

# TRANSALP 2.0

von Robert Gaiswinkler

---

„Wie lang noch bis nach oben?“ fragt der Biker neben mir. Ich kenne ihn flüchtig von den letzten Etappen und weiß, dass er bergauf stärker ist, als ich. Aber er hat einen Teampartner, der ganz offensichtlich am Ende seiner Reserven angekommen ist und sicher in Kürze aus dem Sattel muss. Seinetwegen stellt er die Frage wohl auch. Mein körperlicher Zustand befindet sich irgendwo zwischen dem der beiden, aber wenn mich jemand mit so einer Frage an der Ehre packt, dann bin ich plötzlich ganz frisch. „Noch 527 Höhenmeter“ antworte ich nach einem seriösen Blick auf das Display an meinem Lenkervorbau. „Und bis zum Ziel sind es jetzt noch 1.939 Höhenmeter“ füge ich in bester Absicht hinzu. Wortlos, aber mit einem sehr skeptischen Gesichtsausdruck lässt er sich wieder zu seinem Partner zurückfallen und die beiden murmeln sich etwas zu, das wenig charmant klingt. So genau wollte er es wohl nicht wissen.

Einige Anstiege später: Derselbe Biker erscheint neben mir und fragt „Wie viele Höhenmeter noch?“. Ich freue mich, dass seine Fragen schon präziser werden, denn ich liebe das Exakte. Ich belohne das sofort: „Bis zum Pass sind es noch 296 Höhenmeter, bis zum Ziel 923. Aber bis zur nächsten Verpflegungsstelle sind es nur noch 93 Höhenmeter, da könnt ihr für den weiteren Anstieg auftanken.“ Immerhin, er bedankt sich und der Anflug eines Lächelns huscht durch sein kerniges Gesicht.

\* \* \*

„Transalp Zwei Punkt Null“, so spricht man das aus. Damit kommen zwei wichtige Dinge zum Ausdruck: Es war meine zweite Teilnahme an der Bike Transalp, dem – wie man sagt – härtesten Mountainbike-Rennen. Und unter uns: Man hat mir in beiden Fällen das Finisher Trikot überreicht, diesen in Stoff verewigten Ritterschlag für jeden Transalper. Das mag Euch jetzt nicht sonderlich beeindrucken, aber wenn ich Euch dazu noch verrate, dass ich in meinem anderen Leben ein kleines Softwareentwicklungsunternehmen in einer äußerst bergfreien Region Deutschlands leite, dann ahnt Ihr vielleicht schon, dass die Trainingsvorbereitungen für eine Transalp sich

nicht gerade nahtlos in meinen Büroalltag einfügen. Was also bringt einen Programmierer (diese seltsame Lebensform, die eher durch literweisen Kaffeekonsum und logische Haarspalterei auffällt) dazu, mit einem Rad über die Alpen zu fahren. Sehr einfach: An seinem Bike ist ein Computer. Damit sind wir dann auch bei der zweiten Bedeutung des Titels „Zwei Punkt Null“. Jeder kennt diese Ausdrucksweise für das Erscheinen neuer Versionen im digitalen Gewerbe. Und genau darum geht es hier, es geht um etwas Neues.

\* \* \*

Es ist ein langer Anstieg, insgesamt werden es über 1.500 Höhenmeter. Es ist verdammt steil, es geht nur kriechend langsam voran, der grobe Schotter verlangt ständige Aufmerksamkeit. Ringsum ächzen die Biker und krachen die Schaltwerke. Immer mehr Fahrer gehen vom Bike und schieben, immer häufiger stehen entnervte Biker am Rand und flicken Ihre Ketten – viele tun das ganz offensichtlich zum ersten Mal. Eintausend-fünfhundert Höhenmeter am Stück - Für einen wie mich heißt das 3 Stunden lang bergauf fahren. Schon heute morgen hatte ich im Höhenprofil bemerkt, dass der Anstieg immer wieder durch kurze Abfahrten unterbrochen wird, in denen man eine Teil der gerade eben so hart erkämpften Höhenmeter gleich wieder vernichtet. Viel schlimmer noch: Je länger man mit dem Berg kämpft, um so mehr verlässt einen das eigene Gefühl für die bereits bewältigten Höhenmeter und an jede Kuppe, hinter der es bergab geht, klammert sich die Hoffnung, dass dies nun endlich der höchste Punkt gewesen sein möge. Aber ich bin Techniker, ich will nicht hoffen, ich will wissen. Ich rolle mit einigen anderen Bikern über eine Bergkuppe und die Geländedeformation dahinter möchte einem weismachen, dass es nun bergab geht. Ich bin misstrauisch, vergrößere das Höhenprofil im Display und schiebe es etwas nach links. Da, ich wusste es doch, es gibt keinen Zweifel, es handelt sich um eine weitere Finte unseres Rennleiters Uli Stanciu. Aber diesmal hat er die Rechnung ohne den Programmierer gemacht. „Es geht gleich weiter bergauf, nur noch um die nächste Kurve und dann geht es noch mal 100 Höhenmeter sehr steil rauf“ rufe ich den anderen Bikern zu. „Woher willst Du das wissen, warst Du schon mal hier?“ fragt einer. „Nein“ antworte ich

wahrheitsgemäß und denke still „aber Rennleiter Stanciu war schon mal hier und der steckt in meinem Computer“. Die anderen Biker – Ihr ahnt es schon – ziehen Ihre Jacken an, werkeln an Ihrer Federung und trinken noch mal was, um sich auf die Abfahrt vorzubereiten. Da ich unter kritischen Blicken an Ihnen vorbei rolle, komme ich leider nicht in den Genuss Ihrer Gesichter, als sie die extra steile Rampe hinter der nächsten Kurve erblicken. „Nicht mit mir, Uli Stanciu“ denke ich nur noch und freue mich, dass ich der Programmierer bin.

\* \* \*

Mit GPS-Geräten im Gelände abseits der Straße zu navigieren – heute nennt man das Outdoor Navigation – das ist mein Thema und da habe ich auch was drauf. Und wo kann man das besser ausleben, als beim Mountainbiken. Jahrelang war es keine Frage, was man sich an den Lenker klemmt. Wenn es um GPS ging, konnte es nur ein Garmin sein. Die GPS-Welt wäre ohne die Erfolgsgeschichte dieses Herstellers heute nur halb so weit, davon bin ich überzeugt. Aber es ist auch Zeit für frischen Wind. Die Technik erlaubt heute wesentlich mehr, als einen kleinen Pfeil auf der Linie zu halten und an schwierigen Kreuzungen alle Wege auszuprobieren, bis der Pfeil endlich wieder auf der Linie ist. Mit der richtigen Software und den richtigen Daten geht das schon wesentlich mehr. In einem GPS-Workshop hat es ein Teilnehmer aus dem Ruhrpott mal auf den Punkt gebracht: „Wenn das Teil mir auch mitten im Wald sagt, wo ich abbiegen muss, dann kaufe ich das“. Und genau an diesem Punkt stehen wir hier.

\*\*\*

„Ding Ding Ding!“ Zugegeben, das akustische Signal, mit dem sich mein elektronischer Freund am Lenker bemerkbar macht, kann einem auf die Nerven gehen. Erst recht, wenn man im Schneckentempo einen steilen Berg hinauf kriecht und sich ganz sicher keine Gedanken übers Abbiegen macht. Aber man hört dieses Signal auch, wenn man mit 60 Sachen die Schotterpiste platt macht und die anderen geradeaus fahren, wo es plötzlich rechts abgeht oder große Augen machen, wenn aus dem breiten Forstweg urplötzlich ein dünner Trail wird – und darauf kommt es mir

momentan ja an. „Stell das doch mal ab, die Dinger piepsen doch eh nur sinnlos rum“ faucht mich ein Biker an, der wohl die Grenze seiner Leidensfähigkeit erreicht hat. Das kann ich nicht auf mir sitzen lassen, er kann unmöglich mich gemeint haben. Ich erkläre ihm mit ernster Mine, dass immer dann, wenn mein „Ding“ piepst, nach exakt hundert Metern eine Wegmarkierung kommt, an der man abbiegen oder aufpassen muss, genau so, wie es in seinem Roadbook steht und das würde er ja wohl auch nicht sinnlos finden. „Da piepst nix sinnlos rum, nur wenn man's braucht“ halte ich also entschlossen dagegen. Er zeigt wenig Verständnis für meine Ausführungen. Also gut, wer nicht hören will... Er hätte sich das vorher überlegen sollen, denn ich bin besser drauf und deshalb kann er mir nicht wegfahren. Unauffällig, aber bestimmt bleibe ich hinter ihm. „Ding Ding Ding“. Ein minimaler Reflex seiner Nackenmuskeln verrät mir, dass er es gehört hat. Wenig später erscheint der vorhergesagte Streckenpfeil auf dem Trail. Er lässt sich natürlich nichts anmerken. „Ding Ding Ding“. Er dreht sich um und schaut mich bissig an, dann schaut er wieder nach vorn und als die Streckenmarkierung auftaucht grinst er – sehr dezent, aber immerhin. Jetzt ist er fällig, denke ich: Ein Blick auf die digitale Karte verrät mir nämlich, dass wir gleich einen Fluss überqueren und danach den Weg am anderen Ufer fortsetzen. Das sind fast immer Holzbrücken, die sind meistens nass und dadurch äußerst rutschig. Ich fahre neben meinen unfreiwilligen Begleiter und erkläre ihm, was er beim nächsten „Ding Ding Ding“ zu erwarten hat: Erst scharf rechts, dann ohne Lenkereinschlag auf die Brücke, mit viel Gefühl drüber, und dann sofort scharf links in einen steilen Anstieg rein, also rechtzeitig auf das kleine Kettenblatt umschalten, sonst kracht es im Schaltwerk. Den Hinweis auf die nasse Holzbrücke versteht er sofort, vielleicht aus Erfahrung. Nachdem wir das Manöver genau wie erwartet durchgeführt haben, fragt er mich, woher das Ding denn wisse, wo die Schilder hängen und warum das akustische Signal so nervig sei. Wir fahren noch eine Weile zusammen, ich erkläre ihm so einiges und gemeinsam kontrollieren wir die Schilder, anstatt sie zu suchen. Außerdem verspreche ich, wegen des Signaltons mal ein ernstes Wort mit dem Programmierer zu reden, den ich ja schließlich kenne.

Kurz vor dem Ziel wechselt das Höhenprofil seine Farbe in eine rote Linie, die fast senkrecht nach unten geht. Ich kenne Uli Stanciu gut genug, um zu wissen, was das heißt, aber für einen Flachlandtiroler fahre ich auch in schwierigem Gelände ganz gut bergab. „Ding Ding Ding“ ... noch 100 Meter bis zum Abgrund ... ich löse die Sattelklemme und drücke den Sattel mit dem Hintern nach unten, dazu muss ich nicht mal mehr extra anhalten. Ich rufe meinem Begleiter noch zu, dass es sicher gleich sehr heftig wird und stürze mich durch das unscheinbare Loch zwischen den Bäumen in eine Abfahrt, in der jeder Blick auf das Display der letzte sein könnte und meine Fähigkeiten als Programmierer keinen Pfifferling mehr wert sind.

\* \* \*

Electronic Roadbook – das scheint den Nagel auf den Kopf zu treffen. Wenn man von Navigation am Bike spricht, wird man schnell für einen technischen Spinner gehalten. Die Leute schalten schon ab, bevor Du überhaupt was erklärt hast. Wenn Du Ihnen aber klar machst, dass genau das Roadbook, das sie am Start erhalten haben und das die Grundlage der gesamten Streckenplanung und Leitung des Organisationsteams ist, dass genau dieses Roadbook in dem kleinen Kasten am Lenker steckt und der kleine Kasten es eben einfach nur passend „vorliest“, das kapiert jeder sofort. Ein System, das dir anzeigt, wann Du abbiegen musst und wohin, wann und wie sich der Untergrund ändert, wie viele Höhenmeter noch vor Dir liegen, bis zum nächsten Pass, bis zur nächsten Verpflegung, bis zum Ziel. Ein System, das mit guten topografischen Karten arbeitet, das Deine Herzfrequenz anzeigt, alle Daten aufzeichnet und auf dem PC auswerten lässt. Ein System, mit dem Du genau weißt, wann die nächste Kurve kommt, wann der Berg wirklich zu Ende ist und wann man zum Endspurt ansetzen kann.

Vielleicht wisst Ihr es ja zu schätzen, wenn ein Programmierer seine eigene Software acht Tage lang in einem Etappenrennen, das zu den schwierigsten zählt, selbst getestet hat und ganz klar sagt: Es ist das Beste, was ich bisher am Lenker hatte, freiwillig gebe ich es nicht mehr her.

Ding Ding Ding!