war, zog ich meinerseits auf der Windkante nochmals drüber und nahm dabei nur einen Fahrer mit. Hinten waren wohl einige Fahrer etwas angeknockt und mit dieser erneuten Beschleunigung nicht einverstanden. So kamen nur noch die Hälfte der Fahrer wieder zu uns hin und wir waren noch 12 Fahrer, darunter auch Reusse.

Der letzte etwas längere Hügel bei Gulbaeck (mit Weingut (!) am Straßenrand) wurde von einem Dänen in wildem Ritt eröffnet, doch er platzte bald auf, ich übernahm kurz, dann aber turbodieselte Feldman wieder von vorn und oben angelangt auf der Kante weiter - nur noch 10 Fahrer. Bei km 140

auf einer breiten Hauptstraße mit kurzer Mitwindpassage wuchtete nun Claus Holm erneut und alleine vorn weg. Man brauchte eine kleine Weile, um sich zu organisieren und sobald es wieder auf die Kante ging, war es wieder Feldman, der am Straßenrand jonglierend das Vollgas einfach stehen ließ und dem ich direkt dahinter klemmend gerade so folgen konnte. Nach 5 km war Holms Flucht so auch wieder beendet, aber ein anderes Ungemach begann: wir waren direkt an der 3. Verflechtung auf die etwa 60 Mann starke Hauptgruppe des 10 min vor uns gestarteten Rennens (AK 40-44) aufgelaufen. Zum Glück brauchte ich keine Flasche mehr, denn ich hätte auch gar keine bekommen können. Das Unangenehme aber war, dass sich nun die Altersklassen zu einem großen Feld vermengten. Ich suchte meinen Weg nach vorn und konnte mich in der nun folgenden Gegenwindpassage meist auf Position 4-7 halten, so dass ich keine Ablösung einer weiteren Gruppe verpasse, bei der eventuell auch Fahrer meiner AK hätten mitfahren können.

Bei km 155 - der letzte etwas giftige Stich mit Gegenwind - wieder knallt ein Däne in den Hügel hinein, bis der Motor barst, danach zog ich von vorn weiter. An der Kuppe bügeln drei Fahrer der AK 40-44 drüber und ich hatte meine Mühe, in einer der Nachsetzaktionen einen Platz in der Kolonne zu ergattern. Kurze Abfahrt, Linksbögen, nun wurden die Straßen zwar immer breiter, aber jeder kannte die knifflige und schmale Einfahrt in die Innenstadt auf den letzten 1200 m. Auf der mehrspurigen Straße brachen nun zu beiden Seiten Attacken beider Altersklassen los, die Fahrweise wurde gleich so heiß, dass ich um meine Knochen bangte. Slovenen unterstützten ihren Kollegen aus unserem Feld, Italiener den Ihrigen, ... aber der starke Gegenwind tat das seinige, so dass sich kleinere Gruppen nicht absetzen konnten. Dafür aber war ich bei km 2 vor Ziel viel zu weit nach hinten zurückgespült worden. Neidisch sah ich vorn Jörn Reuß, der sich schon optimal in Position gefahren hatte. Einen Teil des Pulks konnte ich zwar noch auf den letzten 300 m der Hauptstraße passieren, aber dann würde es eng werden. Rechtwinklig nach links in die Kayerodsgade hinein nahm ich den weiteren Bogen und sah mich dadurch im Glück, eine freie Linie zu bekommen und auch mehr Schwung zu haben.

Letzte Chance, also gut draufplatschen! Nach weiteren 300 m war ich auf Position 4 aus meiner Sicht optimal liegend. Die letzte Kurve 350 m vor dem Ziel fuhren allerdings einige Fahrer mit der Brechstange innen hinein. Etwa in 8. Position kam ich gesund um die letzte Kurve, beschleunigte, musste einigen Hinterrädern ausweichend eine Linie finden und konnte noch am später viertplatzierten Slovenen und dem Bronzemedailengewinner Holm vorbei zirkeln. An Daniel Martin, der die Kurve mit dem höchsten Risiko genommen hatte, kam ich aber nicht mehr heran. Jörn Reuß wurde 5., Jörg kam mit dem Hauptfeld auf Platz 37 ins Ziel. Torsten Kunath, der dritte Teamkollege, der im Rennen der AK 50-54 unterwegs war, wurde im letzten Rennviertel durch einen Reifenschaden gestoppt und konnte erst nach Reparatur alleine weiterfahren - Platz 33.

Michael Schaefer

Herzlichen Glückwunsch!
Vorstand RSV Speiche e.V.