



Cherasco

Carrù

Ceva

Garessio

San Remo

Bordighera

Menton

Monaco

Graz, Feldkirchen

Leibnitz

Radlje ob Dravi

Lavamünd

Klagenfurt

Arnoldstein

Tarvisio

Vicenza

Alessandria

Alba



42 Stunden – ein langer Tag

Josef Uitz

Es ist Donnerstag, der 17. Juli 2008, 06.00 Uhr früh. Gut gelaunt machen wir uns vom südlichen Stadtrand in Graz aus auf den Weg. Das Ziel Monte Carlo möchten wir, das sind *Gernot Turnowsky, Clemens Strauss, Reinhard Igler, Gerald Mori* und *ich*, innerhalb von 38 Stunden erreichen.

In einem Zeitalter, in dem der Mensch in der Lage ist, innerhalb eines solchen Zeitraumes die Strecke von der Erde bis zum Mond zurückzulegen, wirkt diese zeitliche Zielvorgabe ob ihrer Großzügigkeit etwas irritierend. Um dies in ein verständlicheres Licht zu rücken, sollte der Vollständigkeit halber erwähnt werden, dass es die Strecke mit dem Fahrrad zu bewältigen gilt. Das vom Leser eingemahnte Verständnis beschränkt sich selbstverständlich ausschließlich auf die Dimensionierung der Reisezeit, nicht aber auf die Realisierung eines derartigen Vorhabens selbst.

Das Ziel lautet somit, die Strecke von Graz nach Monte Carlo mit dem Fahrrad - nonstop (abgesehen von kurzen Labungspausen) - innerhalb von 38 Stunden zurückzulegen. 1040 km, bloß etwas mehr als ein Megameter, gilt es laut Routenplaner zu bewältigen.

Wer mit dem Strampeln auf dem Drahtesel vertraut ist, kann sich möglicherweise vorstellen, dass es auf einer solchen Reise einige Hürden und System-schwachstellen gibt, die ein solches Vorhaben allzu leicht vereiteln.

Eine dieser potentiellen Schwachstellen ist das Sitzfleisch, immerhin gilt es mehr als 1½ Tage lang

mit einem Sattel vorlieb zu nehmen, der für den verwöhnten Hintern an Komfort doch zu wünschen übrig lässt. Zwar wird vom Allerwertesten lediglich Passivität, also stille Duldung erwartet, doch nicht einmal diese will er dem Langstrecken-Haxler ohne entsprechende Gegenleistung schenken. Er ringt dem Radler Respekt, Hochachtung und Demut ab, der seinerseits keine Kosten und Mühen scheut, ihn mit den besten und teuersten Cremes am Markt zu verwöhnen. Jene Anerkennung, die diesem Körperteil im Alltag versagt bleibt, scheint er sich vom Radfahrer zurückzuholen. Der Langstrecken-Radler wird es meiden, diesen Körperteil in einer seiner umgangssprachlichen Benennungen als Metapher für *Nachteiliges* zu zitieren, zu groß ist die Angst vor der Bestrafung dieses Übermutes.

Das ambivalente Erscheinungsbild des Hinterns beschränkt sich aber nicht nur auf sein Versagenspotential, denn er ist mitunter auch die Quelle jenes seligen Glücks, das dem einigermaßen frischen Radfahrer in der Gestalt von Windschatten zuteil wird. Und dabei kann die voluminöse Ausdehnung des Sitzfleisches beim Vordermann gar nicht üppig genug ausfallen. Die Größe des Hinterns des Vordermannes multipliziert mit dem reziproken Abstand zu diesem ist proportional zum empfundenen Glück. Entgegen mancher sozioethischer Richtlinien macht der Radfahrer keinen Hehl daraus, dass er am liebsten im Windschatten des größten A... unterwegs ist, da ihm dieser den größten Vorteil beschert.

Dieser Vorteil verschwindet allerdings, wenn ein starker Regen kombiniert mit schlechter Sicht in der Nacht das Fahren im Windschatten unmöglich



macht. Südlich von Verona kamen wir etwa zwei Stunden lang in den Genuss eines solchen Niederschlags. Es sollte aber auch die angenehme Facette des Regens nicht verschwiegen werden, denn neben der durchaus angenehmen Abkühlung wurde auch die Müdigkeit erfolgreich verdrängt. Mit der wiederkehrenden Trockenheit entsandte die laue Sommernacht schließlich doch einige massive Schlafattacken. Die Müdigkeit ist nach 22 Stunden Fahrt um 4 Uhr morgens zwar nicht ganz verwunderlich, aber nach „erst“ 620 km doch etwas früh. Die Schlafattacken werden vom Tageslicht zwar wieder besiegt, doch ein Siegesgefühl will sich nicht so richtig breitmachen, denn die Strapazen haben die Wahrnehmungsschwelle längst erreicht.

Geradezu herbeigesehnt haben wir die italienisch-französischen Alpen. Dies jedoch keineswegs wegen der Geländeform, denn nach 30 Stunden und 840 km gibt es kein Bedürfnis nach Bergetappen, sondern vielmehr wegen des absehbaren Endes. Das Ziel, Monte Carlo noch bei Tageslicht des 2. Tages zu erreichen, ist für uns zum Greifen nahe, lediglich errechnete 200 km trennen uns noch vom Ziel.

Es sollte aber anders kommen. Gravierende Navigationsfehler bescheren uns vor allem zusätzliche, schmerzliche Höhenmeter. Die brütende Nachmittagshitze setzt uns zu, die Zeit vergeht, Leistungsfähigkeit und Konzentrationsfähigkeit schwinden, aber Monte Carlo rückt kaum näher. Nach und nach wird die Ahnung, dass wir Monte Carlo – wenn überhaupt – nicht vor Mitternacht erreichen können, zur Gewissheit.

Zu müde um glücklich zu sein, aber jedenfalls erleichtert, erreichen wir nach diesen letzten mühsamen Stunden um 00:40 in der 2. Nacht doch noch das Casino in Monte Carlo, nach 1066 km und 5 100 Höhenmeter, einer Nettofahrtzeit von 35 Stunden 45 Minuten, einer Bruttoreisezeit von 42 Stunden 40 Minuten und einem Energieverbrauch von geschätzten 20 000 kcal pro Person.

Die Begeisterung für eine absurde Idee hat sich also durchgesetzt und dabei sowohl in der Vorbereitungsphase als auch in der Durchführungsphase nicht selten mit dem konkurriert, was wir gemeinhin unter Vernunft verstehen. Eine homöopathische Dosis dieser Vernunft zur Abwägung von Risiken ist zwar unabdingbar, die ungezügelte Präsenz dieser jedoch eher hinderlich, da sie sich von vermeintlicher Tiefsinnigkeit und sicherheitsbedachter Nachhaltigkeit viel leichter betören lässt als von bloßer Begeisterung für ein skurriles Vorhaben.

Ach ja, und das Sitzleder – diese Bezeichnung ist durchaus zutreffend – hat bravourös gehalten.

