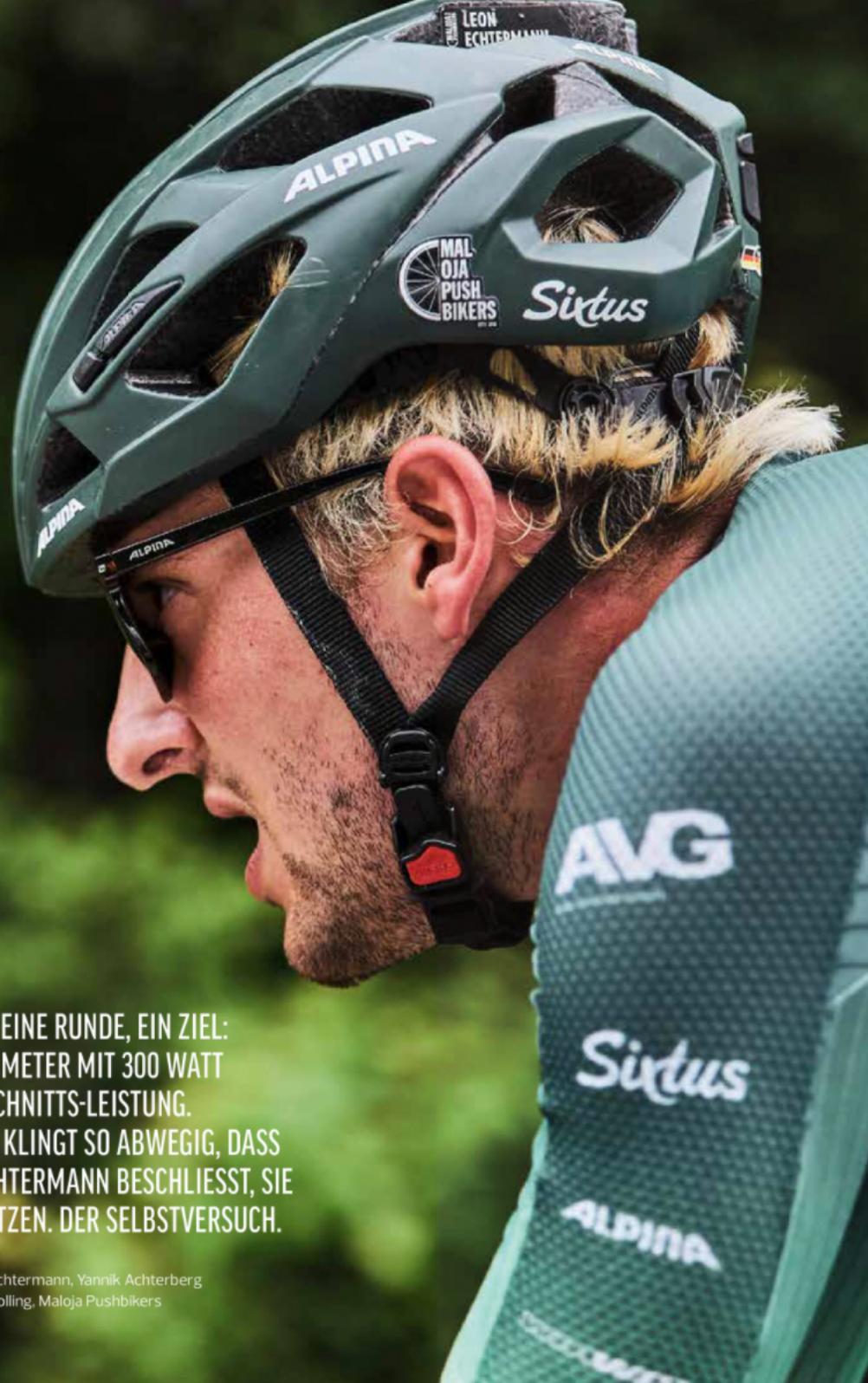


300 300

EIN TAG, EINE RUNDE, EIN ZIEL:
300 KILOMETER MIT 300 WATT
DURCHSCHNITTS-LEISTUNG.
DIE IDEE KLINGT SO ABWEGIG, DASS
LEON ECHTERMANN BESCHLIESST, SIE
UMZUSETZEN. DER SELBSTVERSUCH.

Text: Leon Echtermann, Yannik Achterberg
Fotos: Urs Golling, Maloja Pushbikers



MALOJA PUSHBIKERS
300 KILOMETER X 300 WATT
LEON ECHTERMANN



Ich habe 240 Kilometer hinter mir – mit einer Durchschnittsleistung von fast 320 Watt – als es nicht mehr geht: Ich muss anhalten, ausklicken, ein Bein über den Sattel wuchten, versuchen zu stehen. Es geht nicht. Meine Beine geben nach. Ich liege im Gras. 30 Zentimeter neben einer Straße – und weiß nicht, wie – und warum – ich wieder aufstehen soll. Ich bin am Ende. Leer. Magenkrämpfe. Muskelkrämpfe. Es ist vorbei. Seit sechs Stunden bin ich unterwegs. Die Letzte davon saß ich falsch, zu tief, auf meinem Rad. Die Sattelklemme hatte sich gelöst. Ich hatte kein Werkzeug bei mir und meine Begleiter hatten mich kurz zuvor verlassen. Nur noch 60 Kilometer bin ich von meinem Ziel entfernt. Ich liege auf hellgrünem, trockenem Gras, im Schatten der Bäume, allein. Ich ziehe mein Handy aus der Trikottasche und rufe Hannes, meinen Betreuer und Teammanager, an. Was ich ihm sagen muss, wird mir schwerfallen: Dass es vorbei ist, dass ich aufgebe, dass meine selbstgestellte Aufgabe zu Ende ist. Abgebrochen. Unerledigt. Zu viel, zu lang, zu hart.

Idee & Versuch

Mit einem Anruf hat alles begonnen, vor drei Wochen, nach einer besonderen Trainingseinheit: nach einer 270-Kilometer-Fahrt mit einer Durchschnittsleistung von 280 Watt – und einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 37 km/h. Ich erzählte meinem Teamchef Christian Grasmann davon. Und damit begann es. Ich fahre Radrennen, seit ich zwölf Jahre alt bin. Ich liebe die Geschwindigkeit, die Herausforderung, den Vergleich. Ich hatte während des Winters gut trainiert. Erst Grundlage, Skilanglauf, im Krafraum – dann spezifischer. Mit Intervallen. Vielen Intervallen. Und dann kam „das Virus“. Nach den Rennabsagen während des Lockdowns war ich auf der Suche nach neuen Zielen. Wie andere Radprofis auch absolvierte ich immer längere, schnellere Trainingseinheiten und teilte diese auf Onlineplattformen mit der Radsportgemeinschaft. Aus 180- wurden erst 200-, dann 250-Kilometer-Trainingseinheiten. Irgendwann fuhr ich regelmäßig bis zu 300 Kilometer und wurde dabei immer schneller. Dann kam Christian die Idee: Wenn schon keine Wettkämpfe stattfinden, kann ich doch einen eigenen machen. Gegen mich selbst. Die Aufgabe: 300 Kilometer fahren – mit durchschnittlich mindestens 300 Watt. Ich brauchte zehn Sekunden, bis ich verstand, was das, was er da gerade vorschlägt, bedeutet. Und weitere fünf Sekunden, um zu antworten. Mit: „Ok, ich versuch's.“

300
300MALOJA-PUSHBIKERS
300 KILOMETER, 300 WATT
LEON ECHTERMANN

Ein Tag im Wald

Ein Samstag im April. Mein erster Versuch. In Wiesbaden fahre ich los. Um acht Uhr morgens. Nach 100 Kilometern merke ich, dass ich nicht genug zu essen mitgenommen habe – nur fünf Riegel und sechs Energy-Gels. Ich fühle mich nicht gut. Kilometer 150 – die Hälfte der Strecke: Meine Durchschnittsleistung liegt bei knapp unter 300 Watt. Kilometer 180 – es sind nur noch zwei Riegel und zwei Gels übrig. Ich bin müde, muskulär und mental. Jeder Antritt, jedes Beschleunigen nach Kurven oder Kreuzungen tut weh. Kilometer 190 – nach einer engen Kurve komme ich zu nah an den Straßenrand und rolle mit dem Vorderrad durch Glassplinter. Ich merke, wie der Reifendruck nachlässt. Ein Platten. Das Ende. Ich höre auf. Heute ist nicht der Tag. Eine Stunde später weiß ich, dass ich es noch einmal probieren will – besser vorbereitet und mit mehr Unterstützung.

Wir suchen eine andere „Rennstrecke“ – und finden im Hofolding Forst in der Nähe von München eine nahezu optimale Strecke: Sie führt hauptsächlich durch den Wald und ist damit wenig windanfällig. Auf dem 24 Kilometer langen, flachen Rundkurs gibt es nur wenig Verkehr – und wenige Kreuzungen. Am Morgen der Challenge bin ich nervös. Wir haben meinen Versuch über die sozialen Medien angekündigt. Betreuer des Teams werden mich mit einem Materialwagen begleiten, um Defekte schnell beheben zu können. Und zu meiner Sicherheit, denn ich fahre auf einer nicht-abgesperrten Strecke. Zusätzlich kommen meine Teamkollegen vorbei und begleiten mich je ein Stück weit auf dem Rad. Das Team betreibt einen großen Aufwand, die Bedingungen sind gut. Ich will, ich muss es schaffen. Zwei Stunden vor dem Start: Ich esse Porridge mit Bananen und Blaubeeren. Und danach: Vollkornbrot mit Erdnussbutter. Ich ziehe mich um, kontrolliere den Reifendruck und die Bremsen meines Rades. Um acht Uhr ziehe ich meine wärmende Jacke aus und mache mich bereit. Fünf Minuten später fahre ich los. Die ersten zwei Kilometer – meine Beine fühlen sich gut an. Auf der langen geraden Landstraße, die durch den Wald führt, ist der Wind heute kaum spürbar. Die Luft ist klar und noch kühl, meine



DAS TEAM & DER ATHLET

Das deutsche Continental-Team Maloja-Pushbikers bestreitet internationale Eintagesrennen und Rundfahrten der UCI Europe Tour. Der Gründer und Teammanager ist der ehemalige Radprofi und Bahn-Spezialist Christian Grasmann. 2021 geht das Team in seine vierte Straßen-Saison – mit zwölf Fahrern aus drei Nationen zwischen 18 und 37 Jahren. Die Pushbikers sind mehr als ein KT-Team. Sie wollen auch den Nachwuchs- und Bahnradsport fördern. Inzwischen existieren auch ein Bahn-, ein MTB-, ein Talente- und ein Frauenteam. Leon Echtermann ist 23 Jahre alt. Er fährt seit seinem zwölften Lebensjahr Lizenz-Radrennen. Bei einer Körpergröße von 1,86 Metern wiegt er 78 Kilogramm – und gilt somit, sowie mit seinen bisherigen Leistungen, als Rouleur und starker Zeitfahrer. Er war 2019 Deutscher Meister im Mannschaftszeitfahren der Elite und Siebter der Deutschen Meisterschaften im Zeitfahren der U23-Kategorie. Weitere Informationen finden Sie unter: www.pushbikers.com



Herzfrequenz ist niedrig – 140, 145 Schläge pro Minute. Die Straßen sind ruhig und gut asphaltiert. Es gibt kaum Schlaglöcher oder Bodenwellen, sodass ich nur selten bremsen muss. Nach einer halben Stunde auf dem Rad esse ich – ohne Appetit und Hunger, sondern prophylaktisch – ein Croissant mit Erdnussbutter. Dazu trinke ich Tee aus der ersten Trinkflasche. Nach zweieinhalb Stunden schaue ich zum ersten Mal auf meinen Radcomputer und kann kaum glauben, was dort steht. Die Zahl, die unter der Angabe „Kilometer“ steht, ist dreistellig: Ich habe hundert Kilometer hinter mir – ein Drittel der Strecke. Ich fahre fast durchgehend mehr als 40 km/h, die Zahl auf meinem Wattmesser liegt nur selten unter 300. Bisher läuft alles perfekt. Ich blicke auf die Straße, auf den hellgrauen Asphalt unter mir. Die dunklen Nadelbäume des bayerischen Forstwaldes rechts und links neben mir fliegen vorbei. Ich fahre mein eigenes Rennen – allein, gegen mich selbst. Eine Art Ultra-Zeitfahren.

Meine Teamkollegen begleiten mich abwechselnd. Wir reden viel, um die Zeit schneller vergehen zu lassen. Die Jungs feuern mich nicht nur an, sie verpflegen mich auch unterwegs mit Flaschen, Riegeln und Gels. Alle 20 bis 30 Minuten esse ich einen Riegel und ein Gel. Ab und zu ordere ich Croissants oder Gummibärchen. Nach 170 Kilometern liegt mein Leistungsdurchschnitt bei 316 Watt. Mehr als nötig ist. Aber ich weiß, dass ich diesen Puffer am Ende brauchen werde. Auch nach 200 Kilometern fühle ich mich noch gut. Zwei Drittel sind geschafft. Noch hundert Kilometer. Der Tritt fühlt sich noch rund an und ich schaffe es, die Leistung zu halten. Seit mehr als fünf Stunden bin ich unterwegs. Noch 80, 79, 78 Kilometer. In meinem Kopf zähle ich die Distanz zum Ziel herunter. Die Strecke ist monoton. Leicht bergauf führt die schmale Straße vor mir durch den Wald. Zum elften Mal fahre ich die „Kreuzstraße“ heute entlang. Wiesen, Bäume, Büsche werden zu einem eintönigen Grün, das in den Augenwinkeln verschwimmt. Es gibt keine Ablenkung von dem gleichmäßigen Brennen in den Oberschenkeln. Ich schaffe es nicht mehr, den Schmerz zu ignorieren. Ich werde müde.

Am Boden

Dann ist er da – der Moment, der alles änderte. Einfach so, plötzlich, ohne Vorzeichen. Nach 240 Kilometern. Von einer Sekunde auf die andere ist alles weg: Energie, Kraft, Konzentration, Wille. Noch vor wenigen Minuten war ich eins mit meinem Rad, im Flow, ohne Schmerzen und voller Überzeugung, es durchziehen zu können. Jetzt bewege ich die Pedale – gefühlt, ohne vorwärtszukommen. Der Sattel, der sich vor wenigen Minuten gelockert hatte, rutscht auf der Sattelstütze hin und her. Ich schenke diesem kleinen mechanischen Problem mehr Aufmerksamkeit, als es verdient. Meine Muskeln krampfen jedes Mal, wenn ich mich nach hinten schiebe. Ich wünsche mir nichts mehr als einen passenden Inbusschlüssel. Doch ich habe kein Werkzeug dabei. Und die Fahrer meines Begleitfahrzeugs machen gerade Mittagspause. In mir existieren nur noch zwei Gefühle – wobei es mehr sind als nur Gefühle: Schmerz und Müdigkeit. Der Rücken, die Schultern, der Magen, alles schmerzt von den fast sechs Stunden auf dem Rad. Ich kann nicht so schnell anhalten, wie es geschieht: Ich muss mich übergeben. Über die Schulter hinweg, auf den Grünstreifen, bei 30 km/h. So geht es nicht weiter. Ich muss anhalten. Ich sitze im Wald, im Gras – und dann wird es schwarz. Als ich meine Augen wieder öffne, liege ich neben der leeren Straße.

DAS LANGDISTANZ-TRAINING

Es muss nicht unbedingt eine Rekordfahrt werden. Je nach den eigenen Grundvoraussetzungen wie dem Trainingszustand, dem Körpergewicht und der Leistungsfähigkeit können Hobbyathleten ihre eigene Challenge anstreben. Ob diese Alpentour oder Radmarathon heißt. Oder analog zur 300/300-Challenge aufgebaut ist. So kann es etwa ein Ziel sein, 150 Kilometer mit durchschnittlich 150 Watt oder 200 Kilometer mit 200 Watt zu schaffen. Die Vorbereitung für solch lange Einheiten benötigt Zeit. Detaillierte Beispiel-Trainingspläne für Athleten, Berufstätige und Athleten aller Leistungsklassen finden Sie in dem großen Gratis-Trainings-Beliefer dieser RennRad. Weitere Pläne, Tipps und Hintergrundinformationen finden Sie immer aktuell unter: www.radsport-rennrad.de/training

SCHLÜSSELEINHEITEN

- **Grundlagenausdauer**
5 bis 7 Stunden im Grundlagenausdauerbereich: GA1 bis GA2
- **Schwellentraining**
3 Stunden mit 3 x 20 Minuten im Bereich der Schwellenleistung, Pause zwischen den Intervallen: mindestens 20 Minuten
- **VO2max-Training**
2 Stunden mit 4-6 x 4 Minuten mit 105-115 Prozent der Schwellenleistung, Pause zwischen den Intervallen: 6 Minuten



300
300

DIE STRECKE

Die Strecke durch den Hofoldinger Forst ist 23,9 Kilometer lang, wobei der Rundkurs nur 87 Höhenmeter sowie neun Kurven, davon sechs Abzweigungen, enthält und somit eine konstante Leistung ermöglicht. Insgesamt musste Leon für die Challenge 13 Runden absolvieren. Die wenig befahrenen Straßen führen zu einem Großteil durch den Wald, wodurch die Strecke kaum windanfällig ist. Die Kurven und Kreuzungen wählte das Pushbikers-Team so, dass Leon bei jeder Abzweigung rechts abbiegen konnte, um Gefahren und längere Stopps zu vermeiden. Die Strecke führt durch die beiden Dörfer Hofolding und Otterfing, nahe des Pushbikers-Hauptquartiers in Holzkirchen.



Ich beobachte meine Umgebung. Einzelne Wolken ziehen über mir vorbei. Es ist warm. Ich höre Vögel. Ein Motorgeräusch. Erst aus der Ferne, dann immer näher. Das Auto fährt vorbei, der Fahrer interessiert sich nicht für mich, nimmt mich nur aus dem Augenwinkel wahr. Aber das ist wohl besser so. Hätte er angehalten, wie hätte ich ihm meine Situation erklären sollen? Dass ich beim Versuch, dreihundert Kilometer mit dem Rad zu fahren, acht Croissants, zehn Gels, zwölf Riegel und drei Tüten Gummibärchen gegessen habe und mir deswegen kotzübel ist? Eine Stimme aus meinem Handy unterbricht meine Gedanken. Die von Hannes. Ich spreche aus, was ich nicht wahrhaben will: Ich kann nicht mehr. Es ist vorbei. Ich schaffe es nicht einmal mehr, auf mein Rad zu steigen. Doch Hannes will es nicht glauben. Er verspricht mir, sofort zurück zur Strecke zu kommen. Er will sich um meinen Sattel kümmern – und um mich. Mit der Unterstützung und Motivation aus dem Auto werde ich es sicher schaffen, sagt er. Zumindest soll ich weiterfahren, bis er wieder bei mir ist. Ich denke nicht nach. Mein Körper bewegt sich automatisch. Aufzustehen und mein Rad aufzuheben dauert gefühlte fünf Minuten. Ich muss aufsteigen. Für meine Freunde, für mein Team will ich es noch einmal versuchen. Mein Kopf beginnt sich gegen die Müdigkeit zu wehren. Ich weiß, wofür ich mir das antue. Langsam beginne ich zu treten. Die erste Kurbelumdrehung ist die schwerste. Alles schmerzt. Doch die Muskeln, Sehnen, Faszien, Gefäße haben keine Wahl – sie beugen sich meinem Willen. Nach und nach wird es etwas besser. Der Schmerz wird weniger. Ich werde immer schneller – 22, 24, 26 km/h. Ein paar Minuten später erreicht mich das Begleitauto. Hannes stellt den Sattel meines Rades ein und ruft mir etwas zu. Ich höre nur Wortfetzen – „weiterfahren“, „bald am Ziel“, „episch“.

Ich fahre weiter. Mit jedem Kilometer wird der Schmerz geringer. Zumindest schaffe ich es, ihn auszublenden. Noch 40 Kilometer. Ich kann nichts mehr essen oder trinken. Hinter mir brüllt Hannes aus dem Auto: „Weiter! Weiter!“ Ich finde einen Rhythmus. Zum ersten Mal, seit ich absteigen musste, schaue ich wieder auf das Display meines Radcomputers. Mein „Vorsprung“ wird immer geringer. Meine Durchschnittsleistung fällt. Nach 170 Kilometern lag sie bei 320 Watt. Jetzt zeigt das Display: 309, 308, 307. Der „Puffer“ der ersten Hälfte ist fast verbraucht. Ich bin am Limit.

300 Watt

Als die letzte Runde anbricht, steht auf dem Display ein Leistungsdurchschnitt von 306 Watt. Schmerzen habe ich keine mehr. Ich fühle gar nichts mehr. Ich denke nichts. Wie eine Maschine bewegen meine Beine die Kurbeln. Die Trittfrequenz: 80 Umdrehungen pro Minute. 75, 70. Doch ich weiß jetzt, dass ich die Leistung halten kann – irgendwie – und versuche noch einmal zu beschleunigen. Mein Ziel: Die Strecke in siebeneinhalb Stunden zu schaffen. Ergo: eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 40 km/h. Ich kann die aerodynamische Position nicht mehr halten. Mein Radcomputer zeigt 295 Kilometer. Finale. Doch ich habe nichts mehr zu geben. Ich bin so nahe am Ziel – und muss zusehen, wie ich langsamer werde. Der Schmerz ist wieder da. Ich blicke nach unten auf den Meter Straße vor mir – und sehe sonst nichts. Mein Kopf ist leer, mein Magen ist leer, meine Beine sind leer. Ich bin eine radfahrende Hülle. Es dauert wohl 20 Sekunden, bis ein paar Neuronen in meinem Kopf die Signale übertragen: Da ist irgend etwas, ein Geräusch. Dann höre ich es: Rufe. Es ist Hannes. Er brüllt aus dem Auto hinter mir: „300! 300! Halt an!“ Ich bin da. Im Nirgendwo des Waldes. Angekommen. Hinter allen meinen Grenzen. //

300
300

MALOUA FISCHERIKES
300 KILOMETER · 300 WATT
LEON LEITERSHANN

