



BMW

Radsport-Magazin
2015





Technik-Knowhow ist unsere Basis, Methodik unsere Kernkompetenz.

Unser Wissen und Können bringt Technologieunternehmen Erfolg bei der **Entwicklung und Optimierung** von Produkten und Prozessen.

CONTEXT bietet seinen Kunden

- **Beratung**
- **Planung**
- **Projektumsetzung**

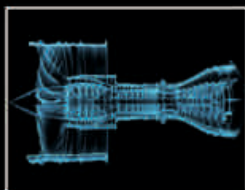
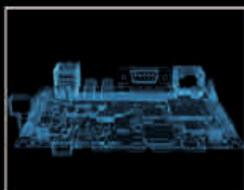
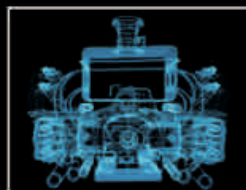
im Bereich **Qualitäts- und Prozessmanagement**.

Im Rahmen unserer **Bildungsakademie** vermitteln erfahrene Dozenten ihr Methoden- und Spezialwissen **in offenen Seminaren und Inhouse-Schulungen**.

Unsere **Themenfelder** im Einzelnen:

- Technische Risikoanalysen: FMEA, FTA, DRBFM
- Funktionale Sicherheit nach ISO 26262/IEC 61508
- Anforderungs- und Lieferantenmanagement
- Qualitätsstrategien/(Design for) Six Sigma
- Statistische Methoden: DoE, Toleranzanalyse, Zuverlässigkeitsmanagement, SPC
- Absicherung/Versuch
- Qualitätsplanung und -lenkung
- Dokumentenmanagement
- Software-Qualität

Berufserfahrene Ingenieure (m/w), Techniker (m/w) und Hochschulabsolventen (m/w) finden bei uns ein breites Spektrum an interessanten Projekten und anspruchsvollen Aufgaben.



CONTEXT AG

Bremer Straße 11

80807 München

Fon +49 89 35477460

Fax +49 89 35477466

info@context.ag

Inhaltsverzeichnis

| | |
|---|-------|
| BMW Radsport 2014 | S. 5 |
| Rapha Bavaria Gentlemen's Race 180 | S. 8 |
| Shift your limits - Transalp an einem Tag | S. 12 |
| Schwalbe-TOUR-Transalp 2014 | S. 16 |
| Triathlet beim Arber-Radmarathon | S. 22 |
| UEC EM-Masters MTB-Marathon im Rahmen der Salzkammergut Trophy, Bad Goisern | S. 26 |
| BMW Radsport-Kollektion 2015 | S. 30 |
| Ersatz für den Alpencross 2014, das Tessin | S. 31 |
| Fernfahrt mit Hürden | S. 36 |
| L'Eroica „heldenhaft“ oder ein Radrennen mit historischen Rädern | S. 38 |
| Jahresabschlussereignis 2014 der Abt. MTB im Vinschgau | S. 42 |
| Termine 2015 | S. 60 |
| Ergebnisse Clubmeisterschaft 2014 | S. 62 |
| Ergebnisse BMW Vierer-Mannschaftszeitfahren 2014 | S. 63 |
| Ergebnisse Clubmeisterschaft Rennen 2014 | S. 64 |
| Impressum | S. 66 |

Mit freundlicher Unterstützung unserer Sponsoren: Context AG (Umschlag vorn, Innenseite); BÖCO GmbH & Co. KG (S. 4); HISTA GmbH (S. 25); EDAG GmbH & Co. KGaA (S. 35); M1 - Sporttechnik GmbH & Co. KG (Umschlag hinten, Innenseite); INTEC GmbH & Co. KG (Umschlag hinten, Außenseite)

Wir haben uns daran gewöhnt,
dass man unsere Leistung nicht sieht.



Aber wir wissen, dass man sich auf sie verlässt.

Als Partner von führenden Automobilherstellern weltweit entwickeln wir kontinuierlich neue Lösungen, die sowohl den hohen Anforderungen unserer Kunden gerecht werden als auch internationale Sicherheitsauflagen (z. B. Fußgängerschutz) erfüllen.



Verschlussysteme
für Motorhauben



Scharniere



Verschlussysteme
für Heckklappen



Rückenlehnen-
verriegelungen



Verschlusskomponenten
für Seitentüren

BMW Radsport 2014

Nach einem Teilnehmeraufschwung im Jahr 2013 nahmen 2014 so viele Rennradler an unseren 10 Club-Rennen teil, wie schon seit Jahren nicht mehr. Bis auf unsere beiden Kriterien in Aschheim und Falkenberg nahmen zwischen 15 und 42 Rennradler/-innen teil! Unsere Rennserie ist inzwischen sehr beliebt bei vielen Rennfahrern, die an den Dienstagabenden z.T. von sehr weit anreisen.

Wie schon in den vergangenen Jahren wurden die einzelnen Rennen von unseren beiden Zeitfahrtspezialisten Anton und Bernhard dominiert - sofern sie am Start standen. Denn 2014 hatten sie sich zusammen ein anderes großes Ziel gesetzt: die TOUR-Transalp. Aber dazu später.



Neuer Clubmeister 2014: Thomas Janz

So wurde schließlich, nicht weniger verdient, Thomas Janz mit 3 Siegen neuer Clubmeister. Dahinter konnte sich unser Rookie of the Year, Markus Wenning, mit einem Sieg im letzten Rennen noch den Vize-Titel sichern, 1 Punkt vor Bernhard Uhl. Der Kampf um Platz 4 spiegelt die Leistungsdichte unserer Meisterschaft wider, denn dieser wurde ebenfalls erst im letzten Rennen zwischen 5 Personen entschieden. Am Schluss trennten den 4. und 8. Platz lediglich 6 Punkte! (s. Tabelle auf S. 62)

Natürlich gilt unser Dank auch in diesem Jahr unseren unermüdlichen Zeitnahme-Helfern, Nicole, Elke, Sabine und Hennes, ohne die diese Rennen nicht durchführbar wären!

Einen sehr unerfreulichen Teilnehmerrückgang mussten wir leider bei unserem 37. BMW Vierer-Mannschaftszeitfahren verzeichnen. Obwohl inzwischen auch Nicht-Firmen-Mannschaften teilnehmen dürfen, standen diesmal nur 28 der 31 gemeldeten Teams am Start. Bei einem weiteren Rückgang werden wir diese Veranstaltung wohl bald kaum noch finanzieren können. Umso erfreulicher, dass am Ende sogar eine Firmen-Mannschaft, das Team von Sram-Germany, auf der obersten Treppenstufe stand. Auch bei den BMW'lern trauen sich anscheinend nicht mehr viele Rennfahrer dieses anspruchsvolle Rennen zu - lediglich ein Masters-Team um J. Dominguez, J. Knupe, J. Salzberger und N. Schmidt stand am Start, schlug sich mit dem 9. Platz bravourös gegen die starke Konkurrenz.

Natürlich waren viele BMW-Radsportler auch wieder außerhalb unserer Clubmeisterschaft unterwegs. Wie schon erwähnt, starteten Anton und Bernhard als Team beim Etappenrennen TOUR-Transalp und erreichten einen phänomenalen 7. Rang in der Herrenwertung! (s. Bericht ab S. 16).



Mannschafts-Vierer „BMW Radsport Masters“ beim Zeitfahren in Ismaning

Unser Langstrecken-Spezialist Sam wurde 2014 vom Sturz- und Verletzungspech verfolgt und überholt, konnte aber trotzdem ein paar sehr gute Erfolge rausfahren, u.a. den 2. Platz mit dem Masters-Team beim 24-h-Rennen in Kelheim und den 3. Platz beim EZF der World Cycling Tour in Trento. Dort stand auch Bern-

hard nochmals mit dem Zeitfahrrad am Start und siegte in seiner Altersklasse!

Das 24-h-Rennen in Kelheim ist auch für einige andere BMW-Radsportler inzwischen fester Bestandteil der Jahresplanung geworden. Sebastian Kroll startet seit Jahren im selben Masters-Team und belegte den 4. Platz.

Das BMW-Masters-Team mit Ippi, J. Knupe, J. Salzberger, S. Davison und S. Babbe konnte das Rennen mit einem hervorragenden 9. Platz beenden.

Unser Pärchen Caroline Kopietz und Krzysztof Skupke waren wieder auf allen erdenklichen Bergrennen in Österreich, Italien und Frankreich unterwegs. Alle ihre Erfolge aufzuzählen, würde dieses Magazin sprengen. Wenn Caroline nicht gewinnt, steht sie zumindest auf der zweithöchsten Stufe! Und auch Krzysztof konnte einige Podestplätze nach Hause fahren.

Unser MTB-Chef Oswald war sehr erfolgreich Offroad unterwegs. Beim Etappenrennen „BIKE Four Peaks“ konnte er in der Mastersklasse auf der 3. Etappe einen Etappensieg und im Gesamt-Klassement einen überragenden 4. Platz nach Hause fahren! Bei

der MTB Marathon Europameisterschaft in Bad Gaisern holte er sich einen hervorragenden 6. Platz (s. Bericht ab S. 26)

Nun steht die neue Saison vor der Tür. Im März zieht es wieder viele Rennradler nach Mallorca, um für die ersten Rennen im April fit zu sein. Und zwischen Mai und September, wo unser 38. Vierer-Mannschaftszeitfahren traditionell die Rennsaison abschließt, steht praktisch an jedem Wochenende ein anderes Rennen zur Wahl - vielleicht ist es auch deshalb so schwer geworden, noch volle Teilnehmerfelder zu bekommen...

Viel Erfolg und eine unfall- und verletzungs-freie Saison wünscht Euch Euer

Jürgen Knupe



Ippi in der Startaufstellung beim 24-h-Rennen in Kelheim



MTB-Chef Oswald Ehrmann beim diesjährigen Saisonabschluss im Vinschgau

Rapha Bavaria Gentlemen's Race 180

Mein Erstes Mal - als Teamcaptain

Montag, 20.5., 18:00 Uhr, ich will grad heimgehen, da entdecke ich eine Mail von Ippi für ein Rennradrennen über 180 km, nicht nur über Asphalt, sondern auch über Gravel Roads, also wohl größeren Untergrund.

„Interessant“, denke ich. Organisator ist Rapha, der Hersteller dieser schicken Radklammern. „Cool“, denke ich, die Frage ist nur: wie stelle ich so schnell ein schlagkräftiges Team auf? Der olympische Gedanke steht zwar im Vordergrund, aber als Einheimische wollen wir ja nicht die rote Laterne ins Ziel tragen.

Dienstag, 21.5., ich rufe Amélie, die charmante Organisatorin von Rapha München, an. Meldung ist klar noch möglich und sie macht mir den Mund wässrig: am Vorabend Pre-Race-Meeting, dann Frühstück vor dem Start auf der Kugler Alm, Ziel auch dort mit After-Race-Party, gut 20 internationale Teams sind dabei - da darf die BMW-Radsport natürlich nicht fehlen.

Bis **Freitag, 24.5.**, hab ich mein Team fast zusammen, ein Mann fehlt noch, da manche BMW'ler sich von der Beschreibung abschrecken lassen und kneifen:

- Langstreckenprofi „Bradley“ Howard Whittaker
- Nachwuchsass Jacobo
- Racer Tom: leichte Defizite in Tagesform und Fahrtechnik werden durch massiven Einsatz mehr als überkompensiert
- Robert, Sportfreund von Howard: von ihm auf lange Ritte mit hohen Schnitten trainiert
- ich, gespannt auf das Rennen

Auf der herzlichen, kulinarisch kaum zu toppenden (italienische Antipasti, Pasta, Salat, bewusstseinsweiternde Getränke aus Bayern und Italien) Pre-Race-Party lernen wir das

Münchner Rapha-Team und die anderen internationalen Starter kennen: alle extrem cool und verbunden durch die Begeisterung fürs Biken. Intensiv wird die Streckenführung, die auch als gps-Track vorliegt, diskutiert.

Mein erwarteter Schnitt von 30 km/h hat uns unter die Favoriten gespült: wir starten als Vorletzte. Jetzt treffen wir noch unseren sechsten Mann: Basti aus Erlangen, der Jüngste im Team, passt super zu uns.

Samstagmorgen, 25.5., 7:30 Uhr Frühstück und „Captains Briefing“ auf der Kugler Alm: die Sonne bricht durch, die Luft knistert vor Erwartung. Um 8:30 Uhr startet das erste Team, ich genieße noch ein paar Weißwürste, jetzt ist auch Jacobo da, passend mit Crosser, ich geb die letzten Infos weiter.

Um 9:18 Uhr starten wir mit lockerem Einrollen, bei Beigarten sitzt schon das erste Team mit Panne im Gras - sie scheinen sich aber selber helfen zu können. Die erste, mit Grauen erwartete und viel diskutierte Sonderprüfung mitten durch eine Kiesgrube entfällt, da diese gesperrt ist. Gott sei Dank! Die Umfahrung ist aber ähnlich ruppig und läuft über einen Waldweg mit ordentlich Wurzeln. Weiter geht's auf einer Traumroute entlang des Höhenkamms zwischen Starnberger See und Isartal Richtung Süden - es läuft richtig gut zusammen mit dem Wiener Team Unicorn, auch wenn es zu zwölf durch die kleinen Dörfer manchmal etwas eng wird. Prompt überwindet Tom kurz vor Penzberg die Schwerkraft, streift wohl das Hinterrad seines Vordermanns und macht einen flotten Salto: Tom gecheckt, sein Rad zurechtgerückt und weiter ging's - keine Zeit, die Blessuren (Hose hin, Pizza) zu beachten - die Wiener warten auf uns.

Jetzt folgt ein Wiesentrail entlang der Loisach bis Kochel - unbeschreiblich, aber nur weil trocken. Sonst wäre es eine Riesensauerei geworden. Nur ein fingerdicker Ast, der plötzlich mein Hinterrad blockiert, stoppt mich fast - aber ich brems schneller.

Zügig geht's durch Kochel, rein in den Kesselberg. Vernünftig und ruhig angehen, sagen wir uns. Zur Regeneration oben am Sattel hat Jacobo einen Platten - frisch erholt schlängeln wir uns durch den Urfelder Stau, überholen einige Wohnmobile und andere Freizeitrödlar, auch die Baustelle mit Sand und Schotter schreckt uns nicht mehr, kein Auto kommt an uns vorbei für die nächsten 3 km. Am Walchensee-Südufer geht's Richtung Osten. Mit Schwung schießen wir am Rapha Kaffeestand vorbei, keine Zeit für unnötige Pausen. Der gefürchtete thermische Gegenwind in der Jachenau fällt aus und so fliegen wir mit gut 40 Sachen Richtung

Lenggries, schön sortiert im Mannschaftszeitfahren, der Schnitt liegt brutto wieder bei knapp 30 km/h.

Hinter Lenggries geht's noch mal ins raue Gelände, langsam machen sich die vergangenen vier Stunden bemerkbar. Kurz vor Tölz füllen wir unsere Wassertanks bei einer sehr lieben Einheimischen, die sich etwas über die vielen 6er Teams auf Rennrädern wundert. An Tölz vorbei geht's hinterm Kloster Reutberg am Bibisee in die letzte lange Offroad-Sonderprüfung und hier sterben unsere Hoffnungen auf eine Platzierung: Tom's Schaltauge bricht als Folgeschaden seines Sturzes. Aber das Schaltwerk wird nicht in die Speichen gezogen. Mit meinem Multitool und Howards Kettenschloss bauen wir schnell einen Singlespeeder für Tom. Um nicht ganz sinnlos herumzustehen, repariert Howard derweil den Platten, den er gerade entdeckt hat. Mangels Arbeitshandschuhen und dank



Singlespeeder



Feines Detail

großzügig geschmierter Kette sind Jacobos und meine Hände schwarz wie die Nacht, aber was soll's?

Tom gibt jetzt noch mal alles: Immer wieder Wiegetritt, notfalls wird auch geschoben und in Dietsramszell erreichen wir wieder festen Teer: die Jungfrau vom glatten Asphalt sei gepriesen! Jetzt wird Tom richtig gefordert: mit der Übersetzung von 39/13 kann er bis 34 km/h mitkurbeln, drüber braucht er guten Windschatten und leichten Anschub. Ist aber ein perfektes Training für einen runden Tritt.

Die letzten 15 km gibt's noch ein 12er Mannschaftszeitfahren mit den Jungs vom Team Unicorn Wien. Wir haben sie wieder eingeholt. Auf den letzten Kilometern fighten wir um Sekunden bis zur Zieleinfahrt...

Auf der Kugler Alm geht ein Wahnsinnsrennen im Biergarten zu Ende. Sogar für einen Parc fermé für unsere Ponies ist gesorgt.

Die Befürchtung, wir würden jetzt wegen Toms nur spärlich bedecktem Hintern disqualifi-



Voller Einsatz

ziert, ist Gott sei Dank unbegründet - im Gegenteil: er wird auf eine Bierbank als Bühne gebeten, darf seinen Hintern dem ganzen Biergarten präsentieren, bekommt dafür eine Rapha-Hose (dafür kann man sich mal den Hintern aufreißen, oder?). Seinen blessierten Hintern kann man jetzt unter anderem auf Facebook bewundern.

Nochmals einen Riesen-Dank an das Münchner Rapha-Team.

Sebastian



Zielfoto Rapha Race

Shift your limits - Transalp an einem Tag

Im Februar 2012 stieß ich durch Zufall im Internet auf ein völlig verrücktes Rennen - das World Cycle Race, das ich in den folgenden drei Monaten mit wachsendem Interesse verfolgte. Der spätere Sieger Mike Hall legte die geforderten 18.000 Meilen (~ 29.000 km) rund um die Erde mit seinem Rennrad inkl. Gepäck und ohne Begleitfahrzeuge in 91 Tagen und 18 Stunden zurück, was einer unglaublichen, durchschnittlichen, täglichen Distanz von 316 km entspricht!

Fortan reifte in mir der Plan, eine ähnliche Tages-Distanz auf eigene Faust zurückzulegen. Am Fronleichnamstag, Do. den 19.06.2014, war dann der optimale Tag gekommen. Durch den Brückentag bot es sich an, ein verlängertes Wochenende am Gardasee zu verbringen. Die Anfahrt plante ich diesmal also auf eigene

Faust auf 2 Rädern zu bestreiten. Ich hatte einen idealen Tag erwischt: 2 Tage vor der Sommersonnenwende standen mir ausreichend Sonnenstunden zur Verfügung. Wie sich herausstellte, den ganzen Tag hinweg durch keine Wolke getrübt!

2:54 Uhr: Start in Dachau bei angenehmen 12°C. Mein „Gepäck“ bestand aus einer Windweste, Ärmlingen, Knielingen und für alle Fälle einer dünnen Regenjacke. Außerdem an Bord 2 Trinkflaschen, jede Menge Riegel und Gels und eine starke LED-Beleuchtung für die ersten, dunklen Stunden. Also alles im Trikot bzw. am Oberrohr unterzubringen. Mein Weg führte mich zunächst westlich an München vorbei, durch Gröbenzell, Gräfelfing und Gauting. In einem zu spät erkannten Schlagloch entleerte sich dann erst einmal meine Oberrohrtasche aller Riegel,



Die ersten Sonnenstrahlen am Walchensee nach 3,5 h und 100 km

aber zum Glück hatten die Laufräder nichts abbekommen! Also schnell alles wieder eingesammelt, und nun ging es endlich durch die Stille der Natur, wo ich tatsächlich neben Fuchs und Hase auch einen Dachs und Rehe antraf. Bereits kurz nach 4 Uhr konnte man ohne das künstliche Licht etwas sehen. Kurz vor Kochel a. See wurde es jedoch fast unangenehm kalt, vor allem an den Fingern. Ein Blick auf meinen Garmin deckte auf: 4°C ! Brrrr... Aber am kurz darauf folgenden Kesselberg wurde mir wieder warm. Zwar benötigte ich ca. 5 min länger für den Anstieg als bei unseren Clubrennen, aber ich wollte meine Körner ja nicht auch schon nach 88 km verschwenden - 329 km lagen schließlich noch vor mir!

Am Ende des folgenden Walchensees trafen mich die ersten Sonnenstrahlen, die bislang hinter den Berggipfeln versteckt geblieben waren. 6:34 Uhr und genau 100 zurückgelegte Kilometer erschienen mir bei dieser wunderbaren Kulisse der geeignete Moment für eine kleine Frühstückspause zu sein. Ein paar Motorradfahrer hatten die gleiche Idee, und schüttelten ungläubig den Kopf, als sie hörten, dass ich das gleiche Tagesziel wie sie hatte :

Nun ging die Fahrt weiter über Wallgau nach Mittenwald. Von hier waren mir die kommenden 40 km aus der TOUR-Transalp 2012 bekannt. Hinauf auf die Leutasch-Hochebene auf ca. 1000 m, wo es stetig „flach bergauf“ geht. Dann eine längere Abfahrt hinab nach Telfs auf 620 m, wo die nächste kurze Pause anstand. Nun wurde es mit 18°C auch angenehm warm, da endlich die Sonnenstrahlen den Weg über die Berggipfel gefunden hatten, und Ärmlinge, Knielinge und Weste konnten für den Rest des Tages in den Trikottaschen verstaut werden. Bilanz bis hierher: 8 Uhr, 144 km. Ich lag also noch ganz gut im Zeitplan. Die folgenden 30 km bis Innsbruck gehen tendenziell eher bergab, und auch der Wind war mir wohl gesonnen, da er leicht vom Westen her blies.

Nun stand mein längster Anstieg des Tages bevor: 800 Hm auf 38 km, die Brenner-Bundesstraße hinauf. In allen Ortschaften wurde ich dabei leider etwas durch Fronleichnam-Prozessionen aufgehalten, andererseits steckten mir nun auch schon fast 200 km in den Beinen, und ich hatte an einem Brunnen in Steinach endlich die Möglichkeit, meine Flaschen zum ersten Mal aufzufüllen! Die Sonne brannte inzwischen sogar auf dieser Höhe (1365 m) schon mit 25°C auf mich herunter, und ich sehnte mich langsam nach etwas Schatten! Die Abfahrt hinab nach Sterzing genoss ich nun umso mehr, da ich dort eine längere Mittagspause eingeplant hatte, mit einem großen Teller Spaghetti.



Mittagspause in Sterzing nach exakt 8 h Fahrzeit und 223 km



Die mit großer Freude erwarteten Spaghetti erfüllten jedoch leider nicht ganz meine Erwartungen - zu trocken!

Nach einer Stunde Pause vergingen die folgenden 81 km wie im Flug. Eine Höhenbilanz von +170 Hm zu -870 Hm ließ mich die Strecke bis Bozen, durch Brixen, Klausen und Blumau in 2:20 h hinabfliegen. Kurze Abstecher auf den Radweg führten mich nach einigen Baustellen schnell wieder zurück auf die Bundesstraße. Die Temperatur war inzwischen bereits bei 37°C angelangt - von Schatten keine Spur... Die in Sterzing aufgefüllten Flaschen dementsprechend bereits wieder leer. Da jetzt die letzten knapp 100 km entlang der Etsch vor mir lagen, legte ich nochmals einen kurzen Stärkungsstopp mit Kuchen und reichlich Coke ein. Bisherige Bilanz: 304 km, 12 h unterwegs, mit einem Schnitt von 29,5 km/h.

Den gut ausgebauten Radweg, der mal rechts, mal links an der Etsch entlang führt, hat wohl jeder Gardasee-Urlauber schon von der Autobahn aus gesehen. Leider hatte ich inzwischen die Mittagszeit überschritten, was hier bei schönem Wetter einen starken thermischen

S-Wind bedeutet. Für mich hieß dies nun: allein 90 km gegen den starken Wind bei Temperaturen jenseits von 30°C. Wie sehr hätte ich mir jetzt ein paar Begleiter gewünscht, die mir etwas Windschatten hätten spenden können. Zu meinem Glück fand ich neben dem Radweg den einen oder anderen Brunnen, um meine Flaschen aufzufüllen. Die Gels waren nun auch aufgebraucht, und als ich mich auf die letzten 20 km von Rovereto hinüber nach Riva machte, war „Flasche leer“ - total leer! So steuerte ich mit den letzten möglichen Pedalumdrehungen gerade noch ein kleines Café in Mori an, wo ich mir ungefähr einen Liter Coke hinunter schüttete. Ich wusste von einigen Radmarathons, dass dies der beste Brennstoff für die letzten 30-60 min ist! Nach dieser 10 min Pause schwang ich mich zum letzten Abschnitt auf den Sattel, und wie erwartet, wirkte der Zucker schon nach wenigen Minuten und half mir über die letzten kurzen Anstiege hinüber zum Gardasee. Was für ein Erlebnis, nach gut 16 Stunden den Gar-

dasee zu erblicken! Von Riva aus musste ich nun nur noch ca. 70 Hm hinauf nach Gavazzo, wo Elke bereits mit einem kühlen Bier in der Ferienwohnung auf mich wartete. Und auch das große Steak im Restaurant Colombera hat diesmal besonders gut geschmeckt!

Nun weiß ich also, wie sich über 400 km auf dem Rad an einem Tag anfühlen. Was nun?

Vielleicht mal 2000 km in einer Woche? Schau ma mal ... :-)

Bilanz: 417 km, 2950 Hm, 14:25 h Fahrtzeit, 16:40 h unterwegs, 8717 kJ Gesamtarbeit (entspricht einem Heizwert von 0,26 Liter Benzin!)

Jürgen Knupe



Das hart verdiente Bier in Riva

Schwalbe-TOUR-Transalp 2014

Tag 0:

Am Samstagnachmittag trafen wir uns an einem Camping-Stellplatz in Garmisch. Überwältigt von einem fast 6 Tonnen schweren Wohnmobil, welches unser Physiotherapeut zufällig besitzt, beluden wir fünf den fahrenden Kreuzer. Anne - unser Mädchen für alles, Eckart - zuständig für Physio und Wohnmobil, Harry - zuständig für Verpflegung auf der Strecke, und schließlich Anton und ich - zuständig für bisschen Radfahren. Dann noch Startunterlagen in Mittenwald holen, ausgiebig Abendessen an der alten Wankbahn und ab ins Bett, um für den ersten Tag fit zu sein.

Tag 1:

115 km, 2472 Hm... ohne wirklich zu wissen, wie wir als „schwere“ Zeitfahrer mit unseren 75 kg im Vergleich zu den ganzen Bergflöhen steig-

hen, vor allem da wir bei der Generalprobe dem Dreiländer-Giro durch einen beim Rennradfahren ungewöhnlichen Kettenriss aus dem Rennen geworfen wurden, standen wir am Sonntagmorgen bei 10 Grad und Regen in Mittenwald am Start zur diesjährigen Schwalbe Tour Transalp. Die erste Etappe ging über Leutasch Richtung Kühtai bis nach Sölden. Das Tempo war wie erwartet ab der Rennfreigabe am Ortsausgang von Mittenwald sofort am Anschlag. Wir hatten uns vorgenommen uns nicht verleiten zu lassen und unser Tempo um die 300 Watt zu fahren. Bis zum Einstieg ins Kühtai waren wir dann auch noch mit der Spitzengruppe zusammen. Vor allem an den steilen Rampen mussten wir aber einige Konkurrenten ziehen lassen, unter anderem auch ein Mixed Pärchen, bei dem Ex-Profi Jörg Ludewig seine Teampartnerin kräftig



Abfahrt im Regen



Nebel am Kühtai

den Berg hoch geschoben und gezogen hat. Unvorstellbar, was der für eine Leistung treten musste. (Wobei sie schon auch sehr stark gefahren ist!!) Wir fuhren dann schließlich ziemlich einsam über den Kühtai-Pass und hielten kurz bei unserem Betreuer an, um die Flaschen auszutauschen und die Windjacken überzuziehen. (Was, wie sich später herausstellte, ein Fehler war und viel Zeit kostete. Die künftigen Verpflegungen galt es wie bei den Profis im Fahren zu machen, um keine Zeit zu verlieren.) In der Abfahrt merkte man, dass viele Fahrer sehr viel Respekt vor der nassen Straße hatten... den hatten wir natürlich auch, trotzdem überholten wir ein Paar nach dem anderen. Unten im Ötztal ging es dann auf leicht ansteigenden 30 km bis nach Sölden, in der wieder eine Gruppe zusammenführte. Kurz vor dem Ziel konnten wir dann das Tempo so hoch halten, dass aus der Gruppe keiner mehr folgen konnte und wir als erster der Gruppe über die Ziellinie rollten.

Ohne irgendeine Orientierung, wo wir nun gelegen sind, ging es erst einmal zum Camping-Platz, um eine warme Dusche zu nehmen. Ziemlich erstaunt waren wir dann, als wir über unser iPhone die BMW-Radsport-Facebook-Seite sahen und dort stand, dass wir mit einer Zeit von 3 h 39 min den 10. Rang in der Herren-Wertung und den 12. Rang overall belegt hatten.

Tag 2:

123 km, 2923 Hm... motiviert durch das gute Ergebnis ging es dann in die zweite Etappe, bei der zu Beginn gleich das Timmelsjoch zu bewältigen war. Auf den Zwischenabfahrten war es so neblig, dass man teilweise nur 50 m Sicht hatte, was zu engen Situationen mit entgegenkommenden Reisebussen führte, wenn wir in der Abfahrt auf der Ideallinie unterwegs waren. Wir waren uns zu diesem Zeitpunkt noch nicht so ganz sicher, wie die Organisation das mit der Straßensperrung handhabt. Am

Ende der Abfahrt begann dann auch gleich der Anstieg zum Jaufenpass, bei mittlerweile Sonnenschein. Wir hielten wiederum kurz an, um unsere Beinlinge ausziehen. (Wieder Fehler! Niemals Beinlinge im Rennen... man fährt eh Anschlag, da wird einem immer warm!) Durch den kurzen Stopp zog wieder eine ganze Gruppe an uns vorbei, die wir in der Abfahrt alle eingesammelt hatten. Wir benötigten fast den ganzen Jaufenpass, um wieder an alle ranzukommen. Leider kostete dies bei mir etwas zu viel Kraft, so dass wir kurz vor dem Gipfel abreißen lassen mussten. Aber da war klar, es gibt ja noch eine Abfahrt und ein flaches Stück am Ende. Am Ende der Abfahrt dann sahen wir am Horizont eine ca. 10 Mann starke Gruppe und dazwischen noch ein italienisches Duo. Jetzt war klar, dass wir unsere Zeitfahrqualitäten ausspielen mussten und gingen „All-Inn“. Mit letzter Kraft erreichten wir die gut funktionierende Gruppe (ohne die Italiener, die sich typi-

scherweise nicht an der Arbeit beteiligten, aber dann durch das Tempo aus dem Windschatten fielen), und so ging es mit Tempo jenseits der 45 km/h in Richtung Ziel. Kurz vor dem Zielort in Brixen dann noch mal ein unerwarteter, kurzer, aber steiler Anstieg. Hier mussten wir dann unserer Aufholjagd Tribut zollen und den Großteil ziehen lassen. Trotzdem ohne Ahnung, wie viele Teams vor uns waren, beendeten wir die Etappe wieder auf dem 10. Rang mit einer Zeit von 4 h 2 min, und waren somit im Gesamtklassement auf Platz 9 vorgerückt.

Tag 3:

89 km und 2237 Hm... hört sich eigentlich einfach an. Gefühlt war es für mich auch ein super Tag. Wir sind alles mit einer guten Gruppe über das Grödner Joch gefahren, alles die Leute, die wir aus den ersten beiden Tagen schon kannten. Am Ende konnten wir uns auch als erste der Gruppe im ansteigenden Zielsprint durchsetzen. Es reichte dann zwar nur für Platz 11 mit



Anton in der Abfahrt vom Monte Grappa



Bernhard am Monte Grappa

einer Zeit von 3:10 min, aber unseren Platz in der Gesamtwertung konnten wir verteidigen.

Tag 4:

154 km, 3490 Hm... Königsetappe und bei Start schon wieder Regen. Der Regen sollte uns dann auch wieder 2/3 der Etappe begleiten. Doch irgendwie schien uns das Wetter zu liegen, am ersten giftigen Anstieg zum Furkelpass hinauf konnten wir ein paar Konkurrenten abhängen und sogar in der anschließenden nassen Abfahrt auf das Duo um den Ex-Profi Jörg Ludwig aufschließen. Als der dann plötzlich in der Ebene Tempo machte, war klar: hier müssen wir dranbleiben, koste es was es wolle. Es galt dann mit dem Passo Giaus insgesamt 5 Pässe zu überqueren. Am letzten Pass waren wir dann nur noch mit Fahrern unterwegs, die im Gesamtklassement vor uns waren, und hatten sogar ein paar noch hinter uns gelassen. Wir mussten dann zwar abreißen lassen, aber durch eine wiederum schnelle finale Abfahrt war die

Gruppe auf der Zielgeraden wieder in Sichtweite. Es reichte zwar nicht um noch ranzukommen, aber am Ende sprang völlig überraschend ein 7. Platz bei den Herren heraus. Mit einer Zeit von 5 h und 11 min. Was wiederum einen 9. Platz in der Gesamtwertung bedeutete, da es immer dieses eine Mixed Team und ein Masters Team gab, das noch vor uns platziert war.

Tag 5:

122 km, 3164 Hm... endlich Sonne, aber wieder etliche Höhenmeter vor uns. Heute konnten wir von Anfang an mit dem Mixed Duo mitgehen. Zumindest bis zum finalen Anstieg zum Monte Grappa. Der Anstieg mit seinen 28 km hatte immer wieder steile Rampen zu bieten, und die Höhenmeter wollten auf Grund der Zwischenabfahrten auch nicht weniger werden. Wir bissen uns aber an einem im Gesamtklassement vor uns platziertem Team fest und quälten uns über den langen Anstieg. Zu Beginn der Abfahrt kam dann noch ein kurzer Aufruf der beiden

Österreicher, in der Abfahrt bitte nicht zu schnell zu machen. Nachdem wir aber nach drei Kehren beide an dem Duo vorbei waren und bereits eine Lücke da war, war uns das natürlich egal. Und so navigierte Anton durch die wunderschöne lange Abfahrt durch enge Straße (diesmal auch ohne Gegenverkehr). Irgendwann tauchte dann auch das Mixed Duo vor uns auf... die Dame im Team, die übrigens auch immer super mit allen Männern abgefahren ist, war aber wohl etwas müde, und so musste uns Jörg Ludewig, nachdem er sich ein paar Kehren an uns angeheftet hatte, auch ziehen lassen. Schließlich konnten wir noch zwei Teams überholen, die am Straßenrand ihren Platten reparierten, und konnten die Etappe mit einer Zeit von 4 h 15 min so auf dem grandiosen 6. Platz beenden.

Tag 6:

141 km, 2907 Hm... nach dem super Ergebnis vom Vortag waren wir eigentlich eh schon super glücklich und warteten auf den Leistungseinbruch (zumindest ich... da ich jeden Abend dachte, dass ich am nächsten Tag unmöglich schnell Radfahren kann). Die Etappe begann mit einem 600 Hm-Anstieg. Nachdem es dann gute 30 km auf einem Hochplateau weiterging, war aber wieder klar: an den schnellen Leuten um Jörg Ludewig müssen wir dranbleiben. Wir mussten zwar anfangs wieder „all in“ gehen, um dran zu bleiben, aber es ging wohl allen gleich, und je länger der Berg war, umso besser wurden die Beine. Als wir dann als geschlossene Gruppe an der Passhöhe ankamen, spannte sich Emanuel Nösig vor die Gruppe. Ein 80 kg-Mann, der neulich auch schon Tiroler Bergmeister geworden ist (Nachtrag der Redaktion: Nösig wurde Ende 2014 positiv auf Doping getestet), und die ersten Tage ganz vorne mit seinem Teampartner unterwegs war. Dementsprechend Druck hatte der Kollege auch, so dass wir plötzlich die Spitzengruppe um das gelbe Trikot wieder einholten. In der anschließenden Abfahrt von Rotzo machten wir dann wieder ein

paar Plätze gut, und plötzlich war vor mir nur noch das Führungsfahrzeug. Schönes Gefühl, aber mit dem Wissen, dass noch ein über 20 km langer Anstieg kommt, auch nur ein kurzes Vergnügen. Den besagten Anstieg zum Valico di Valbona nahmen wir dann kontrolliert in Angriff. Das Mixed Pärchen hatten wir dann sogar am Schlussanstieg abgehängt, und das führende Master Team konnten wir in der Abfahrt auch noch distanzieren, so dass am Ende ein 8. Platz mit einer Zeit von 4 h 29 min zu Buche stand.

Tag 7:

77 km, 2074 Hm... mittlerweile auf Platz 7 im Gesamt-Klassement, und mit über 4 min Vorsprung auf Platz 8 gingen wir relativ entspannt in die letzte Etappe, da diese mit 77 km ja auch nicht so lang war. Doch zu früh gefreut, der erste der drei kleinen, aber sehr steilen Pässe wurde gleich mit Vollgas hochgefahren, und die hinter uns Platzierten verschwanden mit der Spitzengruppe am Horizont. Wir ließen uns aber nicht aus der Ruhe bringen und fuhren unser Tempo weiter. Am zweiten Anstieg zum Monte Fae, mit über 20% Steigung auf den letzten 3 km, begann ich dann den Rennleiter zu verfluchen, als plötzlich wieder ein 49 kg-Mitstreiter vom ersten Tag neben mir auftauchte und im Wiegetritt vorbeizog. Doch schließlich konnten wir trotz über 20 kg Mehrgewicht mit aller Power, die wir hatten, bis zum Gipfel wieder an dem kleinen Kollegen vorbeiziehen. Griffen nur kurz zur frischen Flasche, die uns unser Betreuer am Gipfel reichte, und gingen sofort in den Abfahrtsmodus über. Nachdem wir auch hier wieder ein paar alte Bekannte eingesammelt hatten, ging es dann in den zum Glück nicht so steilen letzten Anstieg der Tour. Ich dachte mir im Kopf nur: einmal noch Vollgas den Kesselberg hochfahren... es waren zwar ein paar mehr und steilere Höhenmeter, doch der Berg war ähnlich zu fahren. Den Gipfel erreicht, ging es dann mit einem Führungsmotorrad in eine wunderschöne enge Abfahrt durch den Wald



Zieleinlauf in Arco

Richtung Arco. Und plötzlich war sie auch schon da, die letzte Matte für die Zeitmessung. Die letzten 4 km konnten wir dann entspannt ins Zentrum von Arco rollen, wo der offizielle Zielstrich war. Die Stimmung war überwältigend, und bejubelt von hunderten von Menschen ging es wie auf dem Champs-Élysées über die Zielinie. Eigentlich war es uns auch egal, ob wir unseren Rang nun verteidigen konnten oder nicht, doch wir waren natürlich glücklich, als wir sahen, dass wir unseren 7. Rang mit 41 Sekunden Vorsprung noch retten konnten. Die Etappe beendeten als 11. wir mit einer Zeit von 2 h 32 min.

Am Ende sprang also ein für uns überragender 7. Rang in der Herrenwertung und 9. Rang in der Gesamtwertung heraus. Für uns ein wunderbares Ergebnis. Erleichtert, dass die körperlich anstrengendste Woche meines Lebens zu Ende ging, gab es noch ein Weißbier im Zentrum von Arco, ehe wir mit unserem Betreuer-Team, das uns durch Streckenverpflegung, Massagen, Essen etc. hervorragend unterstützt hatte und ohne die es nicht möglich gewesen wäre, den Abend gemütlich ausklingen ließen.

Anton und Bernhard

Triathlet beim Arber-Radmarathon

Triathleten müssen verrückt sein, wenn sie 180 Steine für fünfeinhalb Stunden Quälerei bei 13 °C und Dauerregen ausgeben. Zugegeben, der Wettkampf am Chiemsee war dieses Jahr eher unterirdisch. Das Schwimmen hat sich trockener als das Radfahren angefühlt, weil es viel wärmer war. Und im Ziel haben die Athleten mit den Zähnen wie Störche mit dem Schnabel geklappert. Aber jeder Wettkampf hat so seinen Reiz.

Da sind 33 Euro für 250 km und 3500 Hm beim Arber-Radmarathon ja ein richtiges Schnäppchen. Ich werde argwöhnisch. Es muss einen Haken geben. Die Startzeit von 06:00 Uhr könnte ein Knackpunkt sein. Aber egal. Nur der frühe Vogel fängt den Wurm.

Mein Wecker klingelt am Rennsonntag um 02:55 Uhr. Nach der bewährten Henkersmalzeit von drei Semmeln mit Marmelade und Honig springe ich ins bereits am Vorabend gepackte Auto. Es ist tiefschwarze Nacht. Die Straßen sind menschenleer. Dann fängt es an zu regnen. Dies ist nur ein kleiner Schauer, denke ich. Tatsächlich hört der Regen bald auf. Langsam fängt es zu dämmern an. Im Scheinwerferkegel sehe ich ein Reh auf der Autobahn grasen.

Um 04:45 Uhr erreiche ich den Dultplatz in Regensburg. In der Dunkelheit erkenne ich ein paar Nachtgestalten und stelle mich zu den anderen vor das Häuschen der Startnummernausgabe. Kurz nach 5 Uhr geht der Rolladen hoch und die ersten erhalten ihre Startnummer. Nach einer Viertelstunde bin ich an der Reihe. Wie sich herausstellt, habe ich mich an die falsche Schlange angestellt. Die Ausgabe für die Firmenanmeldungen ist um die Ecke. Erster Anfängerfehler.

Ich hole meinen Trainingshobel aus dem

Auto. Dieser ist zwar rund ein Kilogramm schwerer als die Rennmaschine aus Carbon, verfügt dafür aber über Tripleschaltung und normalen Rennradlenker. Die Doppel Defense Reifen fülle ich mit 8,5 Bar. Trotz der kühlen Temperaturen und der unbeständigen Wettervorhersage entscheide ich mich gegen Armlinge, nehme aber für alle Fälle die dünne Regenjacke mit.

Dann endlich ist es 06:00 Uhr. Start. Nach kurzer Ansprache wird diese Musik gespielt: „Conquest of Paradise“ von Vangelis. Gänsehaut pur. Die Heroes ziehen in die Schlacht. Hunderte, ja tausende Radfahrer rauschen durch die menschenleere Stadt. Stille - man hört nur das Surren der Freiläufe. Ich bin wie im Rausch. Die kleinen Anstiege nehme ich im Sprint und schließe so zum nächsten Zug auf. Ich weiß, dass ich viel zu schnell bin und den zweiten Anfängerfehler begehe. Später werde ich es bitter bereuen.

Die Zeit vergeht wie im Flug. Was hier so alles unterwegs ist, ist schon erstaunlich. Da der Freak über 70 mit langem Rauschebart. Dort einer mit Treckingrad und Nabendynamo. Was hat der andere alles in seinem Rucksack dabei? Ein Zelt und einen Schlafsack? Dann eskortiert uns mal die Polizei auf Motorrädern. Hier steht ein Krankenwagen. Nun kommt noch der Service-LKW von Zweirad-Stadler vorbei. An jeder Kreuzung und an jedem Kreisel sind unzählige Helfer und sperren die Strecke ab. Die Veranstaltung ist einfach top organisiert.

Schon habe ich die erste Verpflegungsstation erreicht. Zum Glück habe ich nicht wie gewöhnlich meine leeren Trinkflaschen vorher weggeschmissen, um mich im Vorbeifahren mit neuen Flaschen und Riegeln verpflegen zu lassen. Ich bin schon mehr als verwundert als



alle rechts ranfahren und ihr Rad abstellen. Gemütlich geht man von Stand zu Stand und nimmt sich, was einen gelüstet. Die Auswahl ist gigantisch. Ich kann einfach nicht widerstehen und schiebe mir zwei Stück von dem leckeren Kuchen rein, der eigentlich nicht auf meinem Ernährungsplan für das Rennen steht. Dies war der dritte Anfängerfehler.

Nach gut 90 Kilometern ist der erste richtige Berg erreicht. Der Puls schießt nach oben und die getretene Wattzahl steigt. Ich versuche locker zu bleiben, was mir nur bedingt gelingt. Dann muss ich etwas Tempo rausnehmen. Am zweiten Berg beginnt mein Magen zu rebellieren. Wieder nehme ich Tempo raus und versuche locker weiter zu fahren. Die Magenschmerzen werden schlimmer. Dann geht nichts mehr. Ich muss rechts ranfahren und mache Woodstock.

Mit leerem Magen zwingt ich mich wieder aufs Rad zu steigen. Ich versuche, ganz langsam den Berg zu erklimmen. Der Hungerast droht. Ich werfe zwei Gels rein und trinke dazu ganz vorsichtig etwas Wasser. Einfach nur langsam weitertreten. Kleiner Gang und runder Tritt. Tatsächlich beruhigt sich mein Magen und es geht mir langsam wieder besser. Irgendwie komme ich den Berg dann hoch.

Die Abfahrten sind irre. Wir fliegen den Berg hinunter. Die Geschwindigkeitskontrolle am Ortseingang verzieht böse die Mundwinkel nach unten, als der Zug mit Tempo 70 vorbei rauscht. Die Polizisten winken uns dabei noch zu und ich grinse von einem Ohr bis zum anderen.

Viele Körner habe ich nicht mehr. Der letzte richtige Anstieg bei Kilometer 170 steht bevor. Wieder zieht jemand an mir vorbei. Ein Vertreter des schönen Geschlechts. Blond, 20 Jahre jünger und 30 Kilogramm leichter als ich. Eine Fata Morgana? Ich hänge mich ans Hinterrad und hefte meine Augen an die wohlgeformten Proportionen. Scheinbar mühelos wie ein Schweizer Uhrwerk fährt sie den Berg hinauf. Ich kämpfe, ich beiße. Die Oberschenkel brennen. Tunnelblick. Ich schalte noch einmal runter und versuche die Trittfrequenz zu erhöhen. Einfach nur dranbleiben. Egal wie. Die Sonne brennt mir auf den Pelz. Fahrtwind: Fehlanzeige. Mir kommt es vor, als würde ich stehen. Der Schweiß tropft in Strömen vom Kinn. Zentimeterweise quäle ich mich den Berg hinauf. Mund und Kehle sind trocken. Ich bin durstig. Schlauerweise habe ich meine Trinkflaschen vor dem Berg geleert, um nur kein Gramm zu viel den Berg hoch zu schleppen. Wieso hat sie noch eine halbvolle Flasche? Verlockungsvoll sehe ich die Flüssigkeit in ihrer Flasche hin und her schwappen. Dann trinkt sie zu allem Übel auch noch. Ich könnte sie fragen, ob sie mir einen Schluck abgibt. Aber nein, so tief bin ich noch nicht gesunken. Auch ich habe meinen Stolz. Die nächste Verpflegungsstation

ist auf dem Berg und kann nicht mehr weit sein. Wieder ist eine Spitzkehre geschafft, aber der Berg nimmt kein Ende. Dann endlich, nach unzähligen weiteren Kehren, kommt die Erlösung. Das Schild der vorletzten Verpflegungsstation erscheint.

Bei der Abfahrt versuche ich, so gut es geht, zu regenerieren. Den kleinen Berg zur letzten Verpflegungsstation komme ich erstaunlich gut hoch. Das Weißbier lasse ich lieber aus und halte mich an Brezen und Banane. Nun kommt nur noch eine kurze Abfahrt, bis es die letzten 40 Kilometer flach nach Regensburg geht. Meine Kräfte schwinden. Ein Zug mit 20 Fahrern rauscht von hinten mit Tempo 36 ran. Ich versuche mich dranzuhängen. Es geht für kurze Zeit, bis ich bei einem Miniberg abreißen lassen muss.

Bei Kilometer 230 habe ich keine Körner mehr. Mein Akku ist leer. Die Beine fühlen sich wie Pudding an. Ich werfe noch ein Gel und etwas Wasser ein und versuche, einfach nur langsam weiterzurollen. Ein altes Ehepaar gibt mir netterweise Windschatten. Ich glaube, sie erkennen meinen Zustand und lassen mich gewähren. Ich weiß, Windschattenfahren ist beim Triathlon verboten und hier zumindest unehrenhaft. Aber egal, Hauptsache irgendwie ankommen. Mit Tempo 25 schleichen wir die letzten Kilometer dem Ziel entgegen.

Oktoberfeststimmung auf dem Dultplatz. Musik, Sonnenschein und Bierbänke. Ich hole mir mein Freibier, Freihändl und Trikot ab und genieße den Augenblick. Als schwarze Wolken aufziehen, mache ich mich auf den Heimweg. Auf der Autobahn fängt es an zu schütten. Sauwetter und Scheibenwischer auf Stufe 2. Das Wasser steht auf der Autobahn. Tempo 60. Glück gehabt. Was war dies für ein schöner Tag. Nächstes Jahr melde ich mich wieder an.

Sven Meyer






Fotoshooting für die BMW Zeitung, März 2015





IHR VORSPRUNG DURCH

UNSERE LEISTUNG

-  Gebäudesystemtechnik
-  Elektroanlagenbau
-  Innovative Energie

***Ihr starker Partner im Bereich Elektro-,
Nachrichten- und MSR-Technik!***

***Wir sind bei der BMW AG
deutschlandweit für Sie vor Ort!***

HISTA

***seit Jahrzehnten
RADSPORTBEGEISTERT***

***Bei Fragen zögern Sie
nicht und rufen uns an:***

+49 (89) 969 7823-333

***HISTA Elektro GmbH
Schloßstraße 6
85737 Ismaning
www.hista.de***

 ***"like" us on
facebook***



UEC EM-Masters MTB-Marathon im Rahmen der Salzkammergut Trophy, Bad Goisern

Langstrecke 119,5 km und 3.848 Hm und Scott Junior Trophy

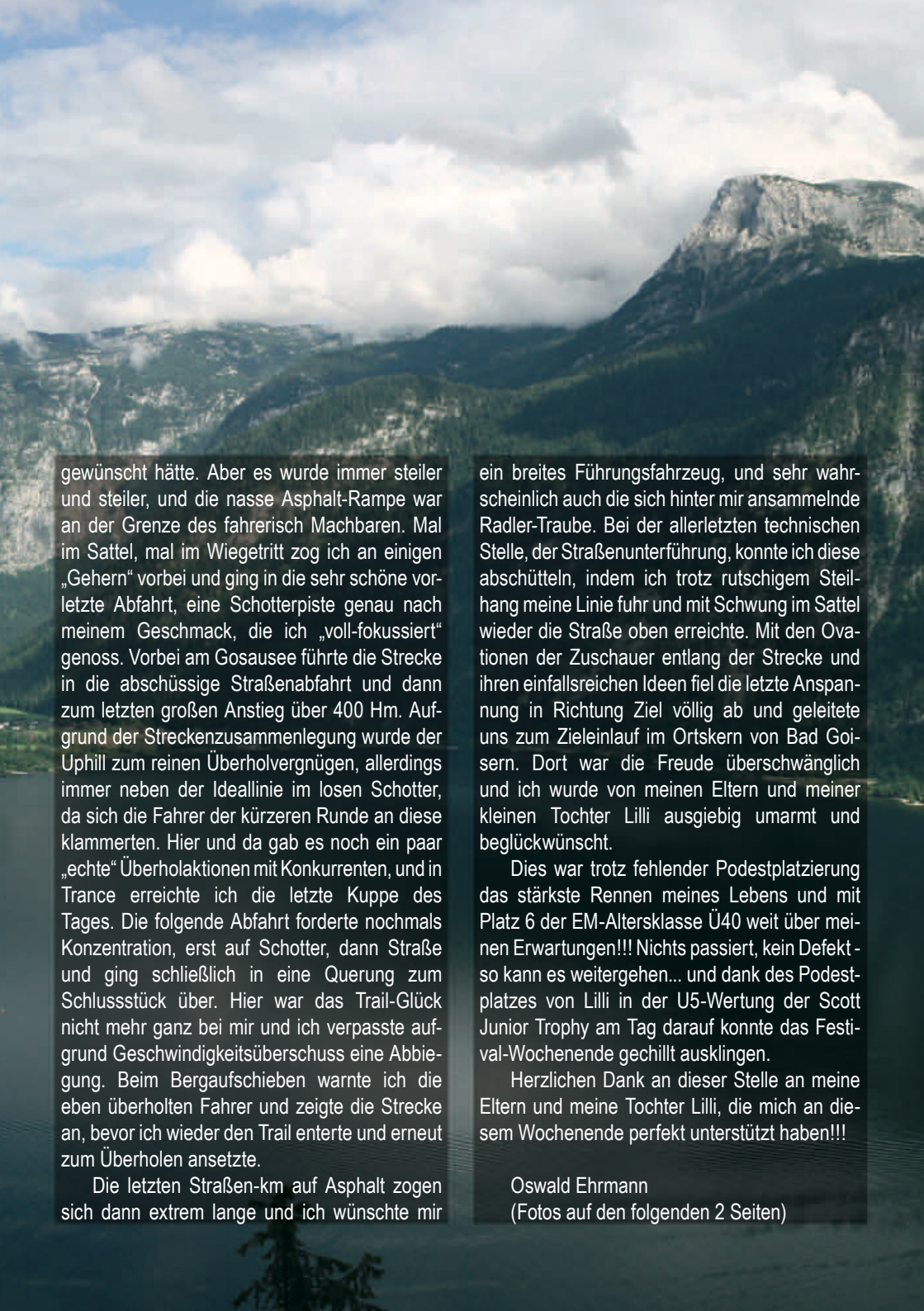
Ergebnis: 6. Platz AK Ü40 (18. Platz Gesamt ab 30 Jahre) und 3. Platz U5 Mädchen

Wieder einmal versprach die Salzkammergut Trophy zu einem Highlight der Rennsaison, und nach schlechter Wettervorhersage als Masters-EM ausgetragen, auch dementsprechend selektiv zu werden. Nach der Testteilnahme im vergangenen Jahr bei Bestbedingungen konnte das Rennen ab Start in Bad Goisern aus dem 2. Startblock wohlgeköhlt und nass angegangen werden. Noch schnell das Regencap und die Beinlinge ans Gitter gebunden und nach dem Startschuss versucht, die Spitze im Auge zu behalten. Mit dabei auch Rico Leistner vom Biketeam Vogtland, mit Sicherheit einer der Anwärter auf einen der vorderen Plätze und ein guter Gradmesser für den Rennverlauf.

Den ersten Anstieg mit 800 Hm ließ ich etwas lockerer angehen und vertraute auf die restlichen 110 km, die sich auf die Durchschnittsgeschwindigkeit nur positiv auswirken konnten. Die Wellen im oberen Bereich gingen wie im Flug und in der 1. Abfahrt verschätzte ich mich bei Top-Speed nur in einer Kurve etwas und es wäre beinahe ein schöner Abflug in die Botanik geworden. Beim zweiten Anstieg von 300 Hm dann den Anschluss zu den vorderen Fahrern

gefunden und bei der Abfahrt in einer rutschigen Karrenweg-Sektion einmal ungewollt das Bike verlassen und gleichzeitig auf Rico aufgeschlossen. Bei der weiteren Abfahrt spielte ich meinen Fully-Vorteil aus und ließ dann auch ihn stehen. Nach einer Serpentina-Sektion erreichte ich endlich die „ewige Wand“, und damit die Felswanddurchfahrt, welche für alle Teilnehmer ein besonderes Erlebnis ist. Und auch dieses Mal waren wir Fahrer erst von der Dunkelheit des schwarzen Lochs und im nächsten Moment von den installierten Fotofallen inkl. Blitze geschockt. Bei der ausgesetzten Stelle hieß es somit „Lenker gerade, sonst Abflug“ und am Fotografen vorbeizirkeln.

Nun ging es ins Flachstück und nach dem Überholen von einigen Fahrern schloss ich auf den Mann in Schwarz/Pink auf. Auch er ließ sich bereitwillig überholen, wohl wissend dass die nächsten 10 bis 15 km reines Windschattenfahren waren. Da niemand sonst die Führungsarbeit übernehmen wollte, kam mir die Rolle des „Pacemakers“ zu. Schön in Position und bei Tempo 40+ km/h erreichten wir die ersten Wellen, wo ich die Führung an die inzwischen angewachsene Gruppe abgab. Die Energiesparer um Matthias Ball, später Platz 1 der U50-Wertung, zogen am Anstieg des fiesigen Salzbergs derart an, dass ich mir auch hier einen Windschatten



gewünscht hätte. Aber es wurde immer steiler und steiler, und die nasse Asphalt-Rampe war an der Grenze des fahrerisch Machbaren. Mal im Sattel, mal im Wiegetritt zog ich an einigen „Gehern“ vorbei und ging in die sehr schöne vorletzte Abfahrt, eine Schotterpiste genau nach meinem Geschmack, die ich „voll-fokussiert“ genoss. Vorbei am Gosausee führte die Strecke in die abschüssige Straßenabfahrt und dann zum letzten großen Anstieg über 400 Hm. Aufgrund der Streckenzusammenlegung wurde der Uphill zum reinen Überholvergnügen, allerdings immer neben der Ideallinie im losen Schotter, da sich die Fahrer der kürzeren Runde an diese klammerten. Hier und da gab es noch ein paar „echte“ Überholaktionen mit Konkurrenten, und in Trance erreichte ich die letzte Kuppe des Tages. Die folgende Abfahrt forderte nochmals Konzentration, erst auf Schotter, dann Straße und ging schließlich in eine Querung zum Schlusstück über. Hier war das Trail-Glück nicht mehr ganz bei mir und ich verpasste aufgrund Geschwindigkeitsüberschuss eine Abbiegung. Beim Bergaufschieben warnte ich die eben überholten Fahrer und zeigte die Strecke an, bevor ich wieder den Trail enterte und erneut zum Überholen ansetzte.

Die letzten Straßen-km auf Asphalt zogen sich dann extrem lange und ich wünschte mir

ein breites Führungsfahrzeug, und sehr wahrscheinlich auch die sich hinter mir ansammelnde Radler-Traube. Bei der allerletzten technischen Stelle, der Straßenunterführung, konnte ich diese abschütteln, indem ich trotz rutschigem Steilhang meine Linie fuhr und mit Schwung im Sattel wieder die Straße oben erreichte. Mit den Ovationen der Zuschauer entlang der Strecke und ihren einfallsreichen Ideen fiel die letzte Anspannung in Richtung Ziel völlig ab und geleitete uns zum Zieleinlauf im Ortskern von Bad Gaisern. Dort war die Freude überschwänglich und ich wurde von meinen Eltern und meiner kleinen Tochter Lilli ausgiebig umarmt und beglückwünscht.

Dies war trotz fehlender Podestplatzierung das stärkste Rennen meines Lebens und mit Platz 6 der EM-Altersklasse Ü40 weit über meinen Erwartungen!!! Nichts passiert, kein Defekt - so kann es weitergehen... und dank des Podestplatzes von Lilli in der U5-Wertung der Scott Junior Trophy am Tag darauf konnte das Festival-Wochenende gechillt ausklingen.

Herzlichen Dank an dieser Stelle an meine Eltern und meine Tochter Lilli, die mich an diesem Wochenende perfekt unterstützt haben!!!

Oswald Ehrmann

(Fotos auf den folgenden 2 Seiten)

| Rank | Bib | Name | Nation | YoB | Team | Class | 211 km | Diff |
|---------------|-------|---|--------|------|-------------------------------|-----------|----------|----------|
| Herren | | | | | | | | |
| 1. | EM63 |  Westhauser Markus | GER | 1972 | persis Racing Team | Masters3m | 05:19:43 | – |
| 3. | EM176 |  Koch Georg | AUT | 1971 | Zweirad Janger Simplon | Masters3m | 05:30:13 | +0:10:30 |
| 4. | EM165 |  Catone Mirko | ITA | 1974 | A.S.D. BIKE INSIDE TEAM | Masters3m | 05:30:15 | +0:10:32 |
| 6. | EM175 |  Reinisch Klaus | AUT | 1971 | TuS Valmetal | Masters3m | 05:32:53 | +0:13:10 |
| 17. | EM168 |  Niederwanger Wolfgang | ITA | 1974 | ciclopedia | Masters3m | 05:47:55 | +0:28:12 |
| 18. | EM34 |  Ehrmann Oswald | GER | 1973 | toMotion Racing by black tusk | Masters3m | 05:51:51 | +0:32:08 |
| 22. | EM13 |  Leistner Rico | GER | 1971 | Team Vogtland-Bike.de | Masters3m | 05:57:27 | +0:37:44 |

Die Ergebnisse (auszugsweise)



Oswald in der dramatischen Passage der „Ewigen Wand“ (Foto aus 2013, da war's fotogener)



Oswald erleichtert im Ziel nach dem Regenrennen, rechts Ü50-Europameister M. Ball



Startvorbereitung der U5-Wertung bei der Scott Junior Trophy... mittendrin Lilli



In Action - Lilli bei ihrem ersten MTB-Rennen



Die Mädels bei der Siegerehrung mit ihren ersten Preisen



BMW

Radsport-Kollektion



Preise

Trikot kurz: 65,00 €¹

Hosen kurz: 75,00 €¹

Beinlinge: 20,00 €^{1,3}

Trikot lang: 70,00 €^{1,2}

Windwesten: 60,00 €^{1,3}

Ärmlinge: 20,00 €^{1,3}

¹ Preise gelten für Mitglieder! Nichtmitglieder zahlen pro Teil 5,00 € mehr. Jeweils auch für Damen erhältlich.

² Abbildung vom Vorjahr, Foto von neuer Kollektion lag bei Drucklegung noch nicht vor. - ³ Ohne Abbildung

Bei Interesse meldet euch bitte bei: **Jürgen Knupe** (Bestellung und Verkauf von Bekleidung)

Mail: juergen.knupe@bmw-m.com · Tel.: +49 (0)89 329032929 · Mobil: +49 (0)152 53153107

Ersatz für den Alpencross 2014, das Tessin

Nachdem wir alle Jahre auf irgendwelchen Wegen die Alpen überquert hatten, haben wir uns diesmal entschlossen, die Schweiz und dort das schöne Tessin zu besuchen. Man sprach von grandiosen Abfahrten und zauberhaften Landschaften. Die Anfahrt mit Egons Cabriolet machte uns sehr viel Spaß, bis wir am San Bernardino das Verdeck wegen des Regens schließen mussten. Das Hotel hatte ich schon von München aus reserviert und es lag phantastisch im Centovalli in Intragna oberhalb von Ascona am Lago Maggiore.

Die Sonne lachte und schnell nahmen wir unser Quartier, um die Gegend zu erkunden. Es dauerte nicht lange, da hatten wir schon die

ersten schönen Strecken gefunden. Die Straßen waren schmal, kurvenreich und verkehrsarm. Eine Bahnlinie und die Straße wanden sich entlang des Flusses, und man konnte den Eindruck gewinnen in einem Modelleisenbahngeschäft zu sein. Nach der Einrollrunde ging es in das zum Haus gehörende Restaurant. Das Essen in der „Grotto du Rii“ war gut und teuer - wie so fast alles in der Schweiz. Das an der Straße gelegene Quartier war bis in die Morgenstunden sehr ruhig, doch dann dachte man auf dem Mittleren Ring zu liegen, was uns dazu veranlasste, nach einem anderen Quartier zu suchen. Am nächsten Tag ging es ab Richtung Norden ins Valle Onsernone, wo wir in einer Pension Quar-



Grotto du Rii

tier für den übernächsten Tag ausmachten. Die Wirtin war froh endlich Gäste zu haben, denn die Pension war leer. Am nächsten Tag machten wir uns schon früh auf den Weg, um das Maggital zu erkunden. Von dort aus ging es über eine durch den Wald führende Privatstraße zum Passo dell Germio.

Hier gab es eine Menge von herrlich gelegenen Ferienhäusern, die nur zu Fuß oder mit einem Privatlift zu erreichen waren. Oben angekommen suchten wir nach der Abfahrt in das parallel gelegene Onsernonetal. Nach mehreren Versuchen, einen anderen Weg als den gekennzeichneten zu finden, fragten wir eine dort mit dem Hausputz beschäftigte Frau. Sie bestätigte, dass es nur einen Weg gab.

Es gab also nur einen Klettersteig, der durch ein paar reißende Flussbetten führte, um dann endlich auf einen abwärts führenden Wanderweg zu kommen. Egon wollte es nicht wahrhaben, dass dies der offizielle Weg war und dachte an eine meiner beliebten Abkürzungen. Chicki hätte seine wahre Freude dabei gehabt, diese Klettertour mit dem Fahrrad zu machen. Daher kommt sicher auch der Name Radwandern. Die Abfahrt nach Loco (im Spanischen: Verrückter, Wahnsinniger) war wie der Name. Hunderte von Stufen mussten wir passieren und alle 10 Meter war eine wasserabweisende, senkrecht stehende Platte eingelassen, die wir überspringen mussten. Bei aller Liebe, das war eine Scheißtour und es war unverständlich, diese Route als MTB-Tour anzupreisen. Egal, wir sind sturzfrei, dafür mit zerkratzten Waden und Rahmen und Felgen sowie mit nassen Füßen wieder im Tal angekommen. Da es auf der ganzen Tour keinerlei Verpflegung gab, hatten wir am Abend den entsprechenden Kohldampf. Wasser gab es zum Glück im Übelfluss, denn es hatte die letzten Wochen nur geregnet in der Region.

Am Nachmittag sollte Albert mit dem Zug in Bellinzona ankommen. Pünktlich wie die

Schweizer Uhren lief der Zug ein und wir fuhren in unser Quartier.

Unsere Quartiermutter bzw. ihr Mann hatte schon ein köstliches Mahl für uns zubereitet. Wir konnten am Morgen schon wählen, was wir abends essen wollten. So kamen wir in den Genuss von Zicklein, Hirsch und Wildschweinbraten. Selbstgemachte Pizzas, Salate aller Art und Steinpilze rundeten die Sache ab.

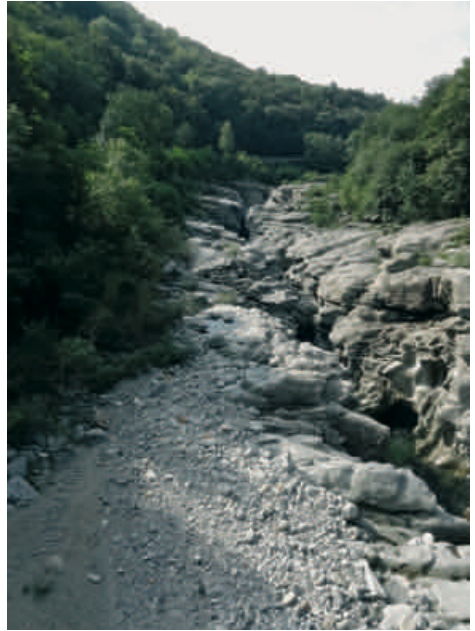
Wir hatten großes Glück, denn es war warm und meistens schien die Sonne. Besuche in Ascona und an der Uferzone des Lago Maggiore waren selbstverständlich, doch wir waren froh, abends wieder in die Ruhe der Täler zurückzukehren.

Der nächste Tag empfing uns mit tief hängenden Wolken und Regenmassen. 70 l/qm waren angesagt, und so entschlossen wir uns Lugano zu besuchen. Egon, unser Hobbymaler, hatte vor 30 Jahren sein erstes Ölbild von einer Künstlerkarte kopiert. Das Landschaftsbild mit See und Bergen ist in dem Ort Grandria am Luganer See entstanden, und wir machten uns auf die Suche danach. Ein Parkplatz war schwieriger zu finden als das Motiv. Bis auf Kleinigkeiten, wie eine fehlende Treppe und ein paar gewachsene Sträucher, hatte sich nichts geändert. Zufrieden ließen wir den Morgen in einem schönen Lokal oberhalb des Sees ausklingen. Auf dem Rückweg besorgten wir die dringend benötigten Bremsbeläge für mein Rad und Isoliermaterial für Rohre, um unsere Räder für die Rückfahrt zu präparieren. Egon hatte nur einen Zweier-Radträger, wir mussten aber drei Räder zurück transportieren. Also war Tricksen angesagt, aber bis dahin hatten wir ja noch viel Zeit.

Da auch der nächste Tag mit einem Gewitter begann, änderten wir unsere Pläne und verbanden Sport mit Kultur. Nachdem die Räder wieder fit waren, machten wir uns bei noch leichtem Nieselregen auf nach Loco, in das Museum des in München geborenen Schriftstellers Alf-

red Andersch. Er war vor den Nationalsozialisten zuerst in die USA geflohen und hatte sich später in der Schweiz niedergelassen, wo er auch gestorben ist. Das thematische Spektrum der Ausstellung und der Sammlung ist breit: vom bäuerlichen Lebens- und Arbeitsalltag über die Strohindustrie bis zur Emigration, von der profanen und sakralen Kunst bis zu den Zeugnissen der Präsenz von namhaften Persönlichkeiten des europäischen Kulturschaffens. Bedeutend sind sowohl das Werk des Malers Carlo Agostino Meletta (1800 - 1875) wie auch des Bildhauers Ermenegildo Degiorgi Peverada (1866 - 1900), beide aus Loco. Eine aus dem 18. Jahrhundert stammende Mühle mahlt bis heute das Korn gegen einen kleinen Obolus.

Nach Mittag hatte sich der Regen zurückgezogen und wir fuhren Richtung Ende des Tals, bis gar nichts mehr weiter ging. Ein paar kleine Orte durchfuhren wir, aber mit Cappuccino wie in Italien war nicht viel drin. Der erste Versuch war schon eine Pleite und landete diskret im Abfluss. Die Schweizer sind liebe nette Menschen, aber so mit den netten Köstlichkeiten an schönen Orten haben sie wenig im Sinn. Die Gegend ist von berausender Schönheit und von allen Seiten hörte man das Rauschen von Wasserfällen und Bächen. Die Steigung war nicht unangenehm, doch die 1070 Hm auf 32 km konnte man spüren. Das Spanferkel und die Rosmarinkartoffel am Abend waren eine gute Grundlage für die geplante Tour auf die Bergkette nördlich von Ascona vom Lago Maggiore aus. Nach der Abfahrt auf Teerstraßen ging es zuerst durch die Villenviertel hoch bis auf 1400 m. Der traumhafte Blick auf den Lago blieb uns leider versagt, da der Wind immer wieder Wolkenbänke vor sich her schob. Zum Glück wurde es uns warm genug, um die Abfahrt nach Rasa über einen ruppigen Wanderweg in Angriff zu nehmen. Dort angekommen, kamen wir in den Genuss eines Tessiner Brotkuchens und eines der berühmten



Für Flussbiker

Schweizer Kakaotränke. Die Chefin gab uns noch den Tipp einen anderen Weg zu nehmen, da die ausgezeichnete Route sehr haarig wäre. Was uns erwartete, war ein steiler, glatter Trial, der bei Trockenheit eine echte Herausforderung gewesen wäre, so aber ein Gegurke mit einigen Bachpassagen und Rutscheinlagen war.

In Palagnedra, man konnte es kaum glauben, bekamen wir einen richtig guten Cappuccino in einer wohl von Italienern geführten Kneipe. Die Abfahrt auf die Via Cantonale entschädigte uns für den ersten Teil der Abfahrt.

Egon hatte sich einen leichten Husten angelacht, doch Mama Veronica hatte schon einen Salbeeteer vorbereitet, und nach einem heißen Bad waren alle gespannt auf das angesagte Kaninchen und die Polenta. Fünf Sterne waren angebracht und bei einem guten Roten ließen wir den Abend ausklingen. Der nächste Tag sah regenfrei aus, denn die Sonne weckte uns mit ihren Strahlen, und wir wollten hoch hinaus ins



Brücken in allen Ausführungen

Maggiatal. Eine gut beschriebene Tour mit 80 km und 1900 Hm stand auf dem Programm. Die Anfahrt führte uns über ein paar wacklige, aber hochinteressante Hängebrücken sowie ein paar technisch anspruchsvolle Trials. Der Fluss mit seinen weißen Sandufern lud so richtig zum Baden ein, doch dazu war der Himmel leider zu unsicher, denn man konnte schon in der Ferne das Grollen eines Gewitters hören. In Aurigeno war es dann soweit, es schüttete wie aus Eimern. Zum Glück fanden wir eine kleine Osteria und genossen dort den Cafe und ein Glas Roten.

Nach einer Stunde wagten wir uns bei noch leichtem Nieselregen auf die Abfahrt. Diese war steinig, glatt, eng und nur zu 60% fahrbar. Immer wieder musste man das Rad schultern, um Hindernisse zu überwinden, einfach lästig und weniger spannend. Nach 4 km hatten wir alle die Nase voll und überquerten wiederum über eine

schwankende Hängebrücke den Fluss. Wenn man sich einseitig an dem Tragseil festhielt, war sie sogar gut fahrbar. Weiter unten hatte es bereits aufgehört zu regnen und die Straßen waren teilweise trocken. Die Auffahrt zu unserer Pension La Pergola in Auressio von Cavigliano war das allabendliche Highlight, denn es waren immer noch einmal 380 Hm auf knapp 6 km zurückzulegen.

Im Sonnenschein angekommen, entschieden wir uns noch vor dem Abendessen, die Räder aufzupacken, was sich als Glücksgriff erwies. Mit ein paar Tricks, Lenkerverdrehen und Sattel verstellen bekamen wir alle drei Räder auf dem Zweier-Ständer befestigt. Albert hatte schon große Sorgen evtl. mit dem Zug zurückfahren zu müssen, denn wegen des Platzmangels im Zug nach München hätte er sein Rad verkaufen müssen. Ohne vorzeitige Reservierung geht in der Schweiz gar nichts, zumal er zwei Tage nach der Rückkehr mit der Familie in Urlaub fahren wollte. Wir konnten uns also in Ruhe für das Abendessen vorbereiten: es waren frische, selbst gesuchte Porcini mit Tagliatelle angesagt. Ein Gedicht, kann ich nur sagen, und so blieb es nicht aus, dass wir den Abend zusammen mit den Wirtsleuten am Treppen ausklingen ließen. Am nächsten Morgen hätte man in Badehose die Räder montieren müssen, denn es regnete dermaßen, dass die Sicht nur 15-20 Meter betrug.

Nach dem Frühstück ging es dann trotz des Regens gut gelaunt in Richtung Heimat. Der Regen war bis Memmingen unser Begleiter und von Sommer war wenig zu spüren. Es waren prima neun Tage, aber ins schöne Tessin bekommt uns so schnell niemand mehr zum Biken. Der nächste Alpencross fällt aus, da die Fernfahrt Donaueschingen bis zur Mündung der Donau ins Schwarze Meer auf dem Programm steht.

Euer Ippi



WISSEN, WAS **MENSCHEN** BEWEGT.

Als weltweit führender unabhängiger Dienstleister für die Entwicklung von Fahrzeugen und Produktionsanlagen haben wir mit unseren Kunden bereits unzählige Ideen verwirklicht. Und daraus eine Sache gelernt: **Engineering muss nicht nur Technik, sondern Menschen bewegen.** Heute mehr denn je.

Unser Wissen für Mobilität: www.edag.com



Fernfahrt mit Hürden

Eine Fernfahrt sollte es werden... Mit dem Rennrad von Freiburg nach Barcelona war die große Motivation, die mich seit Juni viele Kilometer und Höhenmeter radeln ließ. Angeboten wird die Tour von Sicilia-Bike in Freiburg. Max Rohrer, der Chef, tüftelt die Touren selbst aus und führt die Gruppen dann über kleine, verkehrsarme Straßen zum Ziel. Im September war es dann endlich soweit und ich überzeuge mich davon, täglich die geforderten Kilometer zu schaffen. In 12 Tagen nach Barcelona, mit Tagesetappen zwischen 120 bis 155 km / 1.200 bis 2.200 Hm. Der erste Tag war nur einrollen, 150 km nach Pont Roide, sanfte Strecke, sommerliche Temperaturen, nette Gruppe und geniale Stimmung. Eine Abfahrt auf schlechter Straße wurde für unseren Guide und Gruppen-

chef Max zum Verhängnis. Er stürzte hier so schwer, dass er nicht mehr weiterfahren konnte. Der französische Rettungsdienst versorgte ihn sehr gut und brachte ihn dann per Hubschrauber ins nächste Krankenhaus.

Sicilia-Bike ist ein so kleiner, familiärer Veranstalter, dass ein Guide nicht so einfach ausgetauscht werden kann. Die Reise wurde deshalb schlussendlich abgebrochen und wir fuhren mit den Rädern wieder zurück nach Freiburg.

Nachdem alle Teilnehmer Urlaub hatten, radelten wir zusammen noch ein paar Kilometer im Schwarzwald. In St. Märgen konnten wir eine Unterkunft bekommen, und mit den Ortskenntnissen von Rosi und Johannes waren nicht nur das „Hexenloch“ und „Schauinsland“ unsere bergigen Ziele.



Das erste Mal auf einem namhaften französischen Pass angekommen: Alpe d'Huez

Nach den netten Tagen mit der Gruppe fuhr ich zurück nach München und hatte weiß Gott keine Lust, weitere Runden im Perlacher Forst zu drehen. Auf einmal hat man Zeit und Kraft im Überfluss. Enttäuscht und ohne Idee beriet ich mich mit einem erfahrenen Radlfreund. Er konnte mich für den „Plan B“ begeistern. Le Bourg-d'Oisans, das Radlmecca bei Grenoble, wurde das neue Ziel. Mit Bus und Zug machte ich mich auf den Weg, gefühlt eine Weltreise. Vor der Abreise konnte ich eine Unterkunft finden, die speziell auf Radfahrer ausgerichtet ist. „Le Velo Jaune“, ein wunderbares Haus, geführt von den Engländern Lynne und Alan, die dort eine Heimat gefunden haben.

Unweit von „Bourg“ sind die Pässe der „Tour“, sie locken das Rennradlerherz mit ihren bekannten Namen. L'Alpe d'Huez, Col de la Croix de Fer, Col du Glandon und Col du Galibier wollten erklommen werden. Endlich wird man für all das Training belohnt. Selbstverständlich sind die Fotos auf den Passhöhen zur Dokumentation.

Welch ein Gefühl da zu stehen, wo schon all die bekannten Größen bejubelt und geehrt wurden. Zusätzlich bietet diese Region noch genügend Straßen, die nicht minder schön und attraktiv sind. Sieben Tage hatte ich dafür Zeit und fast perfektes Wetter. Besonders angenehm fand ich, dass sich der Autoverkehr so sehr in Grenzen hält. Ein Paradies für Radfahrer...

Im Bed and Breakfast „Le Velo Jaune“ hängt eine Rangliste mit den Zeiten für L'Alpe d'Huez aus, in die ich mich stolz eingetragen habe (1:26:30 h).

Ein großer Dank geht an Lynne und Alan, die mich so gut betreut, mir mein Rad besorgt und mit all den wertvollen Infos ausgestattet hatten, so dass die Woche ein voller Erfolg wurde.

So schnell ist eine Saison um, und oft kommt es anders als man denkt. Jetzt schmiede ich bereits Pläne für die nächste Saison. Barcelona, ich komme!!! (hoffentlich mit Max)

Elisabeth



Und noch einen geschafft: Col du Galibier

L'Eroica „heldenhaft“ oder ein Radrennen mit historischen Rädern

Als Steve mir mitteilte, dass er und Dave sich für die Auslosung zur Eroica, einem historischen Radrennen in der Toskana, gemeldet hatten, war ich zunächst einmal sprachlos. Erotika dachte ich, hört sich nicht schlecht an, also schauen wir mal weiter. Grundvoraussetzung zur Teilnahme ist ein reifes Alter von mindestens 60 Jahren und der Besitz eines Rades, gebaut vor 1977, also ohne Positron-Schaltung, Clickis sowie innen liegenden Schalt- und Bremszügen. Zudem fährt man zu mindestens 50% auf „weißen Straßen“, d.h. Erdstraßen, was wohl den Namen der Tour beeinflusst hat.

Die Jungs hatten bei der Auslosung Glück und ich durfte aufgrund meines Jahrgangs sowieso teilnehmen. Astrid hatte ein schönes Quartier in der Nähe von Siena ausgesucht, von dem aus wir auch schnell zum Startpunkt nach Gaiole in Chinati kamen. Bereits zwei Tage vorher gab es in Gaiola in Chinati einen großen Radmarkt, der die Herzen der Radfreaks höher schlagen ließ. 100-jährige Tretlager, Laufräder von anno dazumal und Rahmen in allen Kategorien wurden angeboten.

Am 5. Oktober sollte es ab 5.00 Uhr morgens losgehen. Es standen vier Streckenlängen zur Auswahl: 38 km, 75 km, 135 km und 205 km.



Flohmarkt



Startklar: Steve und Dave



Das Trikot war heißbegehrt

Natürlich hatte ich mich für die längste Etappe entschieden, aber zu meinem Erstaunen wollten die „jungen“ Jungs lieber die Tour mit 135 km fahren. Die Argumente der beiden waren unschlagbar: Pausen mit den kulinarischen Genüssen der Toskana waren angekündigt.

Wir starteten um 6.00 Uhr morgens in tiefer Dunkelheit von unserem Quartier. Schon auf der Strecke nach Gaiole kamen uns die ersten Fahrer entgegen. Gegen 7.30 Uhr hatten wir unsere Räder startklar und machten uns bei 6 Grad gegen die aufgehende Sonne auf den Weg. Die ersten saftigen Steigungen hatten wir bereits nach 10 Kilometern und somit dann auch die richtige Betriebstemperatur. Kilometer 15 überraschte uns mit der ersten Erdstraße und führte uns vor Augen, was uns noch erwartete. Tiefer Sand, Waschbrettstraßen, Schotter und Schlaglöcher wechselten sich ab. Für uns hieß das: große Scheibe, kleiner Kranz und durch! Dave und ich fühlten uns sehr wohl,



Echte „Oldies“

Steve hatte mehr Respekt und blieb lieber hintendran.

Einige Mitfahrer hatten hier deutliche Schwierigkeiten: immer wieder standen Fahrer am Straßenrand, um Schäden an Mensch und Material zu versorgen. Wir trafen Fahrer aus Afrika, Neuseeland, ganz Europa, den USA und Südamerika. Es war einfach schön, mit vielen der Fahrer ins Gespräch zu kommen und Erlebnisse auszutauschen.

Steve traf sein Jugendidol, den englischen Meister der 80er Jahre.

Es gab Fahrer, die nicht nur auf historische Räder, sondern auch auf historisches Outfit setzten. Wirklich sehenswert, was sich uns da bot. Fahrtechnisch waren diese Jungs natürlich etwas im Nachteil, Steigungen von bis zu 20 % konnten sie nicht fahren, da hieß es schieben und schwitzen im schicken Wolltrikot.

Nach 58 km gab es die erste Verpflegungspause. Es boten sich uns lange Tische mit



So kennt man sie, die Toskana

Parmaschinken, Antipasti, Obst, Kuchen, Tee, Kaffee, Wasser und Wein, soviel man wollte. Da verstand ich, warum Steve und Dave die kürzere Tour gewählt hatten, wir machten hier erst mal einen Stopp von 40 Minuten.

Nachdem die Temperatur mittlerweile deutlich gestiegen war, konnten wir uns der Arm- und Beinlinge entledigen. Weiter ginge es durch die traumhafte toskanische Landschaft und es war kein Wölkchen am Himmel!

Gegen Mittag stand uns eine längere, staubige Etappe bevor. Wir merkten, wie sich der Staub überall festsetzte, die vorbeifahrenden Begleitfahrzeuge taten ihr Übriges, um uns einzunebeln. Die zahlreichen Brunnen am Wegesrand waren somit mehr als willkommen, zudem die nächste Verpflegungsstation in Reichweite war. Wenn überhaupt möglich, war die noch

reichhaltiger als die erste. Nun wurden zudem Vin Santo und Cantuccini gereicht, Steve war hingerissen.

Die Kontrollpunkte, an denen man seine Karte abstempeln lassen musste, waren immer sehr voll und es hieß warten. Nach dem zweiten Kontrollpunkt verloren wir Steve. Nachdem wir die Strecke ein Stück zurück gefahren waren ohne Steve zu treffen, ließen wir uns in einem Cafe nieder. Er musste ja vorbei kommen. Tat er auch, aber erst nach ca. 40 Minuten. Natürlich hatte er uns auch gesucht und war die Strecke zuerst ein Stück vor und dann bis zur Verpflegungsstelle zurück gefahren. Wir hatten den Verdacht, dass er das nur getan hatte, um sich noch mal die Flasche mit Vin Santo zu füllen.

Bis zur dritten Kontrolle ging es sehr hügelig weiter. Die Strecke hatte auf der Länge von 138

km über 2500 Hm, die wollten bewältigt werden. Einige Abfahrten waren so steil und rutschig, da Erdstraße, dass einige Fahrer lieber ihr Rad schoben.

Astrid und Karola hatten uns so gegen 16.00 Uhr erwartet, die Strecke war ja nicht so lang. Sie konnten allerdings nicht damit rechnen, dass wir so lange Pause machten. Ihre Erleichterung war groß, als wir endlich gegen 17.30 Uhr ohne Blessuren ankamen. Im Ziel gab es, nach Kontrolle der Stempelkarte, eine kleine Erinnerung an die Tour in Form einer Flasche Wein und einem kleinen Keramikteller.

Den Abend ließen wir nach einer heißen Dusche und ein wenig Entspannung in Castellina in Chianti ausklingen. Ich hätte nicht gedacht, dass ich überhaupt noch etwas essen konnte!

Fazit: eine super Tour. Wir sind uns einig, das machen wir wieder!

Euer „Ippi“



Pilzfreude



Fotoshooting für die BMW Zeitung, März 2015

Jahresabschlussevent 2014 der Abt. MTB im Vinschgau

Der Jahresabschluss der Abt. Mountainbike fand vom 2. bis 5. Oktober 2014 im Vinschgau, Südtirol statt. Mit Oswald, Stefan, Tilman, Martin, Joachim und Florian setzt sich die Gruppe recht heterogen aus Racern und Freeridern zusammen. Das kann man bereits an den Bikes erkennen, deren Federwege zwischen 80 und 160 mm variieren. Tilman organisierte das Basislager, er wählte dafür das Landhotel „Latscherhof“ am südlichen Ortsrand von Latsch. Wettertechnisch präsentierte sich das Vinschgau diesmal von seiner sonnigen Seite, fast nebelfrei bei bunt leuchtenden Herbstfarben.

Tag 1: Einrollrunde Holy Hansen

Biker: Oswald, Stefan, Tilman, Martin, Joachim, Florian; Text & Fotos: Martin

Sofort nach der Belegung der Zimmer starten wir mit Stefan als Guide auf die Einrollrunde direkt vom Hotel aus. An der südlichen Talseite geht es zunächst halbhoch am Nörderberg auf flowigen Waalwegen nach Obermontani. Dort erwartet uns die erste Trailabfahrt vorbei an der Burgruine Untermontani in engen Kurven hinab nach Morter.

In Morter angekommen, geht es bereits wieder stetig bergauf, ziemlich genau 1000 Hm auf 9 km Forstweg in unzähligen Serpentinaen. Am Aussichtspunkt des Morter Leger auf 1720 m Höhe beginnt der Trail hinab zum Haslhof, wo sich dann der Einstieg in den sich anschließenden Holy-Hansen-Trail befindet. Dieser erste künstlich angelegte Trail des Vinschgau ist mit der Schwierigkeitsstufe S2 gekennzeichnet, Helm und Schoner sind also obligatorisch! Nach dem Anschonern und der abfahrtsorientierten Justage von Federgabel,

Dämpfer und Sattelstütze führt uns der Holy-Hansen-Trail talwärts. Im Wechsel zwischen engen Kehren und flowigen Passagen, gewürzt mit Anliegern, kleinen Kuppen und Sprüngen, schlängelt sich der Pfad den Berg hinab nach Morter.

Nur zum Spaß und nicht zur Übung führt uns die Rückfahrt noch einmal hoch nach Obermontani, um auf dem dortigen Flowtrail in der Abendsonne ein weiteres Mal hinunter ins Tal zu riden. Nach rund 33 km und über 1500 Hm sind Mensch und Maschine schließlich ausreichend warm gefahren und wir freuen uns auf die Dusche und das Abendmenü im Hotel.

Tag 2 - Gruppe 1: Sonne am Martinsberg

Biker: Stefan, Tilman, Martin; Text & Fotos: Martin

Am nächsten Tag teilt sich die Gruppe auf. Die Racer unternehmen eine Extremtour zum Goldsee-Trail, die Freerider gönnen sich eine Trailrunde am Sonnenberg St. Martin, der auf der nördlichen Talseite des Etschtals liegt und dessen Südhänge wärmende Herbstsonne versprechen.

Als Warm-up wiederholen wir einen Teil der gestrigen Runde zur Burgruine Untermontani, um Muskeln, Bremsen und Federelemente wieder auf Betriebstemperatur zu bringen. In Latsch lassen wir die Seilbahn, die Bikes nur vor 08.30 und nach 15.00 Uhr mitnimmt, links liegen und folgen stattdessen der Via Claudia Augusta talabwärts bis nach Kastelbell.

Dort angelangt, biegen wir ab auf die asphaltierte Straße in Richtung St. Martin am Kofel. Das erste Drittel dieses Uphills ist das Steilste, hier muss man seine Kräfte gut einzuteilen wissen. Denn es gilt in unzähligen Kehren 850 Hm

am Stück zu überwinden! Für eine willkommene Abwechslung sorgt der traumhafte Panoramablick auf den gegenüberliegenden Nationalpark und auf die vergletscherten Regionen des Martelltals. Oben an der Bergstation der Seilbahn stärken wir uns mit Getränken und Kuchen, bevor es noch höher hinauf zum Aussichtspunkt „Dolomitenblick“ geht. Von dort aus kann man tatsächlich bis zu den Gebirgszügen des Latemar und Rosengarten hinüberspähen.

Wieder zurück an der Bergstation beginnt nun das Trailvergnügen der Extraklasse auf dem wohl schönsten Trail der Alpen, dem Monte Sole Trail (S2) bis ins Tal nach Goldrain. Von dort rollen wir zurück nach Latsch und beschließen, noch eine Bergfahrt mit der Seilbahn dranzuhängen, denn wir haben 15.30 Uhr! Die Gondolei ist zwar kräfte- und zeitsparend, jedoch sind wir oben auf 1740 m Höhe ziemlich ausgekühlt und für jede Kleidungsschicht dankbar. Von dort geht es zunächst höhenmetersparend quer durch den Wald, dem Vinschger Höhenweg (Nr. 14) am Sonnenberg entlang, bis wir den Egg-Hof queren und parallel zur Falllinie auf den Weg Nr. 14b einbiegen und den Lottensteig-Trail (15er) am Schloss Goldrain vorbei bis nach Tiss abfahren. Danach rollen wir gemütlich entlang zahlreicher Obstgärten wieder nach Latsch zu unserem Hotel.

Tag 2 - Gruppe 2: Auf den Spuren des „Goldsee-Trails“ !!!

Biker: Joachim, Florian, Oswald; Text & Fotos: Oswald

Noch am Vorabend und nach erfolgreichem Ablegen von Stefan's Trail-Prolog, schmiedete ich mit denjenigen, die noch keine von mir geführte Tour erlebt hatten, den Plan des Goldseetrails. Florian, Joachim und ich waren uns einig, dass wir die Route mithilfe der Vinschgau-Bahn und über die Schweiz, hoch zum Stilsferjoch und dann den vielbesagten Trail schaffen würden... und irgendwie schlich sich meine gute

LED-Leuchte in den Rucksack, wohlwissentlich, dass uns bei dieser Expedition das Tageslicht ausgehen könnte.

Nach einem verkürzten Frühstück durchschnitten wir noch bei Morgentau die nasskalte Luft hinunter zum Latscher Bahnhof und kamen genau richtig zum Stehen und zur gerade einfallenden Mitfahrgelegenheit. Freundlicherweise half uns der Bahnschaffner bei der Auswahl der richtigen Tickets für Bike&(T)Rail. Ob er wohl ahnte, dass wieder ein paar Flachländer versuchen würden, den „Trailschatz vom Goldsee“ zu holen, egal... wir waren somit drin und ließen unsere Bikes neben ein paar Tourern einrütteln.

Bei der Endstation oben in Mals lugte bereits die Morgensonne über den hohen Bergkamm und wir fuhren auf einem lauschigen Singletrail, den Florian einbrachte, gemächlich ins schweizerische Münstertal nach Münster. Überhaupt waren wir heute auf den Spuren der „Münster-Brothers“ unterwegs, vielleicht nahmen Martin und Tilman deswegen Abstand von der Tortour. Allerdings verpassten Sie damit auch unseren subjektiven Eindruck der deutlich schöner werdenden Ortschaften und das folgende Prädikat, die Müllsäcke betreffend: „Hm... auch die schauen besser aus als bei uns?!?“ Nach dem Ort Santa Maria, dem Abzweig zum Umbrailpass, verließen wir die Hauptstraße Richtung Val Vau und bekamen es mit dem ersten richtigen Anstieg des Tages zu tun. Hm für Hm durchfuhren wir das schattige Hochtal und erst beim Auftauchen der aufkommenden Herbstsonne ließen wir die äußeren Hüllen gemäß dem verzwickten Zwiebelprinzip fallen.



Foto im Hintergrund: Bikerevier Vinschgau bei herbstlichem Traumwetter



Trailflow bei Untermontani in der Abendsonne



Martin genießt den Ausblick am Monte Sole Trail



Joachim und Florian mit „Vinschgau-Shuttle“



Die klare Herbstluft erlaubt den direkten Blick zur Palla Bianca / Weißkugel, 3739 m



Oswald, Florian und Joachim bei der ersten „Zwiebelpause“



Joachim und Florian auf der 25% Rampe



Stilfserjoch-Südrampe mit sehr wenig Verkehr, ein heißer Tipp für alle Rennradler

Bei der weiteren Serpentinauffahrt an strahlenden Lärchen vorbei bildeten sich denn auch die ersten Schweißtropfen, es sollten nicht die letzten sein. Kurz vor der Passhöhe erfuhr Joachim, als er vom Almbauern Wasser erfragte, was die schweizerische Angabe 100 m in den Alpen bedeutet, nämlich 100 Hm, und so kamen wir mehr oder weniger entspannt und dehydriert auf 2200 m an. Schon sehr verduztzt waren wir vom Anblick zweier Bergpferde mit-samt Reiterinnen, die auch Rast bei der begehrten Wasserstelle machten. Nach gegenseitigem Beschnuppern stellte sich heraus, dass die beiden Schweizerinnen mitten in einer Pferde-Transalp waren und wir zollten uns gegenseitigen Respekt, wobei wir sehr froh mit unseren Monocoque-Carbon-Eseln waren, da wir auf zusätzliches Futter verzichten konnten.

Dann ließen wir es auf schönem Schotterweg durchs malerische weite Tal sausen, immer wieder sahen wir uns zu Fotostopps gewun-

gen und kamen zu der Übereinkunft, gerade ganz großes Bike-Kino zu erleben, es fielen auch Begriffe wie Canada, Rockies, Neuseeland usw.

Nach mehreren Kilometern in dieser Traumlandschaft und schönen Downhills mit High-speed-Kurven im weiteren Verlauf gelangten wir schließlich zum Links-Abzweig der Albrecht Route. Auf dieser ging es erst auf einem Karrenweg, dann aber auf einem „Sahne-Trail“ nebst tosendem Gebirgsbach im Latschengelände spielerisch zum Lago di San Giacomo, wo sich das Tal weit in Ost-West-Ausrichtung öffnete. Am Ende des Sees kehrten wir auf ca. 2000 m draußen sitzend bei einer bewirtschafteten Hütte ein. Die gereichten Nudeln waren einfach passend zur Landschaft und auch diese erhielten das Prädikat „Superlativo“, so genossen wir länger als geplant unseren spätherbstlichen Vitamin-D-Cocktail.

Viel zu spät sattelten wir auf und erhielten

immer wieder Blicke auf König Ortler und die südliche Alpenhauptkette entlang der Uferpiste des folgenden zweiten Stausees. Noch mit den Bildern der Berge im Auge gestatten wir uns nach dem Stausee einen kleinen Verfahrер rechts hinunter zur Staumauer, eine schöne Serpentinensektion, die sich mit schönem Hintergrad-Drift über die komplette Breite erobern ließ und für reichlich Bremsstaub sorgte.

Natürlich durften wir die gewonnenen Hm denn auch wieder bergauf kurbeln, diese trugen aber zur Gesamtverspätungs-Bilanz nicht wesentlich bei und es hagelte erfreulicherweise auch keine Beschwerden durch Joachim und Florian.

Die Abfahrt hinunter zur südlichen Stilsferjoch-Rampe war dann wieder Cinemascope, mit uns als „Ameisen auf Rädern“!!! Ein igriges Militärsträßchen, welches verwegen in den felsigen Steilhang gesprengt worden war, brachte uns auf spektakuläre Weise zur Durchfahrt der Talklamm und weiter zur Bundesstraße. Dazwischen gab es eine brenzlige Situation, die mich an das Movie „Fast & Furious 4“ irgendwo in Mexiko erinnerte. Klar fehlte auf dieser steilen Rampe der Truck mit ausgefallenen Bremsen und 30.000 l Benzin hinterm Führerhaus, doch allein der Gedanke daran ließ den Geruch von Benzin aufkommen, und so war es an mir, mit Tempo 60+ den richtigen Bremspunkt vor der Aussichtskehre mit dahinterliegendem Abgrund

zu erwischen. Die anderen ließen es kontrollierter angehen, und so konnten wir einen kurzen Blick auf die eingesparte Uphill-Serpentinestafette zum 2768 m hohen Übergang Botta Di Forcola erhaschen. Auch aus Zeitgründen wollten wir uns nicht auf ein für uns unkalkulierbares Abenteuer einlassen, und so erfuhr ich erst wieder in München von Martin, unserem M97-Biker, dass diese Route als durchaus lohnende Alternative von Bike-Bergsteigern gehandelt wird. „Shit happens“ - beim nächsten Mal ist's eingepflanzt!!!

Es folgten im Anschluss die lautesten 1400 Hm des Tages auf der unseren Rennradkollegen wohlbekannteren Rennstrecke für drehzahlorientierte Motorradfahrer und Ferraristi bis hoch zur Passhöhe auf 2758 m. Zu Beginn versuchte ich noch zwischen Joachim's und Florian's Tempo zu vermitteln, jedoch war auch nach mehrmaligem Hin- und Herpendeln keine Einigung in Sicht und so traf letztendlich meine 2-fach Kurbel die Entscheidung, den Anstieg ambitioniert anzugehen. Kurve für Kurve, Rampe für Rampe... nur im Duell mit altersschwachen Wohnmobilen und einigen gerade-so-fahrbaren Abkürzungen erklimmte ich als erster das Stilsferjoch und konnte mich der aus Erzählungen bekannten Drive-by-Wurst und von der erheitenden Film-Set-Atmosphäre vergewissern.

Nach gefühlten Stunden trafen am Passo Stelvio erst Joachim und dann Florian ein - nein,



Volksfest-Stimmung am Passo dello Stelvio, 2758 m



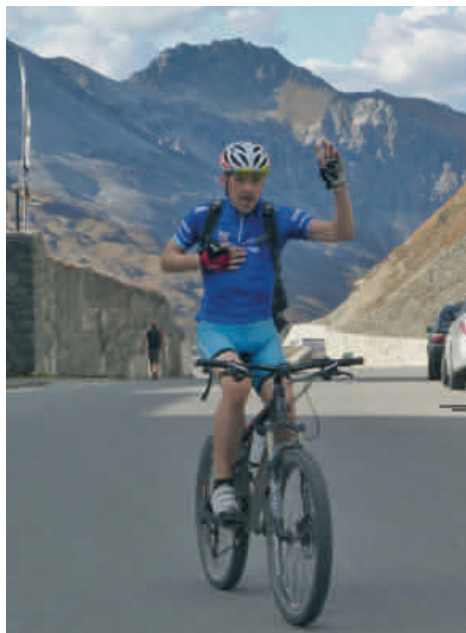
Schweizer Blondine orientiert sich neu???



Abenteuerlicher Downhill im wilden Tal mit Blick Richtung Bormio



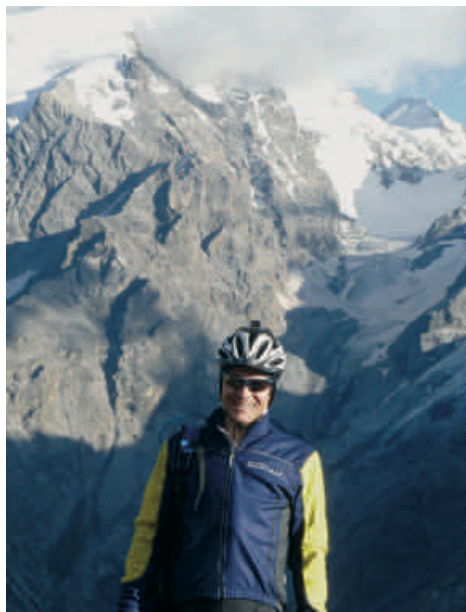
Serpentinengewirr hoch zum Botta Di Forcola, 2768 m, und Umbrailpass



Joachims persönliche Bergankunft



Florian hat nun ebenfalls die hohen Berge im Rücken, Blick hinüber zum Madritschjoch



Bergporträt in den letzten Sonnenstrahlen des Tages einer erfüllten Biketour



Steile Rumpelpassage mit Florians Notausstieg hinunter zur Furkelhütte, 2153 m



Der moderate Einstieg in den Goldseetrail...

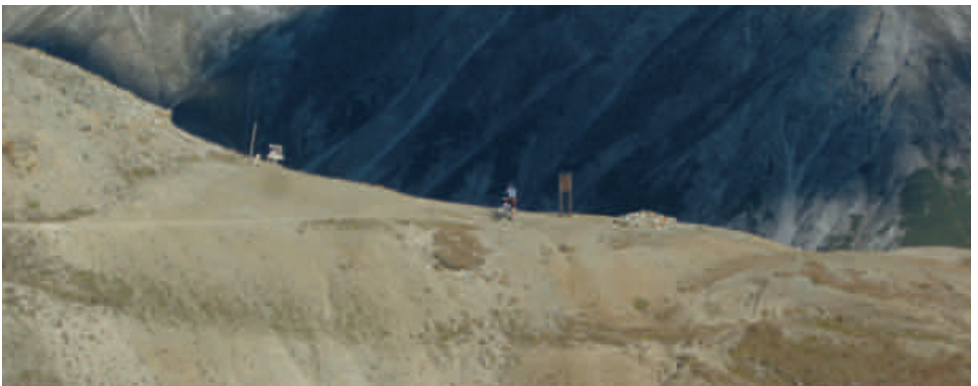
er schlug vielmehr auf. Eine kurze Pause verschaffte uns allen die Luft, die wir für die anstehende Aufgabe so dringend benötigten, und natürlich vertilgten wir alles, was wir an Gels, Riegeln und sonst zum Essen übrig hatten.

Es galt nun den Einstieg in den Goldseetrail zu finden, zu sehen und diesen zu bezwingen!!!

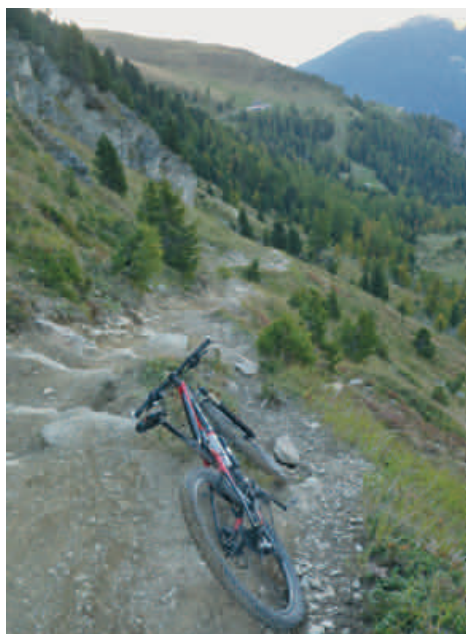
Mit kurzer Schiebe- bzw. an-der-Haftgrenze-fahrbar-Passage gelangten wir regelkonform um 16 Uhr an den Einstieg zum Trail auf 2838 m. Früher als 15 Uhr wäre aus Sicherheitsgründen und Respekt zu den Wanderern verboten, jedoch stand uns nun als einzigen am Start stehenden Bikern der sagemumwobene Singletrail offen, und wir brauchten nur Gas zu geben. Gesagt - Getan!!! Der leicht abschüssige Weg durch das teilweise steile Gelände musste auf-

merksam gelesen werden, da an ein paar Stellen der Trail durch Murenabgänge stark in Mitleidenschaft gezogen war. Auch erpaptte ich mich bei Anliegerkurven immer wieder mit dem Oberkörper über dem gähnenden Abgrund, und vor allem beim Panorama-Genuss auf die höchste italienische Gebirgsgruppe und deren weiße Hauben. Dies erinnerte mich doch sehr an die Demut-Passage des berühmten Stone-man-Trails in den Dolomiten oder den extrem ausgesetzten Bindelweg im Schatten der Marmolada.

Die häufigen Fotostopps ließen nur phasenweise richtigen Flow aufkommen und ab und zu war auch Schieben über die unfahrbaren „Rockgardens“ natürlichen Ursprungs angesagt. Die Vorbeifahrt an den Überresten des Goldsees verleitete uns allerdings zu keinem Halt



... wird bald mit einer Fahrt durch goldene Felsen und gähnende Abgründe belohnt



Furkelhütte, 2153 m, Ende unseres Goldrauschs!!!

- zu klein, blass und unfotogen kam er in der Abenddämmerung „rüber“. Auch das auf jeden Fall ein weiterer Grund, die Tour mit anderen Elementen zu bestücken oder evtl. zu einer anderen Tages- oder Jahreszeit zu fahren.

Nach einem holprigen Downhill zur Furkelhütte auf 2153 m inkl. Florians Tauchgang in die besagten Rockgardens, glücklicherweise ohne Trefferwirkung, beschlossen wir aufgrund der fortschreitenden Zeit und des langsam verglimmenden Herbsttages den Abbruch der Singletrial-Passage und begaben uns auf sehr gut präparierter Piste in den Talflug. Bei teilweise Tempo 80 mussten bei den nun kühleren Temperaturen alle Windschotts geschlossen werden, und wir kamen dem Ort Stils schnell näher. Ein kleiner Verfahrer bescherte uns abermals Extra-Hm und dank des Local-Trail-Tipps, zudem den letzten Trail des Tages und damit einen weiteren Trail-Schatz in Diretissi-

ma-Manier nach Stilsferbrücke. Aber was war das denn? Die angezeigten 35%, auf Asphalt noch gut beherrschbar, forderten uns im weiteren Verlauf auf losem Geröll des Karrenwegs alle Bremsleistung und Konzentration ab.

Unten angekommen bemerkte man ganz deutlich, dass mindestens einige Gehirne ausgeschaltet wurden, denn nun warteten die letzten Tiefenmeter auf Vernichtung. Eine leichte Kost, möchte man angesichts der breiten Touristenpiste denken, jedoch weit gefehlt. Joachim schaffte es in einer uneinsichtigen und gemein enger werdenden Kurve bei guten 70 Sachen auf die Gegenfahrbahn einer vielbefahrenen Bundesstraße zu geraten und - so Gott Lob - den Postbus zu verpassen!!! Eine Schrecksekunde dahinter und leicht nach innen versetzt, versuchte ich im Windschatten zu folgen, dahinter Florian mit deutlich mehr Respekt und Adrenalin in den Knochen.

Auch die weitere Fahrt auf dem Vinschgau-Radweg gestaltete sich als sehr interessant, zumal sich ein „Mannschaftszeitfahr-Quicky“ mit einem daher scheppernden Dreirad-Mafioso ergab, irgendwann gab er auf und „musste“ abbiegen, trotz vollflächiger Jägermeister-Werbung auf der getönten Heckscheibe. Nach der kleinen Übung waren wir zwar richtig sauer, aber in keinem Stimmungstief, nur Joachim benötigte bei der aufkommenden Dunkelheit Aufmunterung. Hierzu kam endlich meine LED-Trailleuchte zum Einsatz, die uns Dreien den Weg wies, und alles, was quer kam, auf die richtige Spur brachte und somit eine flüssige Weiterfahrt erlaubte. Trotzdem zogen sich die 25 km in die Länge und wir mussten Joachim gut zu reden, bitte im Lichtkegel des Scheinwerfers zu bleiben. Als das auch nicht mehr half, machte ich das Licht aus... und wagte wieder einmal den Mondlicht-Test... und tatsächlich, es funktionierte. Die Augen gewöhnten sich an die Dunkelheit und Joachim sah nicht mehr den öden Lichtkegel vor sich, sondern tausend Sterne!!!

Allein diese und wohl auch die anderen Grenzerfahrungen des Tages sorgten mit unterstützender Hangneigung für die bequeme Ankunft in unserem Quartier und ausreichend Gesprächsstoff beim gemeinschaftlichen Abendessen. Die Nachtruhe war somit garantiert und die gemeinsame Durchführung der Madritschjoch-Überquerung am nächsten Tag beschlossene Sache. Klar... verglichen mit den gerade erlebten 125 km und ca. 3500 Hm in den Beinen stellt das Madritschjoch sozusagen ein Ausfahren am Folgetag dar!!!

Tag 3: Madritschjoch

Biker: Oswald, Joachim, Florian, Stefan, Tilman, Martin; Text & Fotos: Martin

Am dritten Tag steht mit dem Madritschjoch eine besondere Herausforderung auf dem Programm: Die Überquerung des mit 3123 m höchsten, mit dem Bike befahrbaren Passes der Alpen! Um wertvolle Zeit der kurz gewordenen Tage zu sparen und die durch die vorhergehenden Touren vorbelastete Kondition zu schonen, nehmen wir den Zug von Latsch nach Spondinig. Wir = alle außer Oswald, er legt es darauf an, den Zug zu verpassen und auf eigener Achse nach Spondinig zu rollen. Dort folgt dann ein kontinuierlicher Anstieg auf asphaltierter Straße hinauf Richtung Stilfserjoch.

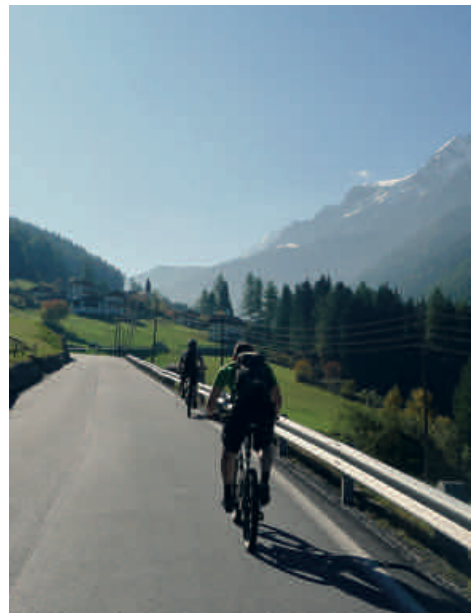
In Sulden am Ortler (1950 m) springen wir über unseren Schatten und nehmen die Seilbahn in Kauf, um kräftezehrende 600 Hm zu sparen. Wir = alle außer Oswald... aber das kennt man ja schon. Jedoch holt er uns während einer kleinen Stärkungspause nebst Gruppenbild kurz nach der Bergstation (2660 m) bereits ein und prescht zur Passhöhe vor.

Oben angekommen genießen wir das traumhafte Panorama in die vergletscherte Region des Ortler und des Monte Cevedale. Auf der Passhöhe steht sogar ein funktionierender Feldstecher mit grafisch eingeblendeten Gipfelnamen nebst Höhenangaben, welchen Joachim

gleich ausprobiert. Wie sich später nach ungefähr halber Abfahrt herausstellt, vergisst er über all den Impressionen leider seinen Rucksack am Gipfel, der dort für die Nachwelt als mahndendes Andenken liegen bleibt! Dass ihm das zu Beginn der Abfahrt gar nicht auffällt, spricht dafür, dass er einen sehr leichten Rucksack hat(te)...

Nachdem die Gipfelmomente angemessen ausgekostet sind, führt uns bei fast wolkenlosem Himmel ein verblockter Schottertrail, gespickt mit felsigen Passagen und Holzbrücken die andere Seite des Jochs hinunter, ein wahres Sahnestück von Fotokalender-reifer MTB-Strecke!

An der Zufallhütte angekommen, machen wir kurze Rast und genießen ein kühles Bier und Kaiserschmarrn, bevor uns das berühmte Martelltal erwartet, wo weitläufige, leider um diese Jahreszeit schon längst abgeerntete Erdbeerfelder bewirtschaftet werden.



Anstieg nach Sulden - auf Dauer zäh, aber der Ortlerblick entschädigt



Gruppenfoto der Seilbahnfahrer an der Mittelstation



Oswald bereits wieder in Pole Position



Höchster fahrbahrer Pass der Alpen: das Madritschjoch



Abfahrt im Zickzack durchs Felsenmeer



Auch Abfahrten erfordern Kraft- und Brems-Pausen



Gruppenbild an der Zufallhütte



Ausgleich des Flüssigkeits- und Kohlenhydrate-Verlustes



Farbenspiel im Martelltal

Tag 4: Abschlussrunde am Sonnenberg St. Martin

Biker: Oswald, Joachim, Florian, Stefan, Tilman, Martin; Text & Fotos: Martin

Als Abschlusstour am Abreisetag wollen wir noch einmal Sonne tanken und den Sonnenberg als gesamte Gruppe erklimmen. Bereits im unteren Teil der asphaltierten Serpentinstraße hoch zu St. Martin am Kofel ereilt uns dann jedoch eine handfeste Panne: Kettenriss inkl. zerstörtes Schaltauge an Florians Rotwild-Bike. Ist sie zu schwach, bist du offensichtlich zu stark! Nachdem die Kettenschaltung kurzerhand zum Single-Speed umfunktioniert ist, kann Florian wieder in die Pedale treten, diesmal allerdings gezwungenermaßen in einem recht hohen Gang! Außerdem muss er seinen Hinterbaudämpfer blockieren, um wegen des mangelnden Längenausgleichs aufgrund des ausgebauten Schaltarms die Kette bei Federbewegungen nicht erneut zu sprengen.

Oben in St. Martin angekommen nehmen wir links den Vinschgauer Höhenweg. Kurz bevor



Kein Vortrieb mehr bei Florian

dieser in den Latscher Panoramatrail mündet, machen wir noch einen kurzen Einkehrschwung im Egger Hof. Der Wirt dort ist bekannt für seinen guten Lammbraten. So viel Zeit bleibt uns heute in Anbetracht der bevorstehenden Rückreise aber nicht mehr, und wir begnügen uns mit einer Brotzeit und wärmenden Suppen. Als wir wieder aufsteigen, entscheidet sich Florian für die Abfahrt auf der Asphaltstraße, um die angeschlagene Kette nebst Hinterbau samt Dämpfer zu schonen. Der Rest nimmt den ausgesetzten Panoramatrail (S2) unter die Räder. In der Beschreibung heißt es: „Das Panorama ist grandios, die Absturzgefahr jedoch ständiger Begleiter. Nur für höhenangstfreie Biker mit absoluter Trailerfahrung geeignet.“ Wir hoffen, dass dies auf uns zutrifft und halten die Bremsgriffe sicherheitshalber etwas strammer als sonst. Die Strecke verläuft an den Ruinen Lager und Zuckbichl vorbei. Nach ein paar Flow-Abschnitten sowie ausgesetzten Spitzkehren trifft man auf eine Forststraße. Kurz darauf endet die MTB-Beschilderung und wir nehmen die treppenähnliche „Abfahrt“ über technische Felsstufen hinab nach Goldrain. Wieder gut zurück in Latsch wartet Florian bereits im dortigen Schwimmbad auf uns. Zugegeben, man steht selten so lange in der Dusche eines Schwimmbades wie nach einer langen MTB-Tour. Nur noch der Form halber tauchen wir kurz in die Becken ab und ziehen ein paar Züge, um dem Muskelkater wenigstens ein bisschen vorzubeugen.

Abschließend bildete die gemeinsame Pizzaschlacht beim Wirt am Reschenpaß den krönenden Ausklang unserer Erlebnisse dieses und der vergangenen Tage und die wiedergewonnene Energie nutzten wir sogleich für weitere z(uk)ünftige Abenteuer-Tour-Planungen... bis bald, Vinschgau !!!

© 2015 - Stefan, Joachim, Florian, Oswald, Tilman & Martin



Schmaler Pfad am Steilhang



So behalten wir den Egger Hof in Erinnerung!

Termine 2015

| Datum | Veranstaltung |
|-------------------|---|
| 17.03.2015 | Start wöchentliche Di.-Rennrad-Ausfahrten im Münchener Norden; Start 17.30 Uhr, FIZ-Vorplatz |
| 19.03.2015 | Start wöchentliche Do.-MTB-Ausfahrten München Nord/Süd/Alpen; Start 17.30 Uhr, FIZ-Vorplatz |
| 12.04.2015 | MTB CityBike Marathon München |
| 19.04.2015 | MTB-Saisonstart-Ausfahrt durchs Fünf-Seen-Land |
| 24.04.-04.05.2015 | Ippi's Saisonvorbereitung in der Toscana |
| 25.04.2015 | Mallorca 167/312 |
| 25.04.2015 | EZF Altenstadt |
| 26.04.2015 | Kempten MTB Marathon (Ritchey Challenge) |
| 01.05.2015 | Rennrad Saisonöffnungstour (*) |
| 02.05.2015 | Garda Trentino MTB Marathon (MarathonManEurope) |
| 03.05.2015 | Achensee Radmarathon |
| 05.05.2015 | 1. Wertung - Einzelzeitfahren in Giebing über 19,4 km; Start 18.00 Uhr |
| 10.05.2015 | EM MTB Marathon Herren, Singen // MTB Marathon Kaufbeuren |
| 12.05.2015 | 2. Wertung - Bergzeitfahren am Kesselberg über 4,7 km; Start 18.30 Uhr |
| 16.05.2015 | Jedermann-EZF bei der Bayernrundfahrt |
| 17.05.2015 | Amadé Radmarathon in Radstadt |
| 21.05.2015 | 3. Wertung - Einzelzeitfahren in Gremertshausen über 16,3 km; Start 18.30 Uhr |
| 23.05.2015 | 12 h MTB WM Weilheim/Obb. und Marathon (Ritchey Challenge) |
| 31.05.2015 | Straßenrennen oberbayr. Meisterschaften in Erlbach |
| 06./07.06.2015 | 24 h MTB Olympiapark München |
| 07.06.2015 | Granfondo Eddy Merckx, Rivalta di Brentino Belluno |
| 07.06.2015 | Tegernseer Tal MTB Marathon (Ritchey Challenge) |
| 13.06.2015 | Pfronten MTB Marathon (Ritchey Challenge) |
| 14.06.2015 | 4. Wertung - Einzelzeitfahren auf dem Testgelände in Aschheim über 40 km; Start 10.00 Uhr |
| 17.-20.06.2015 | BIKE Four Peaks: MTB-Etappenrennen, Kärnten |
| 23.06.2015 | 5. Wertung - Bergzeitfahren in Schäftlarn über 2,3 km und 2,5 km; Start 18.30 Uhr |
| 27.06.2015 | Kirchberg MTB Marathon (Ritchey Challenge) |
| 27.06.2015 | UCI WM + MTB Marathon Sellarondahero |
| 28.06.2015 | Dreiländergiro Nauders |
| 30.06.2015 | 6. Wertung - Bergzeitfahren am Humbacher Berg über 3,46 km, Start 18.30 Uhr |
| 05.07.2015 | 7. Wertung - BMW Radsporttag - Kriterium über 70 km auf dem BMW-Testgelände, Start 11.00 Uhr. |
| 05.07.2015 | Maratona des Dolomites |

Termine 2015

| Datum | Veranstaltung |
|-------------------|--|
| 05.07.2015 | Kärnten Radmarathon Bad Kleinkirchheim |
| 05.07.2015 | Giro d'Elkofen |
| 05.07.2015 | Oberammergau MTB Marathon (Ritchey Challenge) |
| 11.07.2015 | EZF Straubing |
| 11.07.2015 | Salzkammergut Trophy (MarathonManEurope+Ritchey Challenge) |
| 18./19.07.2015 | 24 h Kelheim |
| 19.07.2015 | Radmarathon Tannheimer Tal |
| 19.-25.07.2015 | CRAFT BIKE Transalp, Ruhploding-RivaDelGarda |
| 25./26.07.2015 | 24 h Nürburgring |
| 28.07.2015 | 8. Wertung - Einzelzeitfahren in Lochhofen über 60 km; Start 18.00 Uhr |
| 01.08.2015 | 12 h MTB EM Diessen/Obb. |
| 01.08.2015 | Traditionelles Sommerfest im Kanuclub an der Thalkirchner Brücke (*) |
| 02.08.2015 | Erzgebirgsmarathon (MarathonManEurope) |
| 02.-24.08.2015 | Ippi's 10-Länder-Tour: Donau Quelle bis Mündung |
| 10.-17.08.2015 | Alpencross für BMW Radsport-Biker |
| 11.08.2015 | 9. Wertung - Bergkriterium in Falkenberg über 46,4 km, 5 Wertungen; Start 18.00 Uhr |
| 15.08.2015 | Dachauer Altstadtkriterium |
| 15./16.08.2015 | UEC Masters EM MTB; Graz/Stattegg |
| 26.08.2015 | Masters Cycling Classic EZF St. Johann i.T. |
| 30.08.2015 | Ötztaler Radmarathon |
| 12.09.2015 | 33 Runden von Weissach, Treffpunkt: Porsche/Weissach, Beginn 10.30 Uhr |
| 12./13.09.2015 | DM MTB Marathon, Furtwangen |
| 13.09.2015 | EZF Steinberg |
| 14.-19.09.2015 | UCI SwissEpic, Verbier-Zermatt |
| 20.09.2015 | 38. Vierer-Mannschaftszeitfahren für Firmenmannschaften über 70 km; Start 11.00 Uhr auf dem BMW-Testgelände |
| 26.09.2015 | Oberstdorf MTB Marathon (Ritchey Challenge) |
| 01.-04.10.2015 | Oswald's MTB-Saisonabschluss Vinschgau/Südtirol |
| 29.10.-02.11.2015 | Ippi's Abenteuerour rund um den Garda- und Ledrosee |
| 12.12.2015 | Jahresabschlussfeier, Treffpunkt: im portugiesischen Restaurant „O Castelo“ in der Trausnitzstraße 17, direkt hinter dem Ostbahnhof. Beginn ab 19.00 Uhr (*) |

Get together

MTB Rennen und Touren

Wertungsrennen BMW Radsport

(*) Termin und Details bitte unbedingt auf unserer Homepage prüfen !

Ergebnisse 2014

Clubmeisterschaft 2014

| Platz | AK | Name | Rennen | Gesamtpunkte |
|-------|----|------------------------|--------|--------------|
| 1 | S2 | Janz, Thomas | 7 | 139 |
| 2 | H | Wenning, Markus | 10 | 123 |
| 3 | H | Uhl, Bernhard | 5 | 122 |
| 4 | S3 | Knupe, Jürgen | 10 | 116 |
| 5 | H | Dominguez Ojea, Jacobo | 7 | 115 |
| 6 | S2 | Ehrmann, Oswald | 6 | 113 |
| 7 | H | Gorski, Björn | 6 | 112 |
| 8 | S2 | Kroll, Sebastian | 9 | 110 |
| 9 | S2 | Gallinger, Thomas | 7 | 87 |
| 10 | S4 | Ippendorf, Günter | 6 | 72 |
| 11 | H | Koller, Anton | 3 | 69 |
| 12 | S2 | Hund, Christian | 3 | 56 |
| 13 | S2 | Stangl, Mike | 4 | 56 |
| 14 | H | Gugel, Stefan | 4 | 56 |
| 15 | S2 | Schmid, Nikolaus | 3 | 49 |
| 16 | S2 | Merkel, Thomas | 3 | 41 |
| 17 | H | Herdegen, Jörg | 3 | 39 |
| 18 | S3 | Weis, Zdenek | 3 | 52 |
| 19 | D | Neuss, Elisabeth | 3 | 34 |
| 20 | S2 | Sachrau, Martin | 2 | 25 |
| 21 | D | Hüni, Alexa | 1 | 19 |
| 22 | H | Skupke, Krzysztof | 1 | 18 |
| 23 | S2 | Kirsch, Alexander | 1 | 17 |
| 24 | S2 | Whittaker, Howard | 1 | 15 |
| 25 | H | Kurzeder, Sven | 1 | 14 |
| 25 | S2 | Babbe, Sven | 1 | 14 |
| 27 | S3 | Bodenheim, Horst | 1 | 13 |
| 28 | D | Kopietz, Caroline | 1 | 11 |
| 29 | H | Lützner, Rico | 1 | 10 |

Ergebnisse 2014

37. BMW Vierer-Mannschaftszeitfahren vom 21.09.2014 in Ismaning über 70 km

| Platz | St.-Nr. | Team | Ges.-zeit | Klasse |
|-------|---------|--|-----------|-------------|
| 1 | 11 | SRAM Factory Team | 01:28:16 | Firma |
| 2 | 21 | Radsport 2000 Kelheim | 01:29:15 | offen |
| 3 | 31 | RSC-WOLFRATSHAUSEN | 01:29:48 | offen |
| 4 | 29 | BMW-Magnesium Pur – Go for 48! | 01:30:33 | offen |
| 5 | 17 | Porsche Radsport | 01:31:19 | Firma |
| 6 | 24 | Guttenberger+Partner 2 | 01:31:37 | Firma |
| 7 | 18 | Krist.com Photovoltaik Versicherung | 01:32:02 | Firma |
| 8 | 16 | SG Stern Stuttgart | 01:32:24 | Firma |
| 9 | 9 | BMW Radsport Masters | 01:33:03 | Firma |
| 10 | 20 | BMW GHOST Masters | 01:33:19 | offen |
| 11 | 19 | Lechner Kunststofftechnik RSC1 | 01:33:33 | Firma |
| 12 | 26 | Öffentlicher Dienst Kufstein | 01:33:44 | Firma |
| 13 | 22 | Zimmerei Achter | 01:34:09 | Firma |
| 14 | 13 | EOS Allstar | 01:35:14 | Firma |
| 15 | 30 | Team VFL Kaufering | 01:36:03 | offen |
| 16 | 12 | Rostige Kette Siemens Erlangen | 01:38:36 | Firma |
| 17 | 14 | Rohde & Schwarz | 01:39:49 | Firma |
| 18 | 6 | Feuerwehr Sankt Georgen powered by SC Gröbenzell | 01:39:55 | offen |
| 19 | 7 | Team Rad Heiss Memmingen | 01:40:52 | offen |
| 20 | 2 | Lechner Kunststofftechnik RSC2 | 01:40:55 | offen |
| 21 | 10 | GS Monaco | 01:42:19 | Firma |
| 22 | 5 | Liqui-Tech High Performance Aerosols | 01:43:10 | Firma |
| 23 | 3 | Radlerstube.de Nürnberg | 01:47:09 | Mixed/offen |
| 24 | 27 | Team VFL Kaufering 2 | 01:49:09 | offen |
| 25 | 4 | Dornier MedTech | 01:49:25 | Firma |
| 26 | 1 | BSG Radsport Continental Regensburg | 01:52:45 | Damen/Firma |
| DSQ | 28 | TEAM Probst Racing | DSQ | offen |
| DNF | 8 | BS-Multidata | DNF | Firma |

Ergebnisse 2014

Clubmeisterschaft Rennen 2014

| Rennen Nr. | Datum | Rennen | 1 |
|------------|------------|--|--------------------------|
| 1 | 06.05.2014 | Einzelzeitfahren Giebing 19,6 km | Uhl, Bernhard 25:26,0 |
| 2 | 20.05.2014 | Bergzeitfahren Kesselberg 4,7 km | Koller, Anton 10:39,0 |
| 3 | 03.06.2014 | Einzelzeitfahren Gremertshausen 16,3 km | Uhl, Bernhard 21:09,0 |
| 4 | 10.06.2014 | Bergzeitfahren Schäftlarn 2 km und 2,5 km | Janz, Thomas 09:36,0 |
| 5 | 15.06.2014 | Einzelzeitfahren Aschheim 38,9 km | Uhl, Bernhard 50:11,6 |
| 6 | 24.06.2014 | Bergzeitfahren Humbacher Berg 3,46 km | Janz, Thomas 07:04,0 |
| 7 | 06.07.2014 | Bergzeitfahren Auerberg / Porschetour - 3,23 km | Janz, Thomas 10:44,0 |
| 8 | 20.07.2014 | Kriterium Aschheim 70,6 km | Dominguez, Jacobo 163 |
| 9 | 12.08.2014 | Einzelzeitfahren Lochhofen 60 km | Uhl, Bernhard 1:17:57 |
| 10 | 04.09.2014 | Bergkriterium Falkenberg 46,4 km | Wenning, Markus 30 |

Ergebnisse 2014

| 2 | 3 | 4 | 5 |
|----------------------------|----------------------------|------------------------------|------------------------------|
| Koller, Anton 26:39,0 | Janz, Thomas 26:49,0 | Gorski, Björn 27:38,0 | Skupke, Krzysztof 27:52,0 |
| Uhl, Bernhard 10:56,0 | Hund, Christian 12:20,0 | Kroll, Sebastian 12:22,0 | Knupe, Jürgen 12:26,0 |
| Koller, Anton 21:18,0 | Janz, Thomas 22:17,0 | Gorski, Björn 23:16,0 | Dominguez, Jacobo 23:19,0 |
| Wenning, Markus 10:21,0 | Ehrmann, Oswald 10:24,0 | Kroll, Sebastian 10:30,0 | Dominguez, Jacobo 10:31,0 |
| Janz, Thomas 52:39,6 | Gorski, Björn 54:48,1 | Dominguez, Jacobo 54:54,4 | Knupe, Jürgen 55:03,1 |
| Ehrmann, Oswald 07:29,0 | Wenning, Markus 07:42,0 | Gorski, Björn 07:45,0 | Knupe, Jürgen 07:49,0 |
| Wenning, Markus | Hund, Christian | Kroll, Sebastian | Gorski, Björn 12:02,0 |
| Knupe, Jürgen 117 | Ehrmann, Oswald 116 | Hüni, Alexa 73 | Wenning, Markus 22 |
| Janz, Thomas 1:23:45 | Knupe, Jürgen 1:26:29 | Weis, Zdenek 1:26:48 | Dominguez, Jacobo 1:27:09 |
| Ehrmann, Oswald 30 | Knupe, Jürgen 17 | Kroll, Sebastian 11 | Gallinger, Thomas 5 |

Impressum

BMW Sportgemeinschaft e.V.

Hauspost: PG-10-SG

Petuelring 130

80788 München

Abteilung Radsport

Abteilungsleiter

Günter Ippendorf

Grillparzerstraße 53

81675 München

Telefon: +49 89 41901217

Mobil: +49 174 3459173

E-Mail: g.ippendorf@arcor.de

Sportlicher Leiter, Verkauf von Bekleidung, Radsportmagazin

Jürgen Knupe

Müller-Dachau-Weg 33

85221 Dachau

Telefon: +49 8131 3180118

Mobil: +49 152 53153107

E-Mail: juergen.knupe@bmw-m.com

Geschäftsstelle, Lizenzen

Stephen Davison

Würmtalstraße 180

81375 München

Telefon: +49 89 38239118

E-Mail: stephen.davison@bmw.de

Mitgliedsanmeldung

Gunnar Quoos

Amselweg 16

85716 Unterschleißheim

Telefon: +49 89 38239147

E-Mail: gunnar.quoos@bmw.de

Radsportmagazin

Sebastian Kroll

Paul-Hösch-Straße 15

81243 München

Telefon: +49 89 22842255

Mobil: +49 176 56595748

E-Mail: sebastian.kroll@bmw.de

MTB-Organisation

Oswald Ehrmann

Mobil: +49 173 9920586

E-Mail: oswald.ehrmann@bmw.de

Homepage, elektronische Zeitmessung, Equipment

Mike und Claudia Daurer

Telefon: +49 89 38240527

E-Mail: c.m.daurer@t-online.de

Bankverbindung

BMW Sportgemeinschaft e.V.

HypoVereinsbank

IBAN: DE89 7002 0270 3160 0319 47

BIC: HYVEDEMMXXX

Satz & Layout

Grafische Dienstleistungen

Susann Katrin Naumann

www.sukanau.eu

Bayerische Meister-Werke

M1 Spitzing. *Powered by Fritzmeier.* 



Es gibt Momente, da fehlen dir die Worte. Mehr als ein „wow“ kommt nicht über deine Lippen. Du hast alles erlebt, jedes verfügbare Pedelec gefahren. Und nun das. **M1 Spitzing** – ein „wow“. Mehr kannst du dazu nicht sagen. Dieses vollgefederte Enduro-Bike ist die Spitze der Ingenieurskunst aus dem Hause M1 und Fritzmeier, den Erfindern des E-Bike-Fullys aus Carbon.

Ein Kraftwerk made in Germany:

120 Nm Drehmoment, 850 Watt Maximalleistung und eine Reichweite von rund 200 km in der Ebene und 60 km bergauf im Power-Modus – das **M1 Spitzing** verleiht deinen Träumen Flügel.

Teste das Spitzing!

Als 25-km/h-, 45-km/h- oder 75-km/h-Racebike im M1-Shop in Weyarn.



INTEC
INDUSTRIE - TECHNIK

PARTNER DER AUTOMOBIL- UND LUFTFAHRTINDUSTRIE

Die INTEC Industrie-Technik wurde 1999 gegründet und ist seither der Automobil- und Luftfahrtindustrie ein zuverlässiger und leistungsstarker Partner im Bereich Engineering.

Schwerpunkt unserer Tätigkeit im Automobilbereich liegt in der Entwicklung. Darunter verstehen wir den Gesamtprozess von der Designfindung über die Konzept- und Serienentwicklung bis hin zur Betreuung ganzer Modellreihen nach dem Produktionsstart.

INTEC Industrie-Technik steht für gebündeltes Know-how in Sachen innovative Innenausstattung. Dabei liegen die Schwerpunkte in der Entwicklung von Fahrzeugsitzen und weiteren Komponenten des Interieurs, sowie in der Integration von Airbagsystemen.

Im Bereich Projektmanagement koordinieren unsere Mitarbeiter die Schnittstellen zwischen Kunde, Systementwicklern und externen Partnern.

Im Windkanal und unter Einsatz der numerischen Strömungsmechanik arbeiten unsere Experten an aerodynamischen Untersuchungen und Vermessungen von Fahrzeugen.

**INTEC Industrie-Technik
GmbH & Co. KG
Taanusstraße 36
D-80807 München**



WWW.INTECKG.DE