

## Trondheim-Oslo

von bb - Dienstag, 4. Juli 2006

<https://www.pd-f.de/2006/07/04/trondheim-oslo/>

Flotter Dreier! / Team Six-Leg / Sechs-Zylinder / Drei Muskeltiere Eine Reportage vom Radsportklassiker „Trondheim-Oslo“: 540 Kilometer nonstop durch die Mitsommernacht. Auf einem Santana Triplet!

„Den Store Styrkeproven“ – die große Kraftprobe – hat Kultstatus unter Radfahrern. Ob Rennfahrer oder Genussradler; das Rennen vom norwegischen Trondheim in die Hauptstadt Oslo gilt als Klassiker. Doch es gibt einen Haken: Die 540 Kilometer werden nonstop zurückgelegt...

Jährlich versammeln sich zur Mittsommernachtswende fast 2500 Radfahrer in Trondheim und begeben sich auf die 540 Kilometer lange Strecke Richtung Oslo. Gestartet wird um 7.00 Uhr morgens. Die Besten erreichen das Ziel weit vor Mitternacht (Rekord 13:28:48 Stunden, 39 Km/h Durchschnittsgeschwindigkeit) und haben Dusche und Abendbrot schon hinter sich, wenn für die Helden auf der Landstraße die dämmerige Nacht beginnt. Und mit ihr kommt die Einsamkeit, das Leiden und der Zweifel. „Trondheim-Oslo“ ist keine Tour für Sonntagsfahrer! Das Rennen findet nicht auf der Straße statt, sondern im Kopf. Auch das Finishen beginnt im Kopf. Über allem Handeln und Denken steht der Glaube, die Ziellinie zu überfahren. Dieser Traum muss so fesselnd sein, dass man Schmerz, Hunger und Langeweile auch über viele Stunden vergessen kann und dem unberechenbaren Wetter trotzt. 540 Kilometer, die Respekt einflößen. Viel Arbeit, zwei Kinder und wenig Zeit fürs Training, da fährt man ungern alleine. Warum nicht mit dem [Tandem](#)? Oder besser noch mit einem Triplet! Sechs Beine und nur 1,8-facher Luftwiderstand. Gesagt getan! Es ist 7:55 Uhr. Daniel Schwerdtfeger (Santana-Europa-Importeur, 32), mein Bruder Axel (35) und ich stehen am Start von „TrOslo“, wie die Insider das Rennen liebevoll abkürzen.

Zwischen den beiden Türmen des Doms, dem Wahrzeichen von Trondheim, blinzelt die Morgensonne hindurch. In ein Gatter gepfercht stehen wir mit 30 anderen Radlern. Die Luft ist kühl, vom Hochsommer fehlt in Norwegen noch jede Spur und in der Luft liegt der Duft von Sixtus-Massageöl. Wir gehören zur Startgruppe 8. Die Organisatoren kontrollieren die Räder – Licht und [Helm](#) sind vorgeschrieben. Ich fahre derweil im Kopf nochmals, wie hunderte Male in den vergangenen Monaten, das Streckenprofil ab. Jeder Meter erscheint mir vertraut. Wir werden zur Startlinie gewunken. Puls140! Im Stehen! Ein Gewitter von Fragen prasselt auf uns nieder: „Damit wollt ihr fahren?“, „Wie schnellt fährt man damit?“, „Schläft einer von euch unterwegs?“... Doch in meinem Kopf läuft ein anderer Film: „Habe die richtige Kleidung dabei?“, „Wird das wenige Training ausreichen?“, „Ist das Triplet in Topform?“ Pieeep! – Das Startsignal reißt mich aus den Gedanken! Ein erster Tritt in die Pedale, Tausende werden auf den nächsten 540 Kilometer folgen...

### Sechs-Zylinder muss warmlaufen

Behäbiger als unsere Mitfahrer rollen wir los. Das Santana-Triplet steht bocksteif unter unseren Tritten und dennoch fehlt

(noch) die Leichtigkeit, mit der ein [Rennrad](#) auf den Antritt reagiert. Was uns anfangs noch bremsen sollte, ist die fehlende Abstimmung. Immerhin fuhren wir unsere ersten Kilometer erst am Vortrag: Kaum 20 km zum Abholen der Startunterlagen mussten zur Eingewöhnung und Feinjustage der Sättel und Lenker genügen. Meter für Meter werden wir schneller und erreichen schließlich eine bequeme Reisegeschwindigkeit von ca. 39 km/h. Tour de France-Tempo über 540 Kilometer? Mitnichten...

### Das Realitätsprinzip

„Oslo 538  
Oppdal 115  
Klett 11“

lese ich auf dem Verkehrsschild. Kurz nachdem wir Trondheim verlassen. „Das pure Realitätsprinzip!“ denke ich mir. Dieses Schild kaum einen Quartradmeter groß, fröhlich orange, verheißt Erfolge, Niederlagen, Durststrecken und Höhenflüge zugleich. Ohne mich eines Blickes zu würdigen, bringt es mich auf den Asphalt der Realität zurück. Scheinbar teilnahmslos weilt es am südlichen Stadtrand von Trondheim. Seite an Seite mit der E6 steht das Schild tagein tagaus, bei jedem Wetter. Den 2500 Radfahrern, die es an diesem Morgen passieren, wird es nicht Gewähr. Für das orange Schild ist es einfach nur ein lauer Samstag Morgen. Für die Radfahrer ist es der Höhepunkt des Jahres, für manche der Tag ihres Lebens.

### Sturzflug mit 85

Zehn Kilometer nach dem Start kommt unser „Sechs-Zylinder“ zum ersten Mal ins Stocken: Knapp 150 Höhenmeter geht es hinaus. Die Übung am Hang fehlt. Unsere Mitfahrer in der Gruppe haben ein sauberes Peloton gebildet und sausen hinauf. Wir passen nicht in die Formation: Bergauf zu langsam; bergab zu schnell. Kaum haben wir den „Gipfel“ erreicht, stürzen wir uns talwärts. Über das Abfahren haben wir vorher reichlich gesprochen: Als Fahrer gebe ich die Linie vor, die Hintermänner gehen mit: Wer Angst bekommt kneift den Vordermann und ich würde schließlich auf „angstfreie“ Geschwindigkeit runtergehen. Doch von Sorge keine Spur, stattdessen Sause: Mit 85 km/h rauschen wir Richtung „Klett“. Mitfahrer haben wir abgeschüttelt. Unser Solo zu dritt über die nächsten 525 km beginnt.

### Kühler Kopf spart Energie

Doch Vorsicht ist geboten: Viele Teilnehmer haben ihr Rennen nicht auf den unzähligen Hügeln vor Oslo verloren, sondern hier auf der trügerischen Ebene der ersten 70 Kilometer. Von Tatendrang getrieben. Von Heißhunger angestachelt. Frei von Skepsis. Und ohne Respekt. Sie jagten über die Ebene als wäre es die Zielgerade... 400 Kilometer später rangen ihnen die giftigen Hügel die Erkenntnis ab, dass sie ihre Körner bereits viel zu früh verschossen hatten! Wir radeln am Anfang eher gemütlich, unsere Körper geben das Tempo an. Viele überholen uns, viele werden wir wiedersehen ...

### Grundsatzfrage: Temporaus- oder Naturgenuß

Drivalen, Kilometer 150: Nach einem 40 Kilometer langen Anstieg, der uns auf das „Dovre Fjell“ in 1000 Meter Höhe bringt, radeln wir bei leichtem Gegenwind, es bleibt Gelegenheit, die urwüchsige Natur des norwegischen Hochlandes zu genießen. Die weiße Kirche von Fokstua signalisiert den Beginn der gigantischen Abfahrt. Das ist eine Grundsatzfrage dieses Marathons: Entweder ich lasse mich auf die Natur und deren Erleben ein, oder ich fahre das Rennen schnellstmöglich – Kompromisse erhöhen die Gefahr unerfüllter Erwartungen.

### Regen statt Rekord

Bei Kilometer 170 kurz nach dem höchsten Punkt regnet es erstmals. Für die nächsten 360 Kilometer bleiben die Füße nass. Es hat sich auf 6 Grad abgekühlt. Das sind die Bedingungen unter denen der kritische Geist erwacht! „Regen statt Rekord!“, denke ich mir. Wir hatten uns fest vorgenommen, mit dem Triplet einen (jeweils) persönlichen Geschwindigkeitsrekord Richtung Dombas aufzustellen. Die Straße ist breit, die Kurven seicht und der Asphalt gut, ideal fürs Triplet. Doch der Regen verhindert dies. Bei Tempo 80 ist Schluss. Zudem kühlt der Fahrtwind uns reichlich aus. Und plötzlich waren wir mit der Sause ins Tal auch in ein großes Motivationstief geschossen!

### Das radelnde Ich

Gerne beginnen Langstreckenfahrer Berichte mit Reaktionen auf ihre Fahrten, etwa „Wie machst Du das?“, „Wie, ohne zu schlafen?“ oder „Du bist verrückt!“. Das tue ich nicht! Denn ich starte nicht dafür, um meinen Bekannten erneut die Möglichkeit für tiefenpsychologische Fragen und Deutungen zu geben. Ich starte nur für mich. Durch die Monotonie des Tretens entsteht im Kopf eine Sphäre, die so entspannend wie produktiv ist. Geist und Körper beginnen nach einigen Stunden eine Art Paartanz mit Pogoeinlagen. Läuft es muskulär gut, klopft der Kopf an und stellt die Sinnfrage oder gibt falsche Schmerzmeldungen. Beides Schreckgespenster allen sportlichen Erfolgs. Dann gehe ich sofort in die philosophische Ebene: „Nicht was mache ich hier“, sondern „Wofür und warum tue ich etwas?“, ist der sinngebende Ansatz. Nicht nur bei diesem Rennen. Daran ändert das Triplet übrigens wenig: Letztlich ist man immer alleine auf dem Rad!

Dombas, Kilometer 200: Ich lasse die Seele baumeln und erhalte plötzlich Schmerzmeldungen – alle geistige Entspannung ist dahin. Während der Körper seine Ruhe einfordert, beharrt der Verstand darauf, die Fahrt in unvermindertem Tempo fortzusetzen. Die Positionen sind gegensätzlich; Kompromisse finden sich so schwer wie bei den Tarifverhandlungen im öffentlichen Dienst. Doch eine einfache Frage bringt die Lösung: „Ist die akute Pein nicht erträglicher als die Schmach, die Ziellinie nicht zu erreichen? Fahre ich jetzt weiter, so leide ich einige Stunden, gebe ich auf, so leide ich vielleicht ein Leben lang.“ Ein chauvinistischer Ansatz, aber sehr zweckmäßig.

### Trio in Trouble

Dovre, Kilometer 220: Die locker-flockigen Tritte der letzte Stunde sind verfolgt. Das Tal samt eines satten Gegenwindes hat uns fest im Griff. Eigentlich sollte die lange Flachpassage zwischen Dombas und Lillehammer die große Sause fürs Triplet sein. Statt Höchsttempo bremst uns ein Gegenwind auf unter 33 km/h. ... Haben wir uns schon jetzt übernommen? Ist Akku leer? Wem geht es noch am besten? Wäre ich alleine doch besser unterwegs gewesen? ... Fragen drängen sich auf. Mittelmann Daniel, wegen der Lebensmittelversorgung unterwegs „Kombüse“ getauft, hatte es bereits angekündigt: „Zwischen Kilometer 150 und 250 habe ich meist ein Loch!“. „Da fahren wir dich sauber durch!“, antwortete Hintermann Axel (Stoker genannt). Zum Glück hatte er dazu keine Geschwindigkeitsangabe gemacht ...

Ich probiere es mit der Brechstange: Tempo ist angesagt! Der Tacho zeigt um 35 km/h. Doch der Wind gewinnt (immer!). „Jetzt müssen wir schnell Lillehammer erreichen!“ rät Axel. Dann hat man Zweidrittel hinter sich und „das Pferd riecht bald den Stall“, ergänze ich. Auf der Metaebene stimmt die Stimmung noch!

Kurz hinter Ringebu (km 300) überholt uns eine größere Gruppe. Wir hängen uns in den Windschatten und versuchen mitzuröllern. Das ist gar nicht einfach. Zwar sorgt die WinZip-10 Zoll Scheibenbremse am Heck für reichlich Verzögerung, doch fällt der Ziehharmonika-Effekt mit dem Triplet noch extremer aus. Kurz: stetig müssen wir kleine Sprints fahren, um am Heck des Feldes zu bleiben. Doch der Lift funktioniert. Mit einem 30er Schnitt trotz einiger Pausen erreichen wir die Olympiastadt von 1994 (Lillehammer) nach 12 Stunden. Unsere erste Frage im Stopp: Wie steht es bei Deutschland gegen Schweden? Die spielten nämlich seit 17:00 Uhr und waren schon lange fertig, für uns hieß es nun, weitere 180 Kilometer im Sattel zu sitzen.

## Wenn Hügel zu Pässen werden

Glaubt man den Routiniers des Kraftprobe, „so beginnt das Rennen erst in Lillehammer“. Auf den anschließenden 180 Kilometern reihen sich unzählige Hügel aneinander. Kaum einer hat mehr als 50 oder 100 Höhenmeter. Doch wir haben bereits über 400 Kilometer in den Beinen, Bürgersteigkanten werden zu Bergen und Hügel zu Pässen! Die Beine sind nun langsamer, es dämmert stark, die Aufmerksamkeit schwindet und eine nicht enden wollende Reihe von Anstiegen baut sich vor uns auf. Wer sich für dieses Wellblech keine Reserve zurückbehalten hat, der geht bitterlich ein. Jedes Watt, das man auf den Ebenen übermütig auf die Pedale gab, fehlt hier fürs nackte Fortkommen. Nur Wenigen ist es gegeben, in diesem Stadium des Rennens noch an Tempoverschärfung oder gar taktische Geplänkel zu denken. Meist herrscht der blanke Überlebenskampf. Das steht auch in den Gesichtern der meisten überholten Radfahrern: Statt Taktik heißt es Trott, statt Vorstoß Vorhaben und statt eine Lücke zu zufahren, müssen die meisten abreißen lassen... das Waschbrett lässt kaum Gruppen zu. Wer sich fit fühlt, frische Beine oder ein Stimmungshoch hat, der fliegt über die Hügel: Bei der Abfahrt wird der Schwung für die nächste Welle geholt. Wessen Beine bereits lahm sind, wessen Kopf das Ziel aus den Augen verloren hat und wem das Wetter übel mit gespielt hat, dem helfen die Abfahrten nicht. Es will nicht mehr flutschen: Kein runder Tritt, keine Stimmung, kein Antrieb, die dem Radfahrer die notwendigen Reserven erschließen... Das Rennen zeigt seine harte Seite: Trotz aller Gemeinschaft bleibt die Fahrt ein Egotrip! Wer's nicht drauf hat, der fällt hinten raus... Ich bin froh, noch „Saft in den Schenkeln zu spüren“, und schwelge in Gedanken. Gjellerasen kommt mir in den Sinn:

## Der Kreisel zur Hölle

Kaum 15 Kilometer vor dem Ziel erhebt sich rechter Hand der E6 der Berg Gjellerasen. Ehrfurchtsvoll schaut so mancher Radfahrer diesen Berg an und betet, diesen Hügel von über 200 Höhenmetern nicht hinauffahren zu müssen. Er wähnt sich bereits in Sicherheit, als er einen unscheinbaren Kreisverkehr ansteuert und erst im letzten Moment die Wegmarkierung bemerkt. Sie zeigt nach rechts Richtung Gjellerasen. Den Gipfel im Blick macht die Straße einige Wellen und man glaubte bereits, den höchsten Punkt der Straße hinter sich zu haben, dann kommt man erneut an einen Kreisverkehr. Und wieder führt die Route geradewegs den Berg hinauf. Die Straße schlängelte sich dreiviertel um den Berg herum. Was zuvor wie ein kurzer knackiger Hügel von vielleicht einem Kilometer anmutet, entpuppt sich als ein langer Anstieg von fast 3 Kilometern. Endlich oben angekommen, kann man aufatmen: Das Ziel ist nah. Mit einer rasanten Abfahrt von Gjellerasen hinunter neigte sich die Große Kraftprobe ihrem Ende. Wer diesen Punkt erreichte, der hatte es geschafft. Diese – zugegeben makabere – rote Fahne für die letzten 10 Kilometer ist seit 1997 aus dem Rennen genommen. Und es mehren sich die Stimmen unter den Fahrern, die „ihre Gemeinheit Gjellerasen“ zurück haben wollen...

Ich vergesse Gjellerasen und wir „fliegen“ über eine Welle hinter Morgeina (km 490). Die Beine sind immer noch locker, der Po schmerzt ein wenig, aber die Stimmung ist wieder richtig gut. Ich lasse dem Kopf freien Lauf und einmal mehr wird mir klar, dass die große Kraftprobe nicht einfach nur ein Rennen ist, dessen einzige Besonderheit in seiner Länge von 540 Kilometern liegt. „Trondheim-Oslo“ ist mehr für mich. Viel mehr! Mir fallen die vielen Anekdoten ein, die das Rennen schrieb.

## Der Fan (1993)

Der Pulk näherte sich unaufhaltsam Hamar (KM 409). Seit Stunden zischten wir durchs Gudbrandsdal. Das ist jenes Tal, dass die Radfahrer von Dombas bis hinter Minnesund aufnimmt. Während ich mit zwei Dutzend Rennradlern in Formation dahinrauschte, als wären wir seit Jahren ein Team, unterbrach in regelmäßiger Folge ein dumpfes Pochen die ruhige Nacht. Immer wieder machte es „Duff... Duff ... Duff“. Es vergingen 20, vielleicht auch 50 Kilometer – Kilometer verlieren in der Monotonie des Pedalierens und angesichts der gesamten Distanz ihre Bedeutung – das Pochen wurde lauter. Langsam, aber kontinuierlich mit jedem Meter, den sich unser Trupp durch die Dämmerung der Mitsommernacht vorarbeitete. Mittlerweile hatte das Pochen ein Lautstärke

erreicht als stünde man in einer Werft in Pappenburg. In einem namenlosen Kaff bogen wir um eine Kurve. Vor uns machte sich Volkfestsatmosphäre breit: Dorfbewohner hatten wie an so vielen Orten den Grill an die Straße gestellt, sich mit Kind und Kegel, mit Großmutter und Hofhund an die Straße gestellt oder es sich auf dem Klappstuhl bequem gemacht und jubelten den „Helden der Landstraße“ entgegen. „Heja, heja, heja“ (schneller) schrieten sie, wie es ihre „Kollegen“ bereits an so vielen Stellen am Streckenrand angestimmt hatten. Stets im Takt schlug ein Jugendlicher mit einer meterlangen Stahlstange aus tiefster Seele auf die Leitblanke. Jedes Mal jaulte die Blanke mit einem Pochen auf. Unter den Stunden der Pein hatte sie bereits eine mächtige Delle. Uns begleitete das Pochen noch einige Kilometer, bis wir bei Minnes in den Hügel verschwanden.

### Rent a Bike (1994)

Zuversichtlich an den Start gegeben musste Armin aus Deutschland nach einigen Hundert Kilometern einsehen, dass sein Knie der Kraftprobe nicht gewachsen war. Mit unerträglichen Schmerzen schied der Deutsche aus dem Rennen aus. In einem Begleitfahrzeug machte er sich auf den Weg, den er eigentlich aus eigener Kraft zurücklegen wollte. Irgendwo zwischen Stange (KM 430) und Minnesund (KM 460) fuhr sein Begleitfahrzeug langsam hinter einem Pulk, der sich eine Rippe des Waschbrettes hochschob. Armins Blick war auf den Seitenstreifen gerichtet. Dort lehnte ein Mann in sich zusammengefallen an der Leitblanke. Neben ihm sein Rennrad, das Oberrohr glatt durchgebrochen. „Stopp!“ schrie Armin seiner Mitfahrgelegenheit entgegen. Er stieg aus, winkte dem zerknirschten Radfahrer entgegen. Während dieser herübertrötete, schnallte Armin seinen Merlin Titanrenner vom Dachträger, holte den Inbusschlüsselsatz aus der Trikottasche und zog die Sattelstütze maximal heraus. Der alte Norweger war etwas begriffsstutzig, als ihm der Deutsche sein Rad anbot. Schließlich nahm er auf dem 4.500 Euro Renner Platz. Die Knie berührten beim Pedalieren fast die Ohren und dennoch lachte er. „Wenn ich schon aufgeben muss, dann soll es wenigstens für etwas gut gewesen sein.“, dachte Armin und schnallte den kaputten Renner aufs Dach. Die beiden fanden sich unter 5000 Radlern am Ziel wieder und tauschten das gebrochene rostige „Ten Speed“ Peugeot und das Edel Merlin zurück. So hatte zu mindestens sein Renner die Kraftprobe zuende gebracht!

### Traumhochzeit (1995)

Dass Trondheim-Oslo für die manchen Radfahrer zur Lebensphilosophie wird, schimmerte bereits an einigen Stellen durch. Welche Blüten dies treiben kann, berichtete Kristian Evensen. Der Journalist nahm an der Großen Kraftprobe teil. Ein Paar schien die Kraftprobe nicht genug Herausforderung zu sein. So bogen sie in Hjerking von der Strecke ab. Sie lehnten ihre Räder an die Mauer der Kirche, betraten diese und verließen eine Stunde später das Gotteshaus als Eheleute. Ob die restlichen 360 Kilometer zur Flitterwochenreise wurden oder geradewegs in die erste Ehekrise führten, verschweigt der Kollege.

### Bestzeit doch kein Rekord (1997)

Einen Rekord der besonderen Art fuhr Brams Moens 1997. Er benötigte in seinem vollverkleideten [Liegerad](#) für die 540 Kilometer von Trondheim nach Oslo 13:46:09 Minuten (Durchschnittsgeschwindigkeit 39,2 km/h) und unterbot die Bestzeit des Schweizer Gilbert Glaus aus dem Jahre 1990 um fast 10 Minuten (13:54:11). Noch bei Tageslicht erreichte er um 20.56.09 das Ziel, über 1,5 Stunden bevor die beiden ersten Rennradfahrer die Ziellinie überfuhren (15:33:21 Roar Skalstad, Atle Pedersen). Die Rennleitung zeigte sich auch von der Leistung nicht gerührt, der die Strecke in 14:31:17 Stunden zurücklegte. Stattdessen überreichten die Organisatoren die Preisgelder an Pedersen und Skalstad. Denn laut Reglement, werden nur Bestzeiten von Mitgliedern der „Rekord pulje“ gewertet! Für Moens wurde die Klasse „Liggesykkel Menn“ definiert. Seit 1998 sind [Liegeräder](#) verboten.

Bei Klofta holt mich die Realität wieder ein und zwar sehr freudig. Der Sechs-Zylinder ist eingelaufen. Wie geschmiert rollen wir über die Hügel. Der Wiegeschritt funktioniert mittlerweile perfekt. Mit 75 km/h geht es die Hügel herunter, im Folgenanstieg geht´s aus dem Sattel und auf der Kuppe haben wir meist noch über 25 km/h drauf. So können einem die Hügel gefallen. Seit

Lillehammer hat uns keiner mehr überholt.

### Radlerfalle Autobahn

15 Kilometer vor dem Ziel biegt die Strecke auf die Autobahn ab. Veteranen wissen, dass nun der letzte lange Anstieg des Rennens folgt. Schier endlos lang bahnt sich die Straße in einer langen Rechtskurve den Berg herauf. Das blanke Ankommen wird zur Maxime. Der olympische Gedanke treibt mich voran, wie den Rest der Triplet-Besetzung auch. In ihren Gesichtern sehe ich noch immer dieses Leuchten. Es blitzt hinter dem Schmerz und der Müdigkeit hervor. Jetzt wo nur noch 10 Kilometer zu fahren sind, wissen wir, dass wir es geschafft haben.

Eigentlich fahren wir jetzt bereits die ersten Trainingskilometer. Für die große Kraftprobe im nächsten Jahr! Wann fangen Sie mit dem Training an?

### Strecke:

Die ersten 100 Kilometer verlaufen von einem kleinen Berg abgesehen flach. Von Trondheim führt die Strecke auf der „E6“ über den ersten Stopp Soknedal (60km) nach Oppdal (2. Stopp 100 km) und erklimmt anschließend das Drivdalen hinauf zum Dovre Hochplateau mit etwa 1100 Metern Höhe. Obwohl das Rennen stets am Wochenende der Mittsommernacht statt findet, wurden hier schon einige Radler von Schneestürmen und Eisregen überrascht. Hinter dem Hochplateau befindet die 3. Verpflegungsstation (Dombas 190). Anschließend sausen die bis zu 2500 Teilnehmer 120 Kilometer seicht bergab (4. Stopp Kvam 263km). In der Station Kvitfjelltunet (320km) wartet eine wieder Essen. Entlang einer ausgeprägten Seenlandschaft trampelnd erreicht der Peleton die Olympiastadt Lillehammer. Für die meisten ist dieses Mittelstück aufgrund der eintönigen Landschaft sehr zermürend. Unmittelbar in Lillehammer gibt es erneut Getränke und die Möglichkeit, auf Feldbetten eine Ruhepause einzulegen (364km). Die abschließenden 180 Kilometer haben ein Waschbrettprofil: Eine Unmenge kleiner Hügel mit giftigen Steigungen entlockt den strapazierten Beinen die letzten Reserven. Die Alten Hasen der „Store Styrkeproven“, warnen stets, dass das Rennen eigentlich erst in Lillehammer beginnt. „Warmrollen“ ist das Motto der ersten 360 Kilometer. Nur wer jetzt noch Körner in den Beinen hat, um die Hügel „platt zu bügeln“, hat Chance auf eine gute Zeit. Sie müssen es wissen, schließlich gibt es einige, die in diesem Jahr zum vierzigsten Mal an den Start gehen und damit keine Kraftprobe aus gelassen haben. Labstationen in Rudshogda (395km), Kolemoe (430km) und Eidsvoll Verk (480 km) sorgen für Stärkung. Exakt bei Kilometer 510 befindet sich die letzte Station Klofta. Hier empfiehlt es sich, nochmals richtig zu verschnauften, da auf den letzten 30 Kilometern drei „stramme“ Steigungen lauern.

Teilnahmevoraussetzungen: Mindestens 17 Jahre, und eine Lizenz des Norwegischen Radfahrverbandes (NCF) lösen (50nkr.). Es besteht Helm- und Lichtpflicht. Liegeräder, zerbrechliche Trinkflaschen und Triathlonlenker sind verboten.

Teilnahmegebühr: Je nach Meldetermin zwischen 1200 und 1600 nkr.

Startzeiten: Freitag 21.00 & 24:00 Uhr für Tourenradler, Samstag ab 7.00 Uhr in Gruppen zu 30 Fahrern und mit 5 Minuten Abstand. Zeitlimit: Sonntag 16.00 Uhr

Termin 2007: 22.bis 24. Juni 2007

### Unser Rad:

Santana Aluminium Triplet „Cabirol“

**Rahmen:**

Nahtlos gezogener Santana/Easton Megasize- Aluminium-Rahmen aus dünnwandigen 20/10/20 konifizierten 7000er Aluminium, 43x26mm Monsterkettenstreben, 4-fach konifizierte Hintergabelrohre, obere Rahmenrohre haben verdickte Sektionen um Bremsaufnahme und den Schweißbereich um das Sitzrohr zu verstärken. Der Rahmen wird zum Verdichten der Oberfläche und zum Entfernen von Stresszonen. Aluminiumrahmen in Cabriobauweise: Der Rahmen ist mit SnS-Kupplungen ausgestattet. So kann das Triplet einfach für Reisen verpackt werden. Zudem kann man das Rad wahlweise als Tandem oder Triplet fahren. Komplettiert mit einer Stahlgabel.

**Ausstattung:**

**Bremsen:**

- Shimano XTR V-Bremsen vorne, hinten (durch Lenkerendschalter gebremst)
- WinZip 10 Zoll Scheibenbremse, mechanisch

**Schaltung:**

- Shimano Ultegra STI, XTR MIX
- Shimano Ultrega 32, 43, 53 – 12-27 Zähne

**Laufräder 28“:**

- Hinten: 40 Loch Mavic ceramic, Hadley Tandemnabe (160mm breit, symmetrisch gespeicht)
- Vorne: Shimano 16 Speichen Tandem-Systemlauftrad
- 28 mm Rennreifen,

**Sonstiges:**

- Nitto Vorbauten, Lenker und Sattelstützen
- Elite Flaschenhalter
- Flightdeck Tacho
- [Chris King](#) Steuersatz

**Gewicht:**

- Ca. 21 kg

**Preis:**

- Ca. 12.000 Euro

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

**Passende Themen beim pd-f:**

[Radreise im Winter: Trondheim-Oslo – The Other Way Round](#)

[Mehr Watt für alle! Effizienz durch Leistungsmessung](#)

[Tour de France: Warum Hobbysportler besser rollen als die Profis](#)

[2015 – Neuheiten für den Radsport vom Mountainbike bis zum Rennrad](#)

[Cyclocrosser: Filigran durchs Gelände](#)

[Typenkunde Rennrad](#)

Themenblatt Rennradfahren – fast wie Fliegen!

[Rad am Ring: Mit dem Hot Rod durch die Grüne Hölle](#)

**Passendes Bildmaterial**