



163*

* mal fuhr Patric Grüner 227 Höhenmeter im Ötztal

**48 Stunden lang bergauf und wieder bergab – eine
Fahrt für die Ewigkeit. Eine Fahrt zum Weltrekord:
163 Mal 227 – 36.900 Höhenmeter. Doch der
Extremsportler hat noch andere extremere Ziele.**

Das Portait.



Text: David Binnig **Fotos:** Sportograf, Walter Andre

Es ist 3:07 Uhr nachts, nach einem Sturm, nach Donner, nach Platzregen, nach 141 Fahrten bergauf und bergab, nach 141 Runden, auf dieser einen steilen Straße, die bergauf zu einem Gletscher führt, als er weiß: In diesem Moment habe ich einen Weltrekord gebrochen. Hinter ihm fährt ein Auto, dessen Scheinwerfer ihm den Weg leuchten. Darin sitzen seine Betreuer. Sie schreien es aus den Fenstern: „Weltrekord“!

Er hat es geschafft, sein Ziel erreicht – und doch fährt er weiter, immer weiter, aufwärts, abwärts, noch sieben Stunden lang. Bis er zwei Tage und zwei Nächte lang auf seinem Rennrad sitzt. Bis 48 Stunden vorbei sind. Bis er den bestehenden Weltrekord pulverisiert hat. Oben am höchsten Punkt seiner Runde hält er an, umarmt seine Freunde, macht ein kurzes Video für Facebook, steigt wieder auf sein Rad – und feuert sich und seine Begleiter an: „Weiter. Wir müssen Gas geben.“ Noch sieben Stunden lang. Bis zum zweiten Tag.

227 Höhenmeter – immer wieder

Das Auto ist immer hinter ihm. Bergauf. Bergauf. Durch den Tag. Durch die Nacht. Seine Strecke hat zwei Wendepunkte, die mit Ab-sperrgittern markiert sind. Eine Straße, zwei Kurven. Hier fährt er seine Runden. Ab und an, tagsüber, begleiten ihn andere Rennradfahrer. Doch meist ist er allein. Nachts fährt er im Scheinwerferlicht des Begleitautos. Die Straße, auf der er fährt, ist nicht abgesperrt. Mehrmals am Tag fährt ein Bus an ihm vorbei, oder kommt ihm entgegen, ab und zu ein Auto, ab und zu ein Motorradfahrer. Die Straße ist steil. Sie führt zu zwei Gletschern: dem Rettenbach- und dem Tiefenbachferner. Kurz vor letzteren führt sie durch den Rosi-Mittermaier-Tunnel, den höchstgelegenen Tunnel Europas. Weiter oben endet sie. 2830 Meter über dem Meer. Am höchsten auf einer Straße erreichbaren, asphaltierten Punkt der Alpen. Die Daten der Straße, die hierher führt: 14 Kilometer, 1450 Höhenmeter.

Patric Grüner fährt nicht an den höchsten Punkt – doch er hat sich das höchste Ziel gesetzt. Es ist Sonntag, zehn Uhr morgens, als er aufhört zu treten und von seinem Rennrad steigt. 163 Mal ist er diese eine Straße hoch und wieder runter gefahren – die Ötztaler Gletscherstraße in Sölden. 163 Mal 1,87 Kilometer bergauf. 163 Mal 1,87 Kilometer bergab. 163 Mal 227 Höhenmeter. „Um genau zu sein waren es 162 Auffahrten, für die 163. haben 40 Höhenmeter gefehlt. Als

DER ATHLET



Patric Grüner ist 33 Jahre alt und wohnt in Längenfeld, Tirol. Er war in seiner Jugend Ballspieler und begann erst nach einer schweren Knieverletzung mit dem Radsport. Er wechselte vom Mountainbike in den Lizenzrennsport und schließlich in die

Ultradistanz-Kategorie. Er arbeitet halbtags in der Ferienpension seiner Eltern. Er gewann unter anderem das Race Around Austria 2018 – in den Jahren 2014 bis 2016 war er dort je zweiter. Beim Glocknerman, der Weltmeisterschaft im Ultramarathon, siegte er 2012 und 2015.

www.patric-gruener.at



die 48 Stunden um waren, musste ich genau dort stehenbleiben.“ 36.900 Höhenmeter ist er gefahren – innerhalb von 48 Stunden. Diese Zahlen werden ins Guinnessbuch der Rekorde eingehen. Und dazu sein Name: Patric Grüner hat ein Weltrekord aufgestellt. Den bisherigen hat er um mehr als 5700 Höhenmeter überboten. Um mehr als die gesamte Strecke des Öztaler Radmarathons von den Startern abverlangt. Patric Grüner steigt vom Rad. Er wird gefragt, ob er sich jetzt noch seinem Bett sehne, nach Schlaf, nach Ruhe. Er sagt: „Jetzt wird nicht geschlafen. Jetzt wird gefeiert.“ Zwei Tage zuvor, freitags um 10 Uhr fuhr er los.

Hitze & Kälte

Es ist ein schwülwarmer Sommertag in Tirol. Mittags steigt die Temperatur auf 30 Grad. Doch schon fünf Stunden nach seinem Start bricht das erste Unglück über ihn herein: ein schweres Gewitter. Platzregen. Kälte. „Ich musste anhalten. 100 Meter neben mir hat ein Blitz eingeschlagen. Und durch das viele Wasser auf der Straße wurde das Abfahren zu gefährlich.“

Für eine Abfahrt braucht er rund 1,5 Minuten. 90 Sekunden Erholung pro Runde – viel zu kurz, um zu regenerieren. Weder körperlich noch geistig. Denn um mental abzuschalten, ist die Abfahrt zu fordernd. Die Rekordstrecke ist im Durchschnitt 12,7 Prozent steil. Bergauf kann er sich keine Sekunde erlauben nachzulassen. „Wenn man bei solchen Steigungsgraden kurz aufhört zu treten, fällt man um.“ Nach dem Gewitter ist die Luft abgekühlt. Auf rund

20 Grad. Einige Stunden später, am Abend, hat es noch 13 Grad. Und: Es regnet noch immer. Fünf Stunden am Stück. Erst in der Nacht lässt der Regen nach. Die Straße trocknet ab. Jede Abfahrt auf der regennassen Straße kostet Zeit. 40 bis 60 Sekunden – im Vergleich mit seinen Rundenzeiten bei trockenen Bedingungen. Immer wieder wechselt Patric Grüner seine Kleidung: Regenjacke, Regenhose, Windweste, Armlinge, Beinlinge. Seit dem Morgen ist er in einem kurzen Trikot und einer kurzen Radhose unterwegs. Bis wieder der Regen einsetzt – und nicht mehr aufhört. Sieben Stunden lang. Erst in der Nacht ziehen die dunklen Wolken weiter. Und geben den Blick auf die Sterne frei.

Mentale Stärke

Patric Grüner fährt weiter, immer weiter. Er ignoriert den Regen, den Wind, die Nacht, die Müdigkeit. Er arbeitet seit Jahren mit einem Mentaltrainer zusammen. „Ich habe gelernt, mich selbst zu motivieren – indem ich mich auf positive Dinge fokussiere und indem ich mir ständig Teilziele setze. Ziele, die nicht zu weit weg sind, die erreichbar sind. Wie der Sonnenaufgang oder die nächste Portion Kartoffelbrei, die mir meine Helfer aus dem Auto reichen. So hangle ich mich geistig von Zwischenziel zu Zwischenziel – und kann mich selbst aus Tiefs herausziehen. So auch in der zweiten Nacht auf dem Rad. Das war die schlimmste Phase, zwischen ein und drei Uhr. Ich dachte, dass ich stehe. Es ging überhaupt nicht mehr vorwärts. In dieser Phase habe ich dann nur von

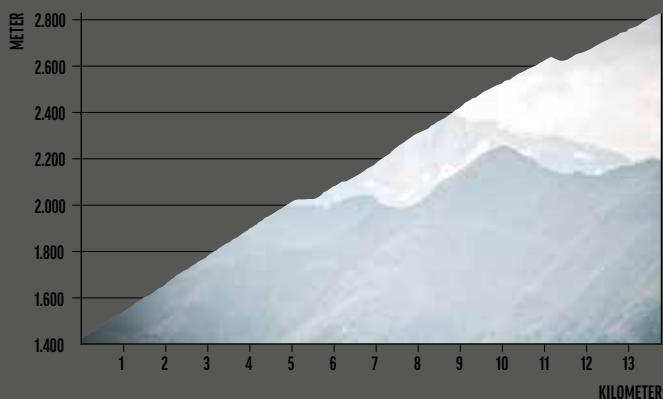


„Mit 71,5 Kilogramm bin ich schwer für einen Bergfahrer. Während der 48 Stunden kam ich auf eine Durchschnittsleistung von rund 250 Watt.“

DER BERG

Patric Grüner stellte diesen neuen Weltrekord an der Ötztaler Gletscherstraße auf – beziehungsweise einem Abschnitt davon. Doch es lohnt sich, die ganzen 1450 Höhenmeter auf sich zu nehmen. Denn hier kann jeder selbst einen Rekord erleben. Denn hier findet sich der höchste asphaltierte, also mit dem Rennrad erreichbare Punkt der Alpen. Hier kann man bis auf eine Höhe von 2830 Meter über dem Meer fahren. Bis zum höchsten Punkt der Zufahrtsstraße zum Tiefenbachferner. Damit übertrifft die Gletscherstraße sogar die berühmte Cime de la Bonette in den französischen Alpen, die jedoch den Rekord als höchstgelegene Passstraße hält.

Zum Tiefenbachferner



Runde zu Runde gedacht.“ Zu diesem Zeitpunkt muss er sich längt auf sein Körpergefühl verlassen. Denn an seinen Wattwerten kann er sich nicht mehr orientieren: Sein Powermeter hatte sich bereits nach 20 Stunden verabschiedet. Der Leistungsmesser ist das einzig Besondere an seinem Rekord-Rad. „Ich will ein Rad, das funktioniert. Deshalb habe ich an meinem Trek Emonda SLR auf ein Gewichtstuning bewusst verzichtet. Auch weil ich ohnehin schwer für einen Bergfahrer bin: 71,5 Kilogramm.“ Seine Durchschnittsleistung der ersten 20 Stunden: 270 Watt.

„Ich denke für die 48 Stunden waren es dann so rund 250 Watt. Denn nach dem Ausfall des Powermeters habe ich mich eben an meinen Rundenzeiten orientiert. Ich wusste: Wenn ich pro Auf-fahrt zwischen zwölf und 13:30 Minuten brauche, bewege ich mich in dem geplanten Leistungsbereich.“ Während seiner Rekordfahrt sollte Patric Grüner ein Kilogramm Gewicht verlieren. Seine Ernährungsstrategie: ein Sport-Kohlenhydratgetränk in den Trinkflaschen, ab und zu Cola, Kaffee und ein Koffein-Sportgetränk – dazu Energiegels. Viele Gels. Auf Riegel oder feste Nahrung verzichtet er, mit der Ausnahme von einigen wenigen Bananen im Laufe der 48 Stunden. Dazu kam ein Spezialmittel: Kartoffelbrei. Serviert aus dem Begleitwagen, gereicht in kleinen Tüten, aus denen er sich das Püree einfach während der Fahrt in den Mund drücken kann. Die Stunden vergehen. Die kleine Akkulampe an seinem Lenker spendet kaum Licht. Er ist auf die Scheinwerfer des Autos hinter ihm angewiesen. Bergauf blickt er nach oben. Die Wolken geben das Funkeln der Sterne frei. Bald geht die Sonne auf, irgendwo hinter den Tiroler Bergen. //



PATRICGRÜNERINTERVIEW

„NACH 40 STUNDEN BEKAM ICH EINEN ENERGIESCHUB“

RennRad: Patric, wie kommt man auf die Idee, 48 Stunden lang auf derselben Straße einen Berg hoch und wieder runter zu fahren?

Ich mag eben das Extreme, die Langstrecke. Die Idee für den Höhenweltrekord schwirrte mir schon seit einigen Jahren im Kopf herum – nur hat mir die Zeit gefehlt, sie umzusetzen. Heuer passte es perfekt, als Vorbereitung auf mein großes Ziel, das Race Across America, in meinen Rennkalender.

Wie und wann kamst du zum Radsport?

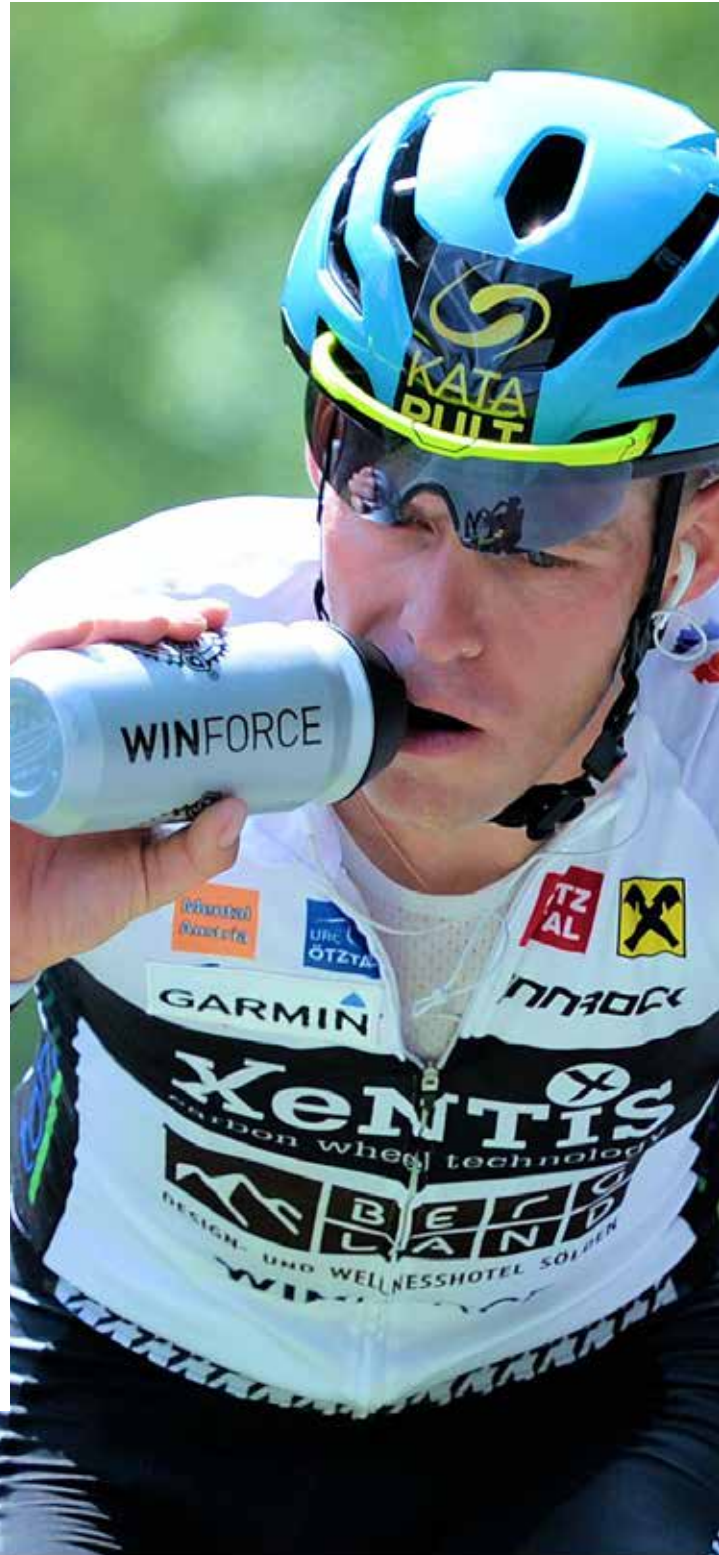
Ich kam im Jahr 2000 zum Radsport, nach einer Knieverletzung beim Fußballspielen musste ich als Therapie ab aufs Rad und von dem Tag an hatte mich das Radsportfieber erwischt. Ich fing bei meinem Heimverein, bei dem ich heute noch Mitglied bin, dem URC Ötztal mit dem MTB an. Danach ging es aufs Rennrad. Mit dem Radteam Tirol war ich bei österreichischen Radbundesliga am Start. Aber erst im Langstreckenfahren fan ich meine Berufung. Ich fing mit Zwölf-Stunden-Rennen an und machte mit 24-Stunden-Rennen. Die Strecken wurden immer länger und extremer.

Wie lange hast du dich auf den Rekord darauf vorbereitet?

Die Vorereitungen starteten im November 2018. Ich habe dann die Leute vom Guinnessbuch der Weltrekorde kontaktiert. Allein die sehr ausführliche Protokollführung auf Englisch war schon eine Herausforderung für mein Team. Mein konkreter Trainingsplan hat dann so ausgesehen, dass ich über den gesamten Winter hinweg ein starkes Grundlagentraining mit den Tourenskiern in meiner Heimat, der Ötztaler Bergwelt, absolviert habe. Anschließend dazu ging es für zweimal jeweils 14 Tage hinweg für ein Trainingscamp nach Mallorca – und in der Intensivvorbereitungsphase habe ich dann durchschnittlich 20 bis 35 Stunden trainiert, wobei ich mir jeweils einen Ruhetag pro Woche gönnte.

Welche Rolle spielt der Kopf? Wie hält man das mental durch, so oft dieselbe Strecke zu fahren, 48 Stunden lang?

Ich baue schon seit vielen Jahren auf meinen Mentaltrainer Michael Deutschmann von Mental Austria. Er ist eine sehr wichtige Person in meinem Team. Er hat mich auch während der Rekords-Fahrt betreut. Deshalb fiel es mir fast immer leicht, mich auch ganz auf das Hier und Jetzt zu konzentrieren. Auf meine einzige Aufgabe in diesen 48 Stunden: In die Pedale zu treten. Nach 40 Stunden war das Ziel den Rekord zu erreichen schon zum Greifen nahe – das erzeugte in mir einen enormen Energieschub. //



LANGTRECKEN-EVENTS: ZIELE

Patric Grüners nächstes großes Ziel lautet: RAAM 2020 – das legendäre Race Across America, das härteste Radrennen der Welt. Die Strecke: einmal quer durch die USA, fast 5000 Kilometer weit. Sein Ziel: das Podium. „Dafür stelle ich mein Training um. Vor allem werde ich im Winter noch deutlich mehr trainieren als bisher.“ Eine Teilnahme beim RAAM ist logistisch ein Mehrjahresprojekt. Man braucht etliche Helfer, mehrere Begleitautos, Topmaterial. „Ich rechne mit Kosten von 50.000 Euro. Ich versuche, das Budget über Sponsoren einzuholen, aber das ist sehr sehr schwierig. Aktuell fehlen mir noch 15.000 Euro.“ Auf dem Weg dorthin nimmt Patric Grüner an einem anderen Langdistanz-Radrennen in den USA teil: den Weltmeisterschaften im 24-Stunden-Fahren. Der Austragungsort: Borrego Springs in der kalifornischen Wüste. Schon 2017 war Patric Grüner beim RAAM am Start. Doch er erreichte das Ziel nicht. Am sechsten Tag – nach mehr als 3500 Kilometern – musste der Tiroler das Rennen aufgeben. Er litt am sogenannten „Shermer's Neck“, einer Muskelverspannung im Nackenbereich. „Ich konnte meinen Kopf nicht mehr heben und bin dann deshalb an einem Stoppschild vorbei auf eine vielbefahrenere Kreuzung gefahren. Das war das Ende meines RAAM. Das Shermer's Neck ist ein typisches Problem für ein solches Ultradistanz-Rennen. Bei jedem RAAM erwischt es einen bis drei Teilnehmer. Bei mir stand bereits eine vorübergehende Querschnittslähmung im Raum. Ich hatte monatelang damit zu kämpfen.“ Zu Patric Grüners Zielen auf dem Weg zum RAAM zählen etwa:

Der Glocknerman: 1.000 Kilometer – 16.000 Höhenmeter

Das Race Around Austria: 2200 Kilometer – 30.000 Höhenmeter

DAS TRAINING

„Früher bin ich sehr viel Indoor, auf dem Rollentrainer, gefahren – umgerechnet so 13.000 Kilometer pro Jahr. Heute habe ich dank meines Trainers Daniel Rubisoier eine ganz andere Strategie. Die lautet: Alternativsport. Im Winter fahre ich noch maximal zweimal pro Woche auf der Rolle, je 1,5 bis zwei Stunden lang. Den großen Rest der Trainingszeit verbringe ich auf Skiern. Ich gehe so vier bis fünf lange Skitouren pro Woche, vier, fünf, sechs Stunden lang jeweils. Im letzten Winter habe ich so 70 bis 80 Touren gemacht zwischen Ende Oktober und Ende März. Und kam dabei auf rund 100.000 Höhenmeter. Da ich halbtags arbeite und mir das Ganze auch recht frei einteilen kann, habe ich auch den Luxus, zwei bis drei Mal pro Jahr ein Trainingslager ma-

chen zu können. Während der Saison denke ich dann immer in Vier-Wochen-Blöcken: Auf drei Trainingswochen, in denen die Belastung immer weiter ansteigt, folgt eine Regenerationswoche mit deutlich geringeren Umfängen und Intensitäten. Im Winter trainiere ich zu 85 Prozent im Grundlagenbereich. Im Frühjahr wird es dann intensiver. Meist stehen dann pro Woche zwei Grundlageneinheiten auf dem Plan. Der Rest sind dann Intervalle und Kraftausdauertrainings. In den Krafraum gehe ich auch regelmäßig – leider, denn damit werde ich nicht warm, aber das Krafttraining ist eben nötig. Vor allem die Stabilisationsübungen für den Oberkörper. Ich hatte vor fünf Jahren eine Bandscheiben-Operation, deshalb muss ich extrem viel für den Rücken machen. Gleiches gilt für meine Nackenmuskulatur. Dafür werden ich zukünftig mit Athleten der österreichischen Ringer-Nationalmannschaft trainieren. Die sind da Spezialisten.“

DIE TRAININGSLAGER

Anzahl pro Jahr: zwei

Dauer: je zwei bis drei Wochen

Ort: Mallorca

Ziel & Inhalt: Grundlagenausdauer

Umfang: 1000 bis 1200 Kilometer pro Woche

Trainingsstunden: 38 bis 40 pro Woche

WINTER-TRAINING: DER TAGESABLAUF

Sonnenaufgang: 3 bis 5 Stunden Skitour, 2000 bis 3000 Höhenmeter

Vor- und Nachmittag: Arbeit in der Pension

Früher Abend: Krafttraining mit Core-Übungen, Kniebeuge etc.

Später Abend: 2 bis 3 Stunden Rollentraining, zum Beispiel mit je 2 Mal 20 Minuten K3: schwerer Gang, niedrige Trittfrequenz

DIE SAISON: TRAININGSEINHEITEN

Kraftausdauer: 30 Minuten GA1 – 2 Mal 30 Minuten K3 mit rund 45 Umdrehungen pro Minute und jeweils rund 15 Minuten aktiver Pause dazwischen – gefolgt von 1,5 Stunden Grundlage

Intensive Intervalle: 30 Minuten GA1 – 4 Mal 4 Minuten All-Out-Intervalle mit 100 Prozent Intensität und je 2 Minuten aktiver Pause – gefolgt von 3 Stunden Grundlage

