

Rückblick Mai 2024 bis Juni 2024



Mai 2024-Juni 2024

Argovia Cup Lostorf	1
ÖKK Bike Revolution Chur	2
Bergrennen Silenen-Bristen	3
Nove Mesto Weltcup	3
ÖKK Bikerevolution Engelberg	5
Tour de Suisse	6
Weltcup Crans Montana	9

Den letzten Bericht habe ich kurz nach der Heimreise von den Weltcups Brasilien geschickt. Der Jetlag, die Reisemüdigkeit und der Rennstress spürte ich noch einige Tage und ich nahm diese Woche etwas gemütlicher.

Argovia Cup Lostorf

Spontan habe ich mich aber trotzdem dazu entschieden, ein kleineres Rennen in Lostorf zu fahren. Mein Team war dort und es gab auch ein paar Weltranglisten-Punkte zu gewinnen. Nach der ersten Runde konnte ich mich gemeinsam mit meinem Teamkollegen Nick Burki und einem weiteren Fahrer vom Rest des Feldes absetzen. Ich konnte zwar mit der Gruppe mitfahren, war aber nicht in der Lage das Tempo nochmals zu erhöhen. Am Ende der zweitletzten Runde musste ich die beiden ziehen lassen, ich hatte aber immer noch Sichtkontakt. Es gelang mir in der letzten Runde nochmals zum einen Fahrer aufzuschließen und schlussendlich konnte ich mir im Sprint den zweiten Rang sichern. Der Sieg ging an meinen Teamkollegen und somit feierten wir einen Doppelsieg.

Dieses Rennen war auch der Auftakt zu einem großen Trainingsblock hinsichtlich des Weltcups in Nove Mesto. Deshalb habe ich gleich nach dem Rennen noch 2 Stunden der Heimfahrt mit dem Fahrrad zurückgelegt. Am Abend war ich dann definitiv müde. Auch die darauffolgenden Tage habe ich 4-6 Stunden am Tag trainiert.

ÖKK Bike Revolution Chur

Mit dem vielen Training war ich schon gut ermüdet. Manchmal ist es aber auch möglich mit solcher Vorer müdung gute Resultate zu fahren. Man kommt in den „Flow“, die Beine drehen und auf dem Velo fühlt es sich einfach gut an. Es gibt aber keine Garantie dafür, es kann auch völlig in die Hose gehen und man „kommt nicht vom Fleck“. Am Freitag machte ich ein Ruhetag und am Samstag schaute ich die Strecke an. Am Sonntagnachmittag war das Rennen und an diesem morgen zuvor beschränkte ich meine körperlichen Aktivitäten auf das Minimum, ich war müde und schläfrig wegen der anstrengenden Woche.

Rechtzeitig auf das Rennen wurde ich aber wieder wacher. Chur ist eine Kletterstrecke, ein langer Aufstieg, eine lange Abfahrt mit einem kurzen Gegenanstieg. Es waren praktisch alle Schweizer Topfahrer am Start, aber nur ein paar wenige ausländische Fahrer. 9 Runden galt es zu fahren. Gleich in der ersten Runde attackierte Nino Schurter und mein Teamkollege Luca Schätti bei der Attacke auch aktiv. Die beiden fuhren schnell 30 Sekunden Vorsprung heraus. Ich fühlte mich auch noch sehr gut.



Gemeinsam mit Lars Forster gelang es mir mich von der Verfolgergruppe zu lösen und der Abstand blieb konstant zwischen 20 und 30 Sekunden. Der Rennverlauf war spannend, denn



Schurter hatte bei Rennhälfte einen Platten. Forster konnte zu Schätti aufschließen und ihn in der letzten Runde überholen und ich fuhr auf den sehr coolen 3ten Platz. Dieses Resultat war ein Befreiungsschlag. Es tat so gut, endlich mal zeigen zu können, was möglich ist. Das Rennen wurde auch im TV übertragen und die Medien presents war

dementsprechend sehr gut. Somit haben zwei Fahrer des kleinen Biketeam Solothurns dem Rennen den Stempel aufgedrückt und gezeigt, dass wir auch dazu gehören. Das war ein Hammer Tag!

Bergrennen Silenen-Bristen

Das viele Training schien also meine Rennperformance nicht zu stark zu beeinflussen. Somit konnte ich meinen Trainingsblock getrost weiterziehen. 4 Tage nach Chur, am Donnerstag, war dann das Bergrennen von Silenen nach Bristen. Ich konnte 2019 das letzte Mal daran teilnehmen. Umso mehr freute ich mich auf dieses Rennen. Ich wusste ehrlich gesagt nicht was ich erwarten konnte. Mit meinem 78kg bin ich nun mal 15-20kg schwerer als ein Bergfahrer. Nichtsdestotrotz wusste, dass wenigstens meine Form stimmte. Bis zur letzten Kehre der Bristnerstrasse war ich noch in der Komfortzone. Ich entschied dann anzugreifen und zog das Tempo bis zur „Stüttmatt“ weiter. Dort waren wir noch zu zweit. Kurz vor der Kuppe überholte mich dieser eine Fahrer noch und konnte das Rennen 3 Sekunden vor mir gewinnen. Ich war happy mit dem Rennen und es war wieder mal eine super Stimmung mit vielen Zuschauern.



Danach folgte nochmals eine Woche mit vielen Trainingsstunden, bevor ich dann einige Tage Pause machte, um optimal erholt zu sein für Nove Mesto. Eines meiner Highlights in diesem Jahr.

Nove Mesto Weltcup

Nove Mesto ist etwa 10 Autostunden vom Kanton Uri entfernt. Die Reise verlief erstaunlich zügig, aber ich war definitiv froh, am Mittwoch Abend dort angekommen zu sein. Am selben Abend machten wir mit dem Team noch zu Fuss eine Steckenbesichtigung. Es ist angenehm nach so einer langen Autofahrt sich noch etwas zu bewegen und zugleich kann man sich schon die optimalen Linien herausuchen und defektanfällige Stellen genauer unter die Lupe nehmen. Bei den Weltcups gibt es jeweils strikte Trainingszeiten auf der Strecke, wenn man diese nicht einhält, kann es bis zu einer Disqualifikation führen. Von Donnerstag weg gab es dann auch das erste Zeitfenster um auf der Strecke zu trainieren. Ich hatte ein gutes Gefühl und freute mich sehr auf den Wettkampf. Am Freitag und Samstag regnete es noch teils stark und die Strecke wurde schwierig zu befahren. Am Sonntag, unserem Renntag, schien dann aber die Sonne und bis am Nachmittag war die Strecke auch schon wieder ziemlich trocken.

Mit Startnummer 72 ging ich ins Rennen, das ist ungefähr die 9te Startreihe. Somit musste ich darauf hoffen, dass alle vor mir Startenden gut wegkommen. Nach etwa 100 Meter gab es dann einen grossen Sturz knapp auf der linken Seite von mir. Ich kam zum Glück daran vorbei. Es gab noch einige weitere heikle Szenen, aber mir gelang eine ziemlich gute Startphase. Ich kam als 48

zurück aus der Startrunde und dazu fühlte ich mich immer noch sehr gut. Dann kam eine weitere Challenge, die Aufholjagt. Einerseits will man so schnell wie möglich Fahrer überholen, andererseits darf man auch nicht zu viel Gas geben, da es immerhin noch 7 Runden und somit 80 Minuten zu fahren gibt. Mein Ziel war es in die Top 20 zu fahren und ich bin mittlerweile überzeugt, dass das machbar ist. Am Ende der 5ten von 7en Runden fuhr ich



als 22er über die Ziellinie, die Top 20 in Griffweite. Doch leider büßte ich ab da mein Anfangstempo ein und meine Rundenzeiten wurden langsamer. Ins Ziel kam ich schlussendlich als 30er. Fast wäre es eine perfekte Aufholjagt geworden, aber eben nur fast. Ich habe alles versucht und bin trotzdem zufrieden mit dem Rennen. Auch wenn ein 30er Platz nicht spektakulär gut kling, ich bin auf der Rangliste fast ausschließlich von Fahrern umgeben, die schon mal auf dem Weltcuppodest standen. Ins Ziel sprintete ich zum Beispiel mit Christopher Blevins, der in Brasilien im April einen Weltcup gewonnen hat.



Eine unglaubliche Stimmung mit tausenden Zuschauern während unseres Rennens, ein richtiges Fest!

Die ganze Woche hat so Spass gemacht, die Stimmung im Team ist super und es war einfach eine großartige Zeit. Am nächsten Tag um 7:00 fuhren wir dann nach Hause. Gut 120km der Strecke machten wir mit dem Rennrad und schlussendlich traf ich um 22:00 zu Hause ein.

ÖKK Bikerevolution Engelberg

Während der Heimreise von Nove Mesto machte sich etwas Schluckweh bei mir bemerkbar. Das Gute war, ich fühlte mich eigentlich immer leistungsfähig. Es war eine leichte Erkältung, die Nase war etwas zu, aber ich bereitete mich normal für das Rennen in Engelberg vor. Die ganze Woche war es ziemlich nass und gar nicht sommerlich. Somit war schon früh klar, in Engelberg gibt es eine Schlammschlacht. Wenigstens regnete es am Sonntag nicht allzu stark.

Die Bikes haben wir voll auf Schlamm ausgelegt. Dünne reifen, kleine Schutzbleche und mit Klebeband haben wir noch alles abgeklebt, wo sich viel Schlamm ansammeln könnte. Das Teilnehmerfeld war ähnlich wie in Chur, praktisch alle Schweizer waren am Start. Durch die vielen Rennen vor unserem Start, sah die Strecke etwas anders aus als am Vortag bei der Besichtigung und es galt von Beginn weg die besten Linienoptionen zu finden. Früh setzte sich Marcel Guerrini solo ab und konnte das ganze Rennen einen Vorsprung von etwa 20



Sekunden verwalten. Ich hatte eine super Rennhälfte, fuhr einige Runden mit Schurter und Forster und konnte mich zwischenzeitlich von ihnen auf Platz 2 absetzen. Gegen Ende des Rennens kam dann wieder alles zusammen und das Rennen war wieder offen von Platz 2-6. Am Schluss musste ich mich mit Rang 5 begnügen. Es war definitiv nicht einfach in diesen Bedingungen zu fahren. Trotz diesen schlammigen und selektiven Bedingungen war das Rennen extrem eng. Ich verlor gerade mal 49 Sekunden auf den Sieger. Es ist toll zu sehen, dass wenn ich mal kein Starthandicap habe, mit den weltbesten mithalten kann.

Tour de Suisse



Manchmal ändern sich Pläne kurzfristig, das habe ich in den vergangenen zwei Jahren oft erlebt. Dieses Mal war es aber eine Änderung, die überwiegend positive Folgen für mich hatte. Als ich in Nove Mesto war, meldete sich der Strassennationaltrainer, ob ich bei der Tour de Suisse dabei sein will? Swiss Cycling kann seit einigen Jahren bei der Tour de Suisse und Romandie ein Team stellen. Die Fahrer dürfen aber maximal 25 Jahre sein. Ich habe mich bereits im letzten Jahr für die Rundfahrten interessiert und zögerte nicht lange, als ich nun tatsächlich die Möglichkeit bekam. Das war rund 2 Wochen vor der Tour de Suisse. Viel Zeit für spezielle Vorbereitung blieb also nicht.



Am 16 Juni war der Start der Tour de Suisse. Zwei Tage zuvor konnte ich noch als Hauptprobe das Profirennen in Gippingen fahren (GP des Kantons Aargau). Ich war nervös, da ich seit einem Jahr kein Strassenrennen mehr gefahren bin und sowieso noch nie ein Rennen auf Profiniveau bestritten hatte. Hauptaugenmerk legte ich auf die Verpflegung. Ich wusste, das wird auch an der Tour de Suisse einer der wichtigsten Punkte sein. Im Bikerennen über 1.5h fahre ich selten mit Gels. Bei Strassenrennen geht das aber fast nicht ohne. Das Rennen in Gippingen wurde wie erwartet zum Ausscheidungsrennen. Bei der zweitletzten Runde

wurde auch ich Opfer des höher werdenden Tempos am langen Berg und ich fuhr das Rennen in

einer kleineren Gruppe zu Ende. Es war für mich ein gelungener Tag und es nahm mir etwas die Nervosität für die Tour de Suisse.

Wir reisten nach dem Rennen direkt weiter zum ersten Hotel der TDS. Die Hotels sind teilweise weit weg von den Etappenstarts bzw. der Etappenziele. So mussten wir vor und nach den Etappen jeweils 1-2 Stunden Autofahren.

Nach der Teampräsentation am Samstag, welche für mich eine komplett neue Erfahrung war, starteten wir am Sonntag mit einem 5 Kilometer Prologzeitfahren in Vaduz. Das Zeitfahrvelo bekam ich einige Tage zuvor und draußen bin ich im Vorfeld zweimal damit gefahren. Grund genug, um mich auf dieses Rennen zu freuen, oder? Leider regnete es dummerweise während meiner Fahrt und ich musste als einer der einzigen auf nassen Straßen fahren. Ich fühlte mich aber gut und ich erreichte das Ziel immerhin in den Top 50.



Danach ging es los mit den Etappen. Die diesjährige TDS beinhaltet viele Höhenmeter und als Bergfahrer hatte man sicher Vorteile. Mit meinem Kampfgewicht von fast 80 kg zähle ich also nicht zu den Bergziegen. Wir von Swiss Cycling hatten keinen Leader, niemand von uns 7 hatte ausreichende Kletterfähigkeiten, um im Gesamtklassement vorne mitzufahren. Es war aber wichtig, dass wir das Trikot von Swiss Cycling gut vertreten und präsentieren. Die beste Variante dafür war täglich in den Fluchtgruppen präsent zu sein. Dazu gab es noch Sonderwertungen, auf die wir uns konzentrieren sollten. Die ersten beiden Tage waren die flachsten Etappen. Trotzdem beinhalteten sie 2000 bzw. 2500 Höhenmeter auf eine Distanz von 160 und 176km. Es war von Tag eins weg wunderschön auf den Schweizer Straßen so ein Rennen zu fahren. Überall waren sehr viele Zuschauer, in den Dörfern schienen alle Menschen ihre Arbeit liegen gelassen zu haben und wahrscheinlich ziemlich jede Schulklasse stand begeistert auf den Trottoirs. Jeder Tag verlief anders, unzählige neue Eindrücke. Ich glaube, ein spannenderer Tag als in einem Radsportpeleton kann man nicht erleben. An jedem Tag kam irgendwann der Moment, wo der Körper am Limit angelangt war, manchmal früher und manchmal später. Das Resultat war bei mir immer etwas nebensächlich. Was ich diese Woche erleben und lernen durfte, war für mich schon Erfolg genug.

Das Highlight war dann der Mittwoch und somit Tag 4. Der Start war in Rüşchlikon ZH und das Ziel auf dem Gotthardpass. Die Route führte also quer durch den Kanton Uri. Bei dieser Etappe wollte ich unbedingt in die Fluchtgruppe. Den Albispass, gleich bei Etappenbeginn überquerte ich etwa an 20er Stelle. Danach ging es direkt weiter mit den Attacken für die Fluchtgruppe. Leider verpasste ich dann die richtige Fluchtgruppe, welche etwa nach 45 Minuten Rennzeit davonzog. Mir war im Vorhinein bewusst, dass ich nicht mit der Spitze auf dem Gotthard ankommen kann, zu hoch ist das Tempo der Bergfahrer. Die Schöllenen Schlucht hinauf wurde mir dann das Tempo zu hoch und ich musste das Feld ziehen lassen. Von da an genoss ich den Rest der Etappe.

Der darauffolgende Tag im Tessin war dann ein harter Brocken. Gleich zu Beginn gab es zwei Anstiege, der erste ca. 13 Minuten und der zweite war über 30 Minuten, welche beide Vollgas gefahren wurden. Das Feld wurde auseinandergerissen und ich brauchte wieder einige Zeit, bis

ich mit meiner Gruppe im Feld zurück war. Zum Glück waren in meiner Gruppe viele starke Fahrer, darunter auch die Schweizer Dillier und Hirschi. Dahinter waren aber noch viele Fahrer, die das Feld den ganzen Tag nie mehr gesehen hatten. Nach 3 Stunden Renndauer wartete als Dessert noch der Schlussaufstieg von Biasca nach Cari mit 1300 Höhenunterschied und einer Länge von 30km. Im Ziel waren es auch an diesem Tag insgesamt über 3200 Höhenmeter.

Nach dieser Etappe war ich am meisten kaputt und der Tag hinterließ auch eine grosszügige Müdigkeit. Nach dem Renntag war das A und O, sich möglichst schnell zu erholen. Das wichtigste ist, schnell etwas zu Essen. Da die Zieleinfahrt meist ca. um 17:00 ist, konnten wir nicht allzu lange im Zielbereich bleiben und fuhren sofort mit den Autos zum Hotel. Zwischen 19:00 und 20:00 waren wir dann jeweils beim Hotel. Danach bekam jeder Fahrer, jeden Tag eine Massage. Das bedeutete aber, dass das Nachtessen nicht vor 21:00 war. Da die Etappen aber immer nach 12:00 starteten, mussten wir am morgen auch nicht früh aufstehen.



Am Donnerstag konnten wir wegen zu viel Schnee auf der Passhöhe, nicht über den Nufenenpass fahren. Die Etappe wurde stark gekürzt und die Rennzeit betrug nur knapp eine Stunde. Wir starteten in Ulrichen, fuhren das Wallis hinunter und am Schluss wartete noch eine Schlussteigung auf Blatten-Belalp auf uns. Ich versuchte diesen Tag möglichst energiesparend zu fahren, um dann für die letzten zwei Tage nochmals fit zu sein.

Dann kam nochmals eine knackige Etappe mit Start in Villars sur Ollons. Wieder mussten wir über 3000 Höhenmeter zurücklegen. Beim längsten Anstieg fiel ich zurück und fuhr die Etappe noch in einem Gruppetto zu Ende.

Fürs grosse Finale haben die Veranstalter nochmals ein Zeitfahren geplant. Das Zeitfahren war aber nicht flach, sondern nach der 6km Fläche kam ein saftiger Anstieg von 800 Höhenmetern. Spannend wurde die Entscheidung daher, welches Bike man gebrauchen sollte. Ich entschied mich die ersten 6km mit der Zeitfahrmachine zu fahren, danach aber aufs normale Bike umzusteigen. Hinter mir fuhr Albasini mit dem Auto, welcher mir permanent Infos über den Funk ins Ohr gab. Roger Theel, der langjährige Mechaniker von Fabian Cancellara fuhr als Mechaniker mit. Als die Steigung begann, musste ich anhalten, Roger hat mein anderes Bike vom Dach des Autos genommen und mir übergeben. Der Fahrradwechsel verlief erstaunlich reibungslos, man hätte fast denken können, dass wir das vorher geübt hatten. Ich fuhr die 70te Zeit an diesem Zeitfahren und konnte damit immerhin einige bekanntere Namen hinter mir lassen.

Die Tour de Suisse war damit geschafft. Obwohl Swiss Cycling kein World Tour Team ist und sicherlich auch nicht ein solches Budget hat, haben Sie uns Fahrer maximal gut betreut. Wir Fahrer mussten nicht viel mehr tun, als Fahrrad fahren, essen und schlafen. 8 Tage hintereinander Rennen fahren war für mich eine neue Erfahrung, aber mein Körper hat das ganze ziemlich gut mitgemacht. Ich bin gespannt, wie ich mich davon erhole.

Weltcup Crans Montana

Noch am gleichen Tag wie die Tour de Suisse zu Ende gegangen ist, bin ich nach Andermatt gefahren. Dort konnte ich mich ideal auf die Crans Montana-Höhe akklimatisieren (ca.1500 mü.M. Gemeinsam mit 4 anderen Schweizer Bikern konnten wir von den BASPO Gebäuden profitieren. Am Donnerstag fuhren wir dann ins Wallis. Ich war gespannt auf die neue Weltcupstrecke. Im vergangenen Jahr hatten wir dort die SM, aber die Strecke wurde nochmals überarbeitet. Am Donnerstag, noch bei trockenen Bedingungen, war die Strecke schon ziemlich technisch. Leider regnete es von da an fast permanent und die Strecke wurde vor allem bei den Aufstiegen auf Waldboden unfahrbar. Zudem wurden die Abfahrten teilweise sehr gefährlich und die Streckenbauer mussten große Kritik einstecken. Es gab viele Stürze und viele Verletzte, die abtransportiert werden mussten. Das Rennen wurde dann auch sehr speziell. So viele Laufpassagen in einem Weltcup sind sehr selten und das Rennen gleichte eher einem Radquerrennen.



Die Bedingungen waren aber für alle gleich. Leider fühlte ich mich von Anfang an nicht besonders stark, es war ein zäher Tag. Mit Rang 49 bin ich sicher nicht zufrieden, aber die Gründe liegen auf der Hand. Ich fühlte mich träge und noch nicht frisch genug, das sind definitiv noch Zeichen, dass ich mich noch nicht 100% von der Tour de Suisse erholt hatte.

Deshalb entschied ich mich die jetzige Woche (Woche nach Crans Montana) nochmals eine Ruhewoche zu machen, um dann hoffentlich am kommenden Wochenende in Davos wieder in voller frische am Start zu stehen.

Es wäre schön, wenn ich in Davos nochmals ein gutes Rennen fahren könnte. Denn eine Woche später folgt schon der nächste Weltcup und in zwei Wochen bereits die SM. Somit stehen jetzt noch 3 Rennwochenende in folge an, bevor es dann in eine kleine Sommer-Rennpause geht...