

BMW

RadSport-Magazin 2016





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**
- **Projekturnsetzung**

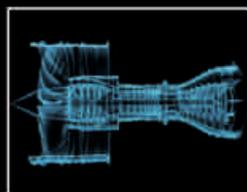
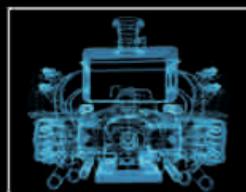
im Bereich **Qualitäts- und Prozessmanagement**,

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 2015	S. 5
Bericht zur Ritchey MTB Challenge Rennserie 2015	S. 10
BMW Radsport-Kollektion 2016	S. 18
Rennrad Ladycamp	S. 19
Super Giro Dolomiti	S. 20
TOUR Transalp 2015	S. 22
Auf der Suche nach der perfekten MTB-Tour	S. 44
Rennbericht Bike Transalp Challenge 2015	S. 50
Glück beim Arber-Radmarathon	S. 58
Die Donau - von der Quelle bis zur Mündung	S. 60
MTB Alpencross	S. 70
Freiburg - Barcelona „Es ist vollbracht“	S. 77
33 Runden von Weissach	S. 81
Termine 2016	S. 84
Ergebnisse Clubmeisterschaft 2015	S. 86
Ergebnisse BMW Vierer-Mannschaftszeitfahren 2015	S. 87
Ergebnisse Clubmeisterschaft Rennen 2015	S. 88
Impressum	S. 90

Mit freundlicher Unterstützung unserer Sponsoren: Context AG (Umschlag vorn, Innenseite); BÖCO GmbH & Co. KG (S. 4); AVL Deutschland GmbH, Niederlassung München (S. 46/47); HISTA Elektro GmbH (S. 69); M1 - Sporttechnik GmbH & Co. KG (Umschlag hinten, Innenseite); INTEC Industrie-Technik 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 2015

2015 war ein gutes Jahr - zumindest für die meisten Radfahrer, denn so einen hervorragenden Sommer wie den 2015er konnten wir schon lang nicht mehr verzeichnen. Im Zuge der immer größeren Vernetzung in „social networks“ wie Strava, können sich Hobbyradfahrer nun ständig miteinander messen: wer ist der Schnellste in einem bestimmten Streckenabschnitt, wer fährt die größten Distanzen pro Woche, Monat, Jahr, die meisten Höhenmeter, die längsten Touren - und man muss sich nicht einmal persönlich kennen! Ob das nun gut ist oder nicht - darüber kann man sich natürlich streiten. Aber es führt auch immer wieder zu amüsanten und netten Treffen, so wie gerade gestern, als wir zu Dritt unterwegs waren und

einen uns unbekanntem Radfahrer trafen. Er: „Hey, dem Helm und den Klamotten nach musst du Howard sein! Ich bin Markus F., von Strava!“ Ich: „Und ich bin Jürgen, das ist Sven“. Markus F.: „Ah ja, beide von BMW Radsport, ich folge euch auch auf Strava. Wohin geht's? Ich fahre gerade auf einen Kaffee und Kuchen beim Herrmannsdorfer“. Na da sind wir doch dabei, und schon werden aus virtuellen richtige Radfreunde!

Apropos Howard: unser Miles-Eater ist in der Strava-Community bereits bekannt wie ein bunter Hund. Kein Wunder, wer im Jahr 20000 Meilen radelt und in den monatlichen Bestenlisten meist auf der ersten Seite erscheint, der wird auf einer Ausfahrt schon auch mal an sei-



Kaffeestopp beim Herrmannsdorfer; v.l.n.r. Sven, Howard, Jürgen

nem Outfit erkannt - egal ob im Münchener Umland, oder auf Mallorca, oder in seiner Heimat England.

Natürlich sind wir von BMW Radsport längst auf Strava verknüpft. Mitglieder können sich jederzeit in unserer Strava-Gruppe anmelden: <https://www.strava.com/clubs/bmw-radsport> Und wer am Samstagabend noch denkt, er habe bei 100 km Vorsprung die Wochenwertung vor Howard gewonnen, der ist noch nicht lang genug dabei. Denn während du den Sonntag mit einer 100er Runde in gutem Gefühl beendet, nun endlich mal eine Woche „gewonnen“ zu haben, legt Howard ganz sicherlich 200+km nach!

Nichts geht aber natürlich über „richtige“ Rennen, Mann gegen Mann, Frau gegen Frau, oder auch nur gegen die Stoppuhr, die von einem realen Helfer gedrückt wird! Unsere Clubrennen erfreuen sich wachsender Beliebtheit, auch bei Nicht-Mitgliedern. Vielleicht liegt es

daran, dass nicht mehr viele Zeitfahren im Münchener Umland angeboten werden - da sind wir mit unseren 9-10 Rennen schon einzigartig! Bei dieser Gelegenheit möchte ich mich vor allem wieder bei unseren freiwilligen Helfern Elke, Sabine, Mandy, Nicole, Hennes und Rüdiger bedanken, ohne die unsere Rennen nicht möglich wären! Wer auch mal Renn-Atmosphäre schnuppern und sich als Helfer ein leckeres Abendessen bei der Siegerehrung nach dem Rennen verdienen möchte, ist jederzeit herzlichst eingeladen!

Da es neben den „ganz verrückten“ Radfahrern, die um jedes Watt und jede Sekunde in einem Rennen kämpfen, auch noch „verrückte“ Radfahrer gibt, die bei jedem Wetter mit dem Rad zur Arbeit fahren, haben wir in diesem Jahr zum ersten Mal eine „work-ride-challenge“ ins Leben gerufen. Hier wird jeder Tag gezählt, an dem auf dem Arbeitsweg mind. 10km mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Diese Challenge



Sieger Radsport 2000 Kelheim

hat sofort großen Zuspruch erhalten, und bis jetzt haben sich bereits 26 Personen angemeldet. In den ersten 3 Monaten ist der Spitzenreiter sage und schreibe 56 Mal (von 59 möglichen Tagen) mit dem Rad zur Arbeit gefahren - so schaut CO2-Einsparung aus!

Leider sehen viele Autofahrer nicht ein, dass Personen, die anstelle des Autos mit dem Rad unterwegs zur oder von der Arbeit sind, den Verkehr und die Staus entspannen. Im Gegenteil, mir scheint, dass Autofahrer immer aggressiver werden. So wird oft mit wenigen Zentimetern Abstand überholt und der Radfahrer evtl. noch mit der Scheibenwaschanlage geduscht, um dann kurz vor dem Radfahrer doch noch rechts abzubiegen. Liebe Autofahrer: seid euch bitte bewusst, dass ihr damit das Leben eines Anderen gefährdet! Genauso geht dieser Apell aber auch an all die Radfahrer, die sich im Straßenverkehr nicht an die Regeln, wie z.B. rote Ampeln missachten, halten.

Unsere größte Veranstaltung, das Vierer-Mannschaftszeitfahren auf dem Testgelände in Aschheim, war trotz des schlechten Wetters wieder ein voller Erfolg. Seit der Öffnung des Rennens auch für Nicht-Firmen-Mannschaften können wir wieder steigende Teilnehmerzahlen verzeichnen. Sicherlich liegt dies auch daran, dass solch eine Veranstaltung einzigartig im deutschsprachigen Raum ist und das Rennen über 70km zu einem der härtesten überhaupt gehört. Nur wer selber schon einmal mitgefahren ist, weiß, wovon ich rede. Obwohl wir auch seitens BMW immer mehr Steine in den Weg gelegt bekommen und immer mehr Auflagen erfüllen müssen, ist es uns in den vergangenen Jahren gelungen, die Veranstaltung von Jahr zu Jahr professioneller zu gestalten. Sei es durch die elektronische Zeitnahme mit Transpondern oder das neue Zelt und die Soundanlage. Ermöglicht wird dies jedoch aber nur durch die unterstützenden Hände der zahlreichen Hel-



Team BMW Radsport Masters

fer, die hier gar nicht alle namentlich genannt werden können! Dieses Jahr werden wir den Vierer zum 39. Mal austragen: Termin ist der 18. September 2016!

Und natürlich werden auch in diesem Jahr unsere Rennfahrer/innen wieder an zahlreichen Rennen in ganz Europa teilnehmen, wie:

- den bayer. Meisterschaften
- diversen Zeitfahren in Bayern, Deutschland und der Masters-WM
- zahlreichen Radmarathons / Granfondos
- der TOUR-Transalp
- dem Transcontinental Race

Dabei vertreten wir die BMW-Farben in diesem Jahr in neuer Bekleidung von Castelli (s. S. 18). Wer Interesse an unserer Vereinsbekleidung hat, kann diese auch als Nicht-Mitglied erwerben!

Nun wünsche ich Euch viel Spaß beim Lesen der Erlebnisberichte. Es sollte für jeden etwas dabei sein:

- Mountainbike Rennen / -Touren
- Deutschlandtour mit dem Rad
- Etappenrennen TOUR-Transalp
- Fernfahrt von Freiburg nach Barcelona mit dem Rad

Kette rechts!

Euer sportlicher Leiter,
Jürgen

Bericht zur Ritchey MTB Challenge Rennserie 2015

Vorwort

Nach bereits vier Teilnahmen an der Richey Challenge, der MTB-Marathonserie mit Rennen an 8 verschiedenen Orten im deutsch-sprachigen Alpenraum, galt es ein neues Ziel anzusteuern. Nachdem ich bereits 2014 unter den Gesamt Top-10 gefinished hatte, musste bei all dem Aufwand und Training eine Platzierung unter den Top-5 her. Die einzelnen Rennen sind jeweils extra beschrieben und haben ihren ganz besonderen Reiz, indem die Rennserie von Frühjahr bis Herbst dauert und mit einigen spektakulären Strecken aufwartet, nun lest aber selber... auch hierzu - viel Spaß!!!

1. Rennen,

Auto-Brosch-Bike-Marathon Kempten, 82 km/1600 Hm, 3:02 h, 4. Platz Masters

Erster Start dieses Jahr und trotz verletzungsbedingter Trainingspause mit neuem Material prompt gut gelaufen. Bei idealen Temperaturen in der ersten Runde möglichst lange versucht an der 1. Gruppe dranzubleiben, jedoch an einem der vielen Anstiege den diesjährigen Maximalpuls erreicht und damit über-paced. Dann ein Kopf-an-Kopf-Rennen mit meinem Masters-Konkurrenten Andi Plank geliefert und ihn nach mehrmaligem Abwechseln stehen lassen. Die aufkommende Form und die nun ruhigere Fahrweise gab den Ausschlag in die 2. Runde zu gehen, auch natürlich die Ansage von Rene, dass auf die Spitze nur 5 Minuten Rückstand ist. Beim Durchfahren der toMotion-Verpflegung dann die Flasche aufgenommen und mit Speed auf einen Vorausfahrenden aufgeschlossen, wie sich herausstellte unser Spezl Arndt Weidenhagen vom Team R2, der aber nach und nach Federn lassen musste. Derweil

auf den Schweizer Dominic Leu aufgeschlossen und bis kurz vor Ziel ein sehr schnelles Rennen gefahren, und deutlich kontrollierter und schneller als in der ersten Runde.

Am Ende hat es mit nur 12 Minuten Rückstand auf den Tagesbesten zu Platz 4 in der Masters-Wertung gereicht, zu stark war die Masters-Konkurrenz um den deutschen Meister Markus Westhäuser vom Persis Racing Team. Damit zwar knapp das Podest verpasst, aber eben nur knapp, denn eine glückliche Fügung mit den tollen Leistungen unserer anderen Teamfahrer Andreas Soldner, Dennis Biederer und Florian Klapper brachte uns den Teamerfolg mit Platz 3 - bei den starken Teams nicht gerade eine Selbstverständlichkeit!!! ... und zeigt auch, wenn's mal nicht für einen selber zum Einzelsieg reicht, so kann man auf ein starkes Team zurückgreifen - einfach großartig!!!

2. Rennen, MTB-Marathon Weilheim,

Wertung als 12-h-WM, 10:53 h,

1. Platz Masters (3. Platz Ges.)

Für mich war es die erstmalige Teilnahme an der 12-h-WM von Weilheim, vom Hören-Sagen ein anspruchsvoller Kurs, der mit Trails und Wurzeln versetzt ist. Trotz Hoffnungsschimmer von uns Rennfahrern, dass es das Wetter gut mit uns meint, war der Boden völlig aufgeweicht und zum Rennstart setzte pünktlich der Regen ein. Nach Start aus dem Halbfeld entwickelten sich demnach auch die ersten Staus und Blockaden an den „unüberwindlichen“ Stellen und die Führungsgruppe um Phillip Pangerl zog davon. Mit zunehmendem Rennfortschritt waren die Linien durch die Schlammpassagen vorgegeben, leider wurde die Streckenbeschaffenheit durch die Starter der Ritchey-Challenge immer

schlechter. So kam es im gesamten Rennverlauf zu unkontrollierten Stürzen und somit auch zu einer Streckenentschärfung durch den Veranstalter.

Nach etwa 15 Runden und einiger guter Verpflegung durch unser Betreuersteam streikte mein Antrieb und ich verlor im Antritt bei Top-speed die Kette. Den Sturz gerade so vermeiden, an einer geeigneten Stelle zum Stehen gekommen stellte ich fest, dass das Ritzel nicht mehr zu sehen war und befreite daraufhin das Bike mit den Händen vom angesammelten Batz. Die kurze Aktion verhalf gerade so, den Antrieb wieder gängig zu bekommen, jedoch war bei der nächsten Zieldurchfahrt die Zeit für einen ersten Bikewash gekommen und damit die Schnelligkeit unserer Crew gefordert. Die wertvollen Minuten nutzte ich zur zusätzlichen Verpflegung und Tausch der verdreckten Handschuhe, Brille und Flasche.

Dreimal nutzte ich die Bikewashoption, wobei der letzte Stopp beinahe zum Verhängnis wurde, da mit frisch gereichtem Bike der Masters-Zweitplatzierte aus Polen auf mich aufschloss und der Tagesdritte mich bereits überholt hatte. Zudem kam die Durchsage des Veranstalters, dass aufgrund der widrigen Wetter- und Bodenumstände das Rennen nun um eine Stunde verkürzt wird und wir uns alle plötzlich auf den vorletzten beiden Runden befanden.

Dass es bei knapp 200 km und 33 durchfahrenen Runden bei 3.300 Hm so eng hergeht, realisierte ich genau in dem Moment, als der Pole von seinem Betreuersteam so heftig angefeuert wurde, dass ich schließlich darauf reagieren musste und ihm erst am Hinterrad klebte und ihn dann am Asphalt-Bergaufstück unmissverständlich überholte.

Die allerletzte Runde lief ohne Steckenbleiber perfekt und so konnte ich immerhin einen



Oswald im 12-h-Masters-WM-Trikot beim Gewinn der 12-h-EM

Vorsprung von drei Minuten herausfahren. Bei längerer Renndauer wäre wohl auch noch die eine Minute auf den insgesamt Zweiten drin gewesen. Aber Schwamm drüber - mit dem erzielten 12h WM-Titel in der Masterswertung und 3. Platz overall kann ich, ohne topfit an den Start gegangen zu sein, top-zufrieden ein schönes 12 WM-Trikot samt Medaille mein Eigen nennen!!!

An der Stelle meinen herzlichen Dank ans toMotion Betreuersteam um Christian Ludewig, der sich ebenfalls sehr lange durchgebissen hat, an die Helfer, die mein Bike vom Schlamm befreit und mich top-verpflegt haben, natürlich an unsere Teammitglieder von toMotion Racing by black tusk, die uns im Zielbereich und auf der Strecke immer wieder angefeuert haben, und natürlich einen lieben Gruß nach Lindau an unsere Teamchefin Andrea Potratz und ihr Team, welches mit Trainingsvorbereitung und -analyse die Basis für solche Erfolge legt.

3. Rennen, Haibike MTB Festival Tegernsee, Strecke C: 69 km/2980 Hm, 3:56 h, 4. Platz Masters

Das Rennen der C-Langstrecke startete moderat im Flachen, ging allerdings mit dem Wallberg-Anstieg bereits in die heiße Phase. Hier nahm ich etwas zurück, um nach hinten heraus meine Aufholjagd zu starten. Und bei Erreichen des Sattels ging es auf der Schlittenbahn und dem Singletrail im Eiltempo bergab, die übrigens einzige Schlammassage des gesamten Rennens. Beim 2. Anstieg zum Setzberg dann die ersten Überholaktionen und in der nachfolgenden Flachpassage und Anstieg zur Suttentalm mit einem weiteren starken Fahrer alles überholt. Danach auf der Wald-Speedabfahrt ließ ich die Gruppe um mich stehen und musste erleben wie Jana, unsere beste Team-Dame versorgt wurde. Am Kühzagl-Anstieg und der Abfahrt durchs Tuftal alles alleine gefahren und beim Anstieg zur Gindelalm langsam auf Rico meinen Transalp-Partner aufgeschlossen.

Bei der Querung zum Tegernseer Haus dann mit richtig Speed auf der Ideallinie auf die inzwischen herangefahrene Konkurrenz Boden gut gemacht und im nachfolgenden Singletrail überholt. Die letzten Anstiege inkl. einiger steiler Rampen konnte ich kontinuierlich durchziehen und schloss auf einen U40-Herren auf, der sich bei einer der letzten Schotterkurven verbremste und sich und sein Bike in Mitleidenschaft zog.

Alles in allem eine sehr anspruchsvolle Strecke bei optimalen Wetter- und Sichtbedingungen, auf der sich die Transalp-Team-Qualifikation zu Teampartner Rico gut einstufen lässt.

4. Rennen, MTB-Marathon Pfronten, Mitteldistanz, 51 km/1900 Hm, 1. Platz Masters kein Rennbericht

5. Rennen, Kitzalpbike Marathon, 90 km/3800 Hm, 5:22 h, 3. Platz Masters

Erst zwei Minuten vor Rennstart im Lizenzblock A eingecheckt, startete ich adrenalinvertet ins Rennen. Dank der ersten Einroll-km durchs flache Tal kollabierte ich zum Glück nicht gleich und konnte am ersten Anstieg zunächst gut mithalten. Leider zerrte mich das Gewicht meines Fully's dermaßen bergab, dass ich die Hardtail-Fahrer passieren lassen musste, allerdings war ich mit zunehmendem Rennverlauf froh über meine Bike-Wahl, denn der Fleckalmtrail wurde im oberen Teilstück gleich 2 x durchfahren. So konnte ich schließlich auf meine Masters-Konkurrenten aufschließen, profitierte allerdings vom Materialpech der anderen. Trotz meinem Werkzeugverleih gelang es meinem Mitstreiter nicht, seinen Kettenriss zu beheben und ich fuhr ohne dies zu wissen mein Rennen, mit im letzten Teilsegment 10. Rang und den Fleckalmtrail in 11:36 Min. auf Rang 8, konsequent zu Ende. Mit einem 17. Platz overall und 10. bei den Lizenzfahrern kann ich sehr

zufrieden sein, auch wenn das Reglement keine Altersklasseneinteilung für die Lizenzwertung vorgesehen hatte, hier habe ich nach Georg Koch aus Millstatt die zweitbeste Zeit hereingefahren und in der Gesamt-AK Ü40 den 3. Platz.

Fazit: ein fabelhaftes Rennen mit fabelhafter Organisation inkl. Streckenabsicherung und Verpflegung und fabel-Zeiten, so kann die Transalp-Challenge kommen!!!

6. Rennen, König-Ludwig-Bike-Cup Oberammergau, 72 km/2200 Hm, 3:02 h, 2./3. Platz Masters

Bereits die Morgensonne ließ die Strapazen erahnen, die sich uns Fahrern auf der Mittel- und Langdistanz bot. Gut aus dem 1. Startblock gekommen, ging ich das Rennen für meine Verhältnisse schnell an und blieb in Sichtweite der bekannten Masters-Konkurrenz. Beim 1.

Downhill dann der Anschluss an die vordere Gruppe. Aufgrund der Trockenheit waren auch die Bergabstellen der Schotterstraßen mit Vorsicht zu genießen, dann die Flachpassage mit Singletrail und Abwechslern und Führungsarbeit. Beim 2. Anstieg, der direkt der Sonne ausgesetzt war, musste ich das Tempo drosseln und zählte auf die kommenden 40 km. Bei der Einfahrt in den schattigen Singetrail - kollektives Aufatmen und einige gute Überholaktionen, ebenso beim anschließenden Hammer-Downhill auf Teilstücken der Skipiste. Die Durchfahrt im Start/Zielbereich hielt einige Überraschungen bereit, so z.B. ein verirrter Passant in einer Kurve zwischen den Absperrgittern und die Frage, wo befindet sich mein Mitstreiter vom RSC Inntal? Beim Anstieg entdeckte ich ihn und kämpfte mich über die Wellen langsam heran. Beim nochmaligen Durchfahren im Ortsbereich hatte ich die Nase vorne und bekam bei der



2 x Andi und Oswald teilen sich das Podest

toMotion Verpflegungsstation die Info für Platz 5, passend zur Startnummer - das sollte also zu schaffen sein und bedeutete auf jeden Fall einen Stockerlplatz bei den Masters. Beim folgenden Anstieg kam allerdings wieder Bergspezialist Andi Plank heran und wir hatten ein schönes Kopf-an-Kopf-Rennen, jedoch konnte sich keiner von uns beiden wirklich absetzen. Aufgrund der Hitzeentwicklung beschlossen wir, uns nicht umzubringen und unsere Tagesleistung zusammen auf gleicher Höhe ins Ziel zu bringen. Aus unserer Sicht klappte das auch, nur die Zeitnahme sah den Andi einen Tick schneller, zwar ärgerlich, aber trotzdem fühlten wir uns beide als Masters-Zweite, denn Andi Strobl vom Team Vaude Centurion errang wieder einmal den 1. Platz in der Kategorie Masters.

Fazit: Hitzeschlacht mit Vorteilen im Trail und Bergab sowie Moral am Berg und bis ins Ziel.

7. Rennen, Salzkammergut Trophy Bad Goisern, Strecke C, 76 km/2450 Hm, 3:22 h, 1. Platz Masters (2. Platz Ges.)

Mit der gewählten C-Strecke in Obertraun schonte ich mich für die anstehende Transalp-Challenge, kam endlich wieder in den Genuss eines geregelten Einfahrens und konnte bereits vor Startbeginn 20 km auf welligem Terrain vorweisen. Dann der Start 30 Minuten nach den Damen und neben mir Teamkollege Wolfgang Unterer, ebenfalls vom Standort München bei aufkommender Mittagshitze um 10:15 Uhr. Diesmal nahm ich mir Vollgas vor und konnte mich auf den ersten 12 km in der Führungsgruppe festsetzen und an der Spitze fahren. Erst der Einstieg in den Salzberg, der mit seinen der Sonne ausgesetzten Serpentina das Kriterium der Strecke darstellt, ließ ein paar jüngere Athleten zum Überholen ansetzen und ich landete zwischenzeitlich auf Platz 7-8. Auch Wolfgang



Startanstieg, Oswald als Verfolger zur Spitze



Zieleinlauf nach perfektem Rennen

ließ es krachen und bewies seine Uphill-Stärke am 2. und längsten Anstieg mit über 700 Hm. Derart angestachelt konnte ich bergauf und bergab kontern und einige Plätze gut machen und auf ihn am Gosausee aufschließen. Der letzte schwere 450 Hm-Anstieg forderte nochmal alles und wir konnten uns sehr gut gegenseitig „challengen“, bevor ich bei der letzten Abfahrt die Führung übernahm und im restlichen welligen Abschnitt bis zum Ziel auch nicht mehr abgab. Leider wurde mein Teamkollege durch eine Reifenpanne ausgebremst, die ich durch die vielen Überholaktionen der langsameren Kurzstreckenfahrer nicht realisiert hatte und erst im Ziel vom Gesamtdritten übermittelt bekam. Schade, sonst wäre noch mehr fürs Team drin gewesen und wir hätten einen Doppelsieg bei den Masters feiern können. So war es mit Gesamtplatzierung 2 bei den Herren und 1. bei den Masters nicht nur ein mehr als gelungener Auftakt zur kommenden Transalp-Challenge, sondern auch ein sehr wichtiges Ergebnis mit beinahe Vollpunktzahl für die Serienwertung der Ritchey MTB Challenge.

8. Rennen, Feneberg-MTB-Marathon Oberstdorf, 63 km/2200 Hm, 3:08 h, 2. Platz Masters

Das letzte Rennen aus der Ritchey MTB Challenge Serie verriet beim Anblick auf die Starterliste zur Langdistanz eine Menge an konkurrierenden Fahrern, die es in der Gesamtwertung auf einen der vorderen Plätze schaffen wollten. Das machte meine Situation, derzeit auf Platz 3 liegend nicht einfacher und mein letztes Rennen der Saison 2015 geriet damit zu einem wahren Showdown zusammen mit den aus der gesamten Saison wohlbekannten Mitstreitern mit dem klaren Ziel: „Flucht nach vorne“.

Dank toMotion-Fahrer Dennis Biederer und seiner Partnerin konnte ich kurz vor Start den Startblock im ersten Drittel entern, jedoch durfte ich ohne großes Einfahren die aufgeheizte



Lilli stolz mit Trophäe

Stimmung bis zum Startschuss genießen. Ein Abschieds-Bussi meiner „kleinen“ Begleitung gab nochmal alle Kräfte für die bevorstehenden Strapazen frei und es ging sogleich mit Vollgas durch das friedliche Oberstdorf.

Mit hohem Tempo raste das Feld nach dem welligen Anfangsteil in den ersten Anstieg und es taten sich die ersten Lücken zum Überholen auf. Natürlich waren hier auch die Fahrer der Mitteldistanz am Werk, wie ich erst später realisierte, dies störte mich allerdings nicht in dieser „bergauf-Temposchlacht“. Hier bemerkte ich unter anderem Torsten Damm, welcher die Transalp-Challenge auf Masters-Platz 3 finishte und damit mein direkter Konkurrent war, im Dress von Team Alpträum. Um es nicht zu einem solchen Alpträum kommen zu lassen, überholte ich lieber und in der Folge noch einige andere versierte Teamfahrer der Herrenwertung. Der anschließende bergauf-bergab-Trail war dann wie gemacht für mein Racefully und ich konnte die aus der Swiss Epic gewonnene Stärke des

Wellendrückens erneut abrufen und meinen Überholmodus fortsetzen. Der mit Serpentina gespickte Downhill des Forstweges verging wie im Flug und die berühmte Falllinien-Gras-Skiabfahrt sowieso, auch hier kam es zu einem Überholmanöver der grasigen Art. Die 180-Grad-Kehre am tiefsten Punkt konnte ich kontrolliert wie noch nie passieren und nahm Kontakt mit der eigens eingerichteten toMotion-Verpflegungsstelle um Lilli, Steffi und Petra auf. Hier kam erstmals meine Tochter Lilli in die Gelegenheit mich, unter Hilfe von Steffi, zu verpflegen - eine tolle Konstellation, die ihresgleichen sucht und für die ich im Nachhinein sehr dankbar bin. Im zweiten großen Anstieg wurde ich dann von einigen Fahrern gejagt mit dem Ergebnis, dass mein Dauer-Rivale Andi Plank vom RSC Inntal auf mich aufschloss und mich mit seinem besseren Reifenprofil am groben Schotter-Uphill stehen ließ. Die mangelnde Kletterfähigkeit meines Conti RaceKing Protection nutzte ich allerdings wieder in der Abfahrt, wo ich ihn im technischen Singletrail stellen konnte und im folgenden langen Asphalt- und Schotteranstieg distanzieren konnte. Hier waren plötzlich einige gute junge Fahrer der Kurzdistanz unterwegs, mit denen ich eine gut funktionierende Gruppe formierte. Der am Bach und an der Felswand entlangführende, kurvenreiche Downhill verlangte in Führung der Gruppe liegend einiges Fingerspitzengefühl und Streckenkenntnis - vorteilhaft, dass ich nun schon das 5. Mal in Oberstdorf an den Start gegangen bin. Nach Passieren der Langlaufstrecke und der offiziellen Verpflegungsstation mit Isoaufnahme fuhr ich ein echtes Einzelrennen und ging mit kalkulierte Vorsprung in den letzten großen Uphill, der zwar dieses Jahr leicht entschärft, aber dennoch in die berühmte Schiebe- und Tragestrecke mündete. Bei den Streckenposten ausgangs des Trails erfuhr ich meine aktuelle Platzierung, Platz 10 mit ca. 15 Minuten Rückstand auf Markus Kaufmann & Co. - hier

legte ich im folgenden 600 Hm Serpentina-Uphill nach besten Kräften nach und konnte meinen 2. Platz Masters trotz Herankommen von Andi Plank gerade so verteidigen. Mit Cola der Verpflegung ging es als Erster über den mit Querbalken gespickten Almweg in die Serpentina der Schotterpiste und mit zunehmendem Abstand in den technischen Singletrail, der nochmal das komplette Fully-Potential abrief. Hier spürte ich zum ersten Mal die Nähe zum Ziel und die Gewissheit eines Toprankings der Ritchey-Gesamtwertung, jedoch wurde die Abfahrt vom Schanzentisch der großen Oberstdorfer Skisprungschanze von Ausweichmanövern aus der Ideallinie durch sehr viele Tagesausflügler noch mal unnötig spannend. Als solcher fühlte sich wohl auch ein weiterer Teilnehmer der Mittel- oder Kurzdistanz auf dem letzten Singletrail ohne Überholmöglichkeit, der trotz meiner vorsichtigen Ansage mit deutlich reduziertem Tempo seinen Stiefel weiterfuhr und von mir im Unterholz überholt werden wollte.

Gesagt, getan, kam ich mit Ast im Hinterbau und 1:30 Min. Vorsprung vor Andi ins Ziel, drückte überglücklich meine Tochter Lilli und wurde in der Masters-Wertung nur vom Überraschungsfahrer Martin Hollerbach vom Team Alptraum auf den 2. Platz verwiesen. Überraschend und emotional dann auch die Siegerehrung, bei der es durch Nichtantreten des Ritchey-Führenden Andreas Seewald (Vaude Centurion) zur weiteren Überraschung kam, hier landete ich mit dicken 1600 Punkten Rückstand zu Uwe Hardter (Texpa Simplon) und knapp 700 Punkten Vorsprung zu Andi Plank auf Gesamtplatz 2 der begehrten Serienwertung.

Mit dieser Platzierung geht für mich ein Traum in Erfüllung, eine der härtesten Rennserien in Europa nach vier Anläufen auf einem Podestplatz zu beenden, dies war zum Jahresanfang nach Verletzungspech so nicht zu erwarten. Und ich führe den Erfolg auf eine super Saisonvorbereitung inkl. Trainingssteuerung von



Unsere Preise: Kasspatzenschüssel, RC-Startpaket 2016 und Überraschung

Andrea Potratz, toMotion Racing by black tusk, auf die tolle Motivation im Racing-Team aller Teamfahrer und Betreuer, das eingesetzte Material, eine gesunde Selbsteinschätzung und natürlich auf die Unterstützung meiner Familie zurück. An dieser Stelle: ein herzliches Dankeschön an euch alle !!!

Oswald



Tagespodest Masters Platz 2 mit Lilli



- ▲ Volo bib short
- ▼ Wind stopper vest



- ▲ Marathon jersey
- ◀ Thermal long sleeve jersey
- ▼ Bodypaint speed suit



CASTELLI

BMW

Radsport-Kollektion

Preise für Mitglieder

(in Klammern für Nichtmitglieder)

Trikot kurz:	73 € (80 €)
Trikot lang:	84 € (90 €)
Hose kurz:	85 € (90 €)
Zeitfahranzug:	190 € (200 €)
Windweste:	85 € (90 €)
Renneinteiler:	225 € (235 €)

Außerdem erhältlich: Socken, Handschuhe, Kappen, Mützen und mehr
<http://www.bmw-radsport.de/fm/fm.htm>

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

Rennrad Ladycamp

Mit den folgenden Zeilen möchte ich Frauen motivieren mit dem Rennradfahren zu beginnen, speziell auch mit dem Hintergrund, die ein oder andere Runde mit ihrem Mann, Partner oder Freunden „drehen“ zu können.

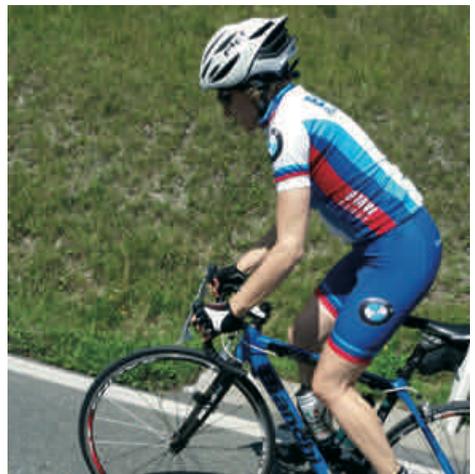
Im Mai 2013 nahm ich an einem Rennrad Ladycamp bei „Mountain Aktiv“ in Inzell teil. Mein Ziel war es, möglichst viele Anregungen und Tipps rund um das Rennradfahren und Gruppenfahren mitzunehmen. Erst ein paar Wochen zuvor hatte ich mir ein Bianchi Rennrad gekauft, da mich dieser Sport sehr faszinierte und ich unbedingt Rennrad fahren lernen wollte.

In Inzell erwartete mich eine sehr herzliche Begrüßung durch Daniela und Petra, die beiden Inhaberinnen von Mountain Aktiv. Zu diesem kleinen Radsport Unternehmen gehört weiterhin ein Restaurant „Das Gluthaferl“, das uns Sportlerinnen während der gesamten Seminardauer hervorragend kulinarisch versorgte. Weiterhin war dort unser Treffpunkt für die Ausfahrten und das Schulungszentrum für die Theorieeinheiten.

Zu Beginn des Ladycamps berichteten wir alle über unsere Erfahrungen und Vorkenntnisse in Sachen Rennrad. Es wurde auf jede einzelne Teilnehmerin mit Ihren speziellen Wünschen/Erwartungen für die nächsten drei Tage eingegangen. Die sechs Teilnehmerinnen kamen aus ganz Deutschland und eine weitere Frau aus München - Elisabeth (siehe Artikel Seite 77). Daniela, Alex und Sebastian waren unsere Coaches für Theorie und Praxis. Sebastian hat zu diesem Zeitpunkt zum ersten Mal das Ladycamp mit angeführt. Inzwischen ist Sebastian (siehe Artikel Seite 20) mit seiner geduldrigen und vor allem hoch-motivierenden Art für die Ladycamps von Mountain Aktiv fest im Einsatz. Wir lernten in den nächsten vier Tagen die wichtigsten Fahrtechniken, wie Ein- und Ausstieg

Klickpedale, richtiges Schalten und Bremsen, sicheres Bergabfahren, sowie die perfekte Kurvensteuerung. Beim Pannenworkshop gab es Tipps und Tricks für einen schnellen Schlauchwechsel und kleine Reparaturen. Abgerundet wurde jeder Tag durch ein gemeinsames Abendessen im Gluthaferl mit viel Zeit zum Austausch unter den Teilnehmerinnen und mit den Coaches. Im Anschluss an das Ladycamp fuhren Elisabeth und ich von Juni bis September 2013 hoch-motiviert über 5000 km. Wir nutzten jede Gelegenheit in Sebastian's Windschatten zu fahren, wenn er seine Regenerationsrunden drehte. Sebastian hat uns noch im gleichen Jahr als Mitglieder für die BMW Radsportgemeinschaft gewonnen. Mein Resümee: Das Ladycamp kann ich jeder Frau empfehlen, die in einer professionellen und angenehmen Atmosphäre Rennrad fahren lernen möchte. Ein genialer Sport! Alleine, gemeinsam mit dem Partner oder in der Gruppe - ich bin nach wie vor vom Rennradsport begeistert.

Eure Karla



Super Giro Dolomiti

Um 11 Uhr geht's los am S-Bahnhof Haar: Howard und Charlotte holen Elisabeth und mich mit dem Teambus ab, die Stimmung ist angesichts guter Wetteraussichten und der Vorfreude auf neue Strecken in Traumlandschaft bestens.

Auf dem Weg nach Osttirol kaufen wir noch den halben Corratec-Laden in Raubling leer. Da Howard uns auch schon bei der Anfahrt besonders schöne Landschaften zeigen will und er das Jahrespickerl für den Brenner hat, nehmen wir den schönen weiten Weg übers Pustertal. Nach dem Einschreiben in Lienz werden die Räder vorbereitet: Elisabeth dreht ein Ventil raus, bei meinem neuen IBIS will die Einstellung des Steuersatzspiels nicht klappen - aber mit Sams Pro-ferwerkzeugset ist das alles kein Problem.



Freischwimmer

Nach dem Abendessen bei Gewitter leuchten extra für uns an allen Bergflanken und auf vielen Gipfeln Fackeln und Feuer, teils sogar in Herzform. Den genauen Anlass konnten wir leider nicht herausfinden.

Die Nacht ist kurz, das Frühstück fein, um 6:30 stehen wir bei Kaiserwetter am Start, bloß die amtliche Rennleitung, also die Polizei, hat wohl verpennt. Aber der Rückstand ist in der ersten halben Stunde mit einem 42-er Schnitt in einem übermotivierten Feld schnell wieder reingefahren. Die Murkser, Mountainbiker und Touristen sind schon distanziert, als es nach Oberdrauburg in den ersten Berg geht: bei moderater Steigung und Sonnenschein geht's locker rüber nach Italien. Die Abfahrt ist ein Traum: herrliche Blicke, guter Asphalt, kaum enge Stellen, fast kein Verkehr.

Der Schreck kommt dann bei der Auffahrt Richtung Lanzenpass, mir wird sehr schnell klar, dass das schöne Wetter bald vorbei ist: dunkle Wolken sind im Anzug, stehen direkt in unsere Richtung - na servus! Auch die Italiener feuern uns an: schneller, der Sturm ist bald da! Die anfänglich angenehme moderate externe Wasserkühlung weicht Richtung Passhöhe einem ausgewachsenen Platzregen, die Sonne ist weg, es ist so finster, dass keine Anzeigen mehr zu sehen sind.

Dann beginnt die Lightshow. Erst ein Fotograf und dann die Natur: ein Blitzschlag, vielleicht zwei Sekunden weg. Ich beruhige mich damit, dass ich mir einzureden versuche, dass unterhalb der Baumgrenze ja alles halb so wild ist. In der Auffahrt hatte ich mir zwar die Hütten am Weg eingepägt, aber Umkehren macht hier keinen Sinn: zu rutschig und zu eng ist die Straße, zu dicht das Feld. Also weiter: die Gespräche, auch über die auf uns wartende enge und angeblich in schlechtem Zustand



Im schönen Italien

befindliche Abfahrt sind längst erstorben, jeder versucht möglichst schnell diese Waschküche hinter sich zu bringen und hofft auf besseres Wetter hinterm Berg.

Das kam aber nicht: das Donnern und der Regen sollten uns fast den ganzen restlichen Tag begleiten - gut nur, dass hier nicht wirklich eine Möglichkeit zum Aufgeben existierte. Immerhin ist die Abfahrt frisch geteert, 25-cm-Stufen in der Fahrbahn in Folge des instabilen Hanges sind mit Teer aufgefüllt.

Dank weiter andauernder Wasserkühlung fährt sich der folgende Nassfeldpass sehr angenehm, nur von der grandiosen Bergwelt bekomme ich nichts mit - alles im Nebel. Ich notiere für mich: Wiederkommen! Unten angekommen gilt es nun, eine gute Gruppe für die nächsten flachen 30 km zu finden: Glück gehabt! Ich mach's mir hinten an der Bar gemütlich, lass den anderen den Vortritt, den die sogar wegen der massiven Gischt scheinbar gerne annehmen. Bloß an Trinken oder gar Essen ist nicht zu denken: mit 40 Sachen geht's dahin. Also Zähne zusammenbeißen und dranbleiben, Wasser gibt's ja genug.

Am Fuße des letzten Passes, des Karnischer Sattels, verpflege ich mich erstmal: jetzt bekomme ich die Quittung für das Überdrehen am Lanzenpass. Mit der Angst im Nacken war ich hinaufgestürmt, ohne an den Rest der Strecke zu denken, wegen der Dunkelheit war

der Puls ja eh nicht zu sehen gewesen. Es beginnt eine epische Plackerei: unharmonisch, unterbrochen von vielen kurzen und engen Abfahrten geht's Richtung Ziel. Auch das Gewitter grummelt wieder stärker und der Regen hat auch nur ein wenig nachgelassen.

Die letzte halbe Stunde darf ich dann bei zwei nicht ganz so erschöpften Teilnehmern mitrollen; vorher musste ich aber zeigen, dass der Ofen bei mir wirklich aus ist. Zurück in Lienz haben wir leider keine Augen für das schmucke und festlich hergerichtete Städtchen.

Fazit: eine großartige, sehr familiäre und gut organisierte Veranstaltung in fulminanter Landschaft. Ich bin nächstes Jahr wieder dabei!

Sebastian Kroll



Zieleinlauf

TOUR Transalp 2015

#EurosportTour-Team Thomas Janz (Eurosport) & Andreas Kublik (TOUR)

Andreas: Das Vorspiel - wie das gemeinsame Transalp-Team von Eurosport & TOUR entstanden ist

Die Geburt des Teams #EurosportTour-Team liegt eigentlich zwei Jahre zurück. Thomas Janz wollte unbedingt einmal in seiner Radsport-Vita die TOUR Transalp finishen, Kollege Andreas Kublik schien ihm geeignet, das Ganze all inclusive zu organisieren. Letztlich sagte Thomas damals den Start kurzfristig ab. Offizielle Begründung: schlimme Knieprobleme. Andreas glaubt bis heute, der Teampartner habe einfach nur Angst vor der Herausforderung Transalp gehabt. Im Sinne des Teamfriedens äußert er das aber nicht öffentlich. Liegt die Wahrheit in der Mitte?

Neuer Anlauf: Thomas' Anfrage nach dem Trainingslager mit seinem Radsportverein Anfang März 2015 auf Mallorca. Seine Bilanz: mehr als 1.000 Kilometer in einer Woche. Andreas (Jahres-Kilometerstand damals: ca. 100). speicherte die Anfrage auf „Zur Wiedervorlage“. Per Ferndiagnose (Strava.com!) beobachtete er Form und Knie des Möchtegern-Partners.

Kurzentschlossen gab's Ende Mai das „Go“. Dank Thomas' Trainingspause (diesmal: Zahnprobleme!) war Andreas bei den Jahreskilometern vorbeigezogen. Viertägiges Teambuilding Anfang Juni am Gardasee mit Start beim Granfondo Eddy Merckx. Resümee: Thomas' Knie hält, Andreas kriegt bei 34 Grad Kopfprobleme und kann dem radsportlichen Schwergewicht Janz am Berg nicht mehr folgen. Andreas bleibt eine Woche länger in den Bergen.

Die Rollenverteilung: Thomas sagt, er sei der „Boss“, betont aber zugleich, Andreas sei der Kapitän. Alle Hierarchiefragen sind damit vor dem Start geklärt. Zudem ist „TJ“ (Tee-

jay!) amtierender Journalisten-Weltmeister im Straßenrennen und Vize-Weltmeister im Zeitfahren - und damit aufgrund der Ergebnisse Leistungsträger im Team. Ob er in dieser Saison unter dem Fluch des Regenbogentrikots leidet (ja, das gibt's auch beim Radsportjournalisten-Verband WPCC!), ist noch nicht final geklärt. Sicherheitshalber trägt Thomas das Leibchen nicht, sondern hat es eingerahmt zuhause an der Wand hängen.

Andreas hat nach letzten Messungen vor dem Transalp-Start ungefähr 7 Kilo Gewichtsvorteil. Thomas' Kommentar beim ersten Teamtreffen: „Ich esse nie wieder.“ Den Hungerstreik hat er tatsächlich postwendend beendet, aber immerhin manchmal beim Nachtschisch nur zugeguckt. Nach Andreas' Berechnungen hat er selbst - trotz Thomas' Diät - ein viel besseres Leistungsgewicht (Watt/kg!). Beim Leistungstest während der Ötztal-Challenge bei der Tour de Suisse war „TJ“ drei Minuten schneller oben auf 2.669 Metern am Rettenbachferner. Wie geht das zusammen? Verdacht: „TJ“ macht falsche Gewichtsangaben. Es gilt als ausgeschlossen, dass sich der TOUR-Experte verrechnet hat.

Die Teamfahrer Thomas Janz

44 Jahre alt; Münchner mit Wohnsitz im Umland (Lieblings-Trainingseinheit: „work ride“); hauptberuflich Online-Chef von Eurosport; Ex-AH-Fußballer (Münchner Meister!) und späterberufener Radrennfahrer.

Familienstand: Erfahrung als Ehemann und Familienvater.

Stärken: Zeitfahren, powermeterorientiertes Klettern, umsichtiges Abfahren - rollender Radsportpädagoge, der gerne bei voller Fahrt

über belgischen Kreisel und gelungene Ablösungen doziert! Er glaubt als Transalp-Debütant, dass das im Hochgebirge eine Rolle spielt. You will soon know what I mean!

Andreas Kublik

46 Jahre alt; Vorort-Münchner mit Wohnsitz in Büro-Nähe (Langschläfer!); hauptberuflich: Redakteur für den Profi-Radsport bei TOUR; Ex-Langstreckenläufer, den kaputte Knochen ans Rennrad fesselten. Testete den Kurs der allerersten Transalp, bevor er an der Premiere 2003 selbst teilnahm. Von einem Redaktionskollegen als „alter Grantler“ charakterisiert, von einem anderen als einer, der nie an einer Radsportveranstaltung teilnehmen würde, bei der keine Stoppuhr läuft. Kubliks Meinung dazu? „Lügenpresse!“

Familienstand: Radsportler.

Stärken: Werden noch gesucht. Naja, vielleicht die Zähigkeit - in diesem Jahr also zum

fünften Mal am Start der TOUR Transalp. Tendenz der Ergebnisse: die Zahlen werden größer.

Das Ziel

Arco natürlich - möglichst schnell und weit vorne, eh klar. Im Detail: Wir sind uns einig, dass wir beste Frauen werden wollen. Weil das aber lt. Reglement nicht geht, wollen wir mal ausprobieren, wie weit wir in der Masters-Wertung nach vorne kommen können. Thomas will zudem eine Woche lang an jedem Anstieg mindestens 300 Watt treten - so etwas gilt in Teilen der Radsportszene mittlerweile als Ziel! Andreas ist nicht gefragt worden, hat aber ausgerechnet, dass er dann rund 270 Watt treten müsste. Ist für ihn aber kein Ziel (-> Ergebnisliste). Sonstige Ziele: Radfahren in der Sonne (okay, 34 Grad müssen nicht sein); sturzfrei und gesund bleiben! Thomas will zudem gelungene Ablösungen und belgische Kreisel sehen.



Das EurosportTour-Team beim Start zur 1. Etappe der TOUR Transalp in Sonthofen; links: Andreas Kublik; rechts: Thomas Janz (Foto: Andreas Dobsflaff)

Thomas: 1. Etappe - Defekt und Leiden am Hahntennjoch

Die gute Nachricht vorneweg: Pünktlich zum Start der 13. Auflage TOUR Transalp präsentierte sich das Wetter am Startort Sonthofen im Allgäu von seiner besten Seite. Bei herrlichem Sonnenschein und strahlend blauem Himmel starteten die rund 1100 Teilnehmer auf die 1. Etappe mit Ziel in Imst am Fuße des Hahntennjochs.

Und der Gipfel dieses Gebirgspasses, der das obere Inntal mit den Tiroler Lechtal verbindet, sollte zum ersten Scharfrichter der diesjährigen TOUR Transalp werden. Entgegen unseres ursprünglichen Planes sind wir kurz nach der Freigabe der Rennleitung doch mit der Spitzengruppe auf das Oberjoch gefahren. Bis Kilometer 45 gestaltete sich das Rennen wie erwartet nervös und fahrig. Ausgerechnet zu dem Zeitpunkt, als endlich Ruhe ins Feld kam, tat es einen lauten Knall. Defekt!

Erste Lehre des Tages:

Packe nie einen Schlauch ohne Heber und Luftpumpe in Deine Trikotasche! Auch dann nicht, wenn Dein Teampartner sämtliche Werkzeuge zum Reifenwechsel an Bord hat. Andreas Kublik fuhr zum Zeitpunkt des Malheurs 25 Meter weiter vorne im großen Peloton und bekam deshalb davon nichts mit.

Mein Held des Tages:

Am Ende hatte ich Glück im Unglück, als mir ein Radtourist zu Hilfe eilte. Ich gestehe es am besten sofort ein: „Lieber Helfer, ich habe ob der Anstrengung und Aufregung Deinen Namen vergessen, den Du mir noch hinterhergerufen hast, als ich wieder auf das Rad gesprungen bin. Vielen, vielen Dank für den Ersatzschlauch und den Heber. Ich hoffe, Du hattest keine Panne mehr!“ Laut STRAVA.com war der Platten nach rund zehn Minuten behoben - nicht gerade eine Fabelzeit beim Schlauchwechsel.

Zweite Lehre des Tages:

Ich war übrigens nicht der Einzige, der auf der Auftakt-Etappe mit einem Defekt zu kämpfen hatte. Grund dafür war vermutlich das 300 Meter lange Schotterfeld, welches das gesamte Peloton zu bewältigen hatte. Aber wenn plötzlich ein Teil der Straße fehlt, steht selbst das Organisationskomitee der TOUR Transalp vor einer schier unlösbaren Aufgabe.

Dritte Lehre des Tages:

Man kennt das ja von den Rad-Profis: Wenn Du 76 Kilometer mehr oder weniger im Alleingang hinter Dich bringen musst, zehrt das schon gehörig an den Kräften. So auch bei mir. Bei den Anstiegen nach Berwang und Kelmen hatte ich noch einigermaßen Power, doch schon nach Stanzach war mir auf dem Weg durchs Lechtal zum Fuße des Hahntennjochs schnell klar, dass der große Anstieg des Tages zur Qual werden würde. Und so kam es dann auch: STRAVA.com (Segment „TOUR Transalp - Hahntennjoch“) meldet 58:19 Minuten mit einer Durchschnittsleistung von 254 Watt und damit 25 Watt weniger als geplant.

Starke Jungs:

Josef und Martin aus Rosenheim haben mich bei der Abfahrt vom Namloser Sattel adoptiert und zusammen mit mir Tempo gemacht. Danke Jungs!

Narr des Tages:

Diesen Titel verdiente sich an diesem Samstag nur einer: Der Lenker eines Kleinbusses mit dem amtlichen Kennzeichen OG-XX 0815 oder so ähnlich (Ortenaukreis/Baden-Württemberg). Der Fahrer hat es auf der gefährlichen Abfahrt wirklich fertig gebracht, kein einziges Mal rechts an den Rand zu fahren, um die zahlreichen Radler überholen zu lassen. Stattdessen blockierte er die Straße, wurde so zur Gefahrenquelle Nummer 1 und sicherte sich so konkurrenzlos die Narrenkappe Tages.

Supergirl des Tages:

Cecile, ich hoffe sehr, dass wir uns am Sonntag in Davos wiedersehen. Ich stehe normalerweise nicht auf Massagen, aber wenn Du mir heute nicht das Laktat aus den Beinen geknetet hättest, bräuchte ich die Pillerhöhe und den Flüelapass auf der 2. Etappe gar nicht in Angriff nehmen.

Kublik des Tages:

Teamkollege Kublik mutierte zur „Krampfhenne“. Da half auch eine Hand voll Salztäbchen nichts. Und trotzdem war er früher im Ziel als ich. Zitat Kublik: „Weil der Janz nicht weiß, dass man eine Luftpumpe braucht!“

So starten wir in der Masters-Klasse also eine Aufholjagd. Zumindest haben wir das so vor, auch wenn meine Beine damit momentan so gar nicht damit einverstanden sind.

Andreas: Der 1. Transalp-Tag

Boss sagte vor der 1. Etappe, er sei sehr nervös. Der Gedanke an die schwierige Abfahrt vom Hahntennjoch beschäftigte ihn sehr - Thomas „Der Boss“ Janz ist kein Downhiller. Aber als wir das Licht ausgemacht haben, hat der Boss dann schnell tief und ruhig geatmet - während ich noch eine Weile schlaflos dalag. Beim Aufstehen begrüßte mich der Sonnenschein über den Allgäuer Alpen, aber auch gleich ein Krampf im Bein. Mir schwante Böses. Wenn Aufstehen schon zu viel ist? Was heißt das für 120 Kilometer Radsport mit 2.500 Höhenmetern?

Machen wir's kurz: Ein Ruhetag wäre heute gut gewesen. Schon vor der ersten Etappe. Es wurde bei mir zum „Jour sans“, wie die Profis sagen: einem Tag, an dem nix geht. Während alle hier loslegten, als ginge es um Leben und Tod. Der Boss hat mir dann gezeigt, wo der Hammer hängt. Während bei mir nach wenigen Kilometern der Puls bei 189 Schlägen den Motor

abregelte, trat der Boss leichtfüßig bergan. Als der Boss dann irgendwann nicht mehr zu sehen war, schien mir sicher: Er war längst über alle Berge. Ich war damit beschäftigt, ständig Salztäbchen gegen die totale Verkrampfung einzuwerfen, die Beine wenigstens langsam in Bewegung zu halten und mir zu überlegen, wie sag' ich's dem Boss, wenn er schon 20, 30 Minuten ungeduldig im Ziel sitzt und auf meine Ankunft wartet? Schließlich ist der zweite Teamfahrer fürs Ergebnis alleinverantwortlich - er löst die Zeitnahme aus. Ich bin so schnell gefahren, wie es ging. Ehrlich!

Der Boss war dann aber gar nicht im Ziel. Der Boss kam später. Er hatte nach 50 Kilometern im dichten Feld einen Platten - wohl die Spätfolge eines groben Schotterfeldes, über das die Strecke wegen einer Baustelle führte. Sein Mantel hatte im Ziel einen tiefen Schnitt in der Flanke. Der Boss dachte dummerweise, sein Teampartner sei ja der Pumpenträger und er selbst könne sich das Gewicht sparen. Aber der Pumpenträger (der selbst nicht wusste, dass er Pumpenträger war) war zum Zeitpunkt des Reifenplatzens im dichten Peloton außer Hör- und Sichtweite - und ein paar Meter voraus. Zum Glück hat der Boss (er spricht gerne Leute an) nach ein paar Minuten einen Tourenfahrer von der Straße ziehen können, der ihm das Werkzeug leihen konnte. Immerhin ist mir erspart geblieben, mit dem Boss seine furiose Aufholjagd fahren zu müssen. Und was man feststellen muss: Auch mit zwei Pumpen wären wir heute kaum schneller gewesen. Ich habe quasi Glück gehabt ;-)

Was lernen wir aus dem ersten gemeinsamen Transalp-Tag?

Spar' nicht unnötig am Gewicht!

Ruf doch mal an!

Bleib locker!

Aber es ist alles so leicht gesagt...

Es kann nur besser werden!

Thomas: 2. Etappe - Alles richtig gemacht!

„Es kann nur besser werden“, lautete das Motto von Eurosport Online-Chef Thomas Janz und TOUR-Magazin-Redakteur Andreas Kublik nach dem ersten Tag der TOUR Transalp 2015. Und das Duo machte sein Versprechen von der „Aufholjagd“ im Kampf um die Goldene Ananas in der Masters Klasse auf der 2. Etappe von Imst nach Davos wahr und verbesserte sich in der Gesamtwertung von Platz 52 auf Rang 31.

Gänsehaut-Feeling des Tages:

Imst feiert die TOUR Transalp. Während der neutralisierten Durchfahrt durch die Innenstadt jubelten Hunderte Radsport-Fans Fähnchen schwenkend dem Peloton zu. Mitten drin rund 700 Kinder aus der Umgebung der Tiroler Metropole, die extra für diesen besonderen Tag schulfrei bekommen haben. Spätestens seit Montagmorgen wissen also auch die Jedermänner und Frauen der TOUR Transalp wie sich Radprofis im Bad der Menge fühlen müssen. Danke Imst, das war GEWALTIG!

#EurosportTOURTeam: Taktik-Check

Andreas ist eindeutig der bessere Abfahrer von uns beiden. Deswegen habe ich mich sowohl am ersten Anstieg des Tages auf die Pillerhöhe als auch beim Aufstieg auf den Flüelapass drei Kilometer vor dem Gipfel abgesetzt und somit ausreichend Vorsprung herausgefahren. Spätestens im Tal hatte mich mein Teampartner wieder aufgefahren. Zeitverlust gleich null - also alles richtig gemacht!

Starke Jungs:

Matthias Schöpfer-Droop und Martin Stoev waren unsere ständigen Begleiter auf dem fünfstündigen Ritt von Tirol in den mondänen Schweizer Luftkurort Davos. Matthias ist ein Randonneur. Der 1962 geborene Haudegen ist

ein geselliger Zeitgenosse, der bei 280 Watt schon Mal auf unglaublich sympathische Art und Weise den einen oder anderen Schwank aus seinem Leben erzählt. Martin ist gebürtiger Bremer und somit etwas weniger temperamentvoll als sein Teampartner aus dem Münsterland. Mit seinem Vollbart würde er glatt als Hipster durchgehen. Und wenn der Youngster (Baujahr 1985) wieder einmal zu viel von Matthias' Erzählungen hatte, folgte der Seitenhieb auf dem Fuß: „Jetzt ist mal wieder Ruhe, konzentriere Dich auf's Fahren Matthias!“ - klare Ansage!

Pat und Patachon:

Pat heißt im richtigen Leben Alexander Pilatsch, ist gefühlte 1,90 Meter groß und bringt satte 93 Kilogramm auf die Waage. Sein Teampartner Peter Krebs mimt den Patachon. Peter misst zwischen 1,65 und 1,70 Meter und ist mit strammen Waden ausgestattet. Trotzdem traute ich meinen Augen nicht, als der kleinere der beiden Österreicher Hüne Alexander während der Anstiege immer unterstützend ansah. Ganz klar, die beiden Jungs vom Team ESR Racing by Bernhard Kohl PORTDOI bekommen von mir für die Leistung auf der 2. Etappe einen Kudo - für alle, die noch keine Strava-Addicts sind: das Like der Radsport-Community www.strava.com.

Kublik des Tages:

Chapeau, Andreas! 135 Kilometer und 3.300 Höhenmeter keine Spur von den Krämpfen zum Auftakt. Stark am Berg, gewohnt schnell und sicher in den Abfahrten und mit Druck im Flachen. Zitat Kublik: „Ich habe nichts anderes von mir erwartet.“ Lol

Andreas: Der 2. Transalp-Tag

Vielleicht wiederhole ich mich. Aber heute wäre ein Ruhetag schön gewesen. Kein Krampf beim Aufstehen, aber dafür irgendwie ziemlich

leere Beine beim Weg zum Frühstück (die Treppe runter!). Als der (angeblich) untrainierte und unrasierte (Beine!) Gerrit Glomser #Euro-sportTOURTeam gleich an der ersten Rampe leichtfüßig abgehängt hat, während die Beine des Kapitäns schon bei den ersten Pedalritten schmerzten, da hat dieser kurz nachgedacht, ob so ein Tag im Büro nicht eine feine Sache sein könnte. München würde so bald nicht wieder so nah sein...

Imst im Tour-Fieber

Doch dann hat mir Imst keine Wahl gelassen. Viele der morgendlichen Startrunden bei der Transalp sind ja für die Teilnehmer eher lästiges Übel. Aber der Startort in Tirol hat der Startrunde einen Sinn gegeben. Die Stimmung dürfte für eine Transalp einmalig gewesen sein - es war schlicht Atmosphäre wie bei der Tour de France und das Thema des Tages unter den Transalp-Teilnehmern. Ein mehreres Reihen dichtes Menschengespinn stand am Straßenrand, Kids kreischend und fähnchenwedelnd. Es muss für die TOUR Transalp schulfrei gegeben haben. Ich weiß nicht, welche Stars sie den Zuschauern angekündigt haben - aber Imst war aus dem Häuschen. Ein Gruß nach Tirol: „Esch war gewalltick!“ Wir kommen wieder!

Kein Inferno

Also: Es gab kein Zurück. Der Impuls aus Imst schob das #Euro-sportTOURTeam über die Pillerhöhe. Diesmal mit gebremstem Schaum. Vor zwei Jahren haben wir uns in das Inferno begeben - die Pillerhöhe dürfte für den durchschnittlichen Transalp-Teilnehmer das Fegefeuer sein. Es wird bei jeder Transalp-Passage bergan gekeult, als wäre es ein Bergsprint - und nicht, als würden 135 Kilometer mit 3.300 Höhenmetern vor einem liegen. Wir wurden durchgereicht. Aber wir haben uns brav ein Wattlimit gesetzt - der Kapitän schwächelt nämlich, der Boss hat dem Kapitän daher Radsport in

homöopathischen Dosen verordnet. Keine Wattspitzen, egal, wie die entfesselten Leidensfanatiker um uns herum über jeder Kuppe drücken. Chapeau, der Boss ist ein begnadeter Radsport-Taktiker und ein perfekter Teampartner. Vor jedem Flachstück spannte er sich vor den schwächelnden Kapitän, nahm ihm den Wind vor die Brust und trat - egal, ob steil oder flach, fast aufs Watt die verabredete Wattzahl. Der Kapitän sah nur rot - nämlich die eloxierte Hinterradnabe des Bosses. Danach im Schongang (natürlich trotzdem schmerzhaft) durchs Oberinntal - aber wenigstens kräfteschonend in einem Peloton, das den Autofahrern bei der Fahrt durchs Schweizer Engadin kaum Platz ließ. Was sich zwischen den Bergen dieser Etappe sammelte - waren 200 oder 300 Radsportler oder mehr? Hat jemand durchgezählt? Was sagt die Hubschrauberbesatzung? Beeindruckend für Radsportfans. Für Autofahrer - das war mitunter zu spüren - wohl eher ein Ärgernis.

Mit Flow auf die Massagebank

Danach schmerzhaft Stiche (liebe Mitfahrer, Begleitfahrzeuge machen es übrigens für anderen Teilnehmer nicht weniger schmerzhaft - also bitte: raus aus den Radfahrergruppen. Gleiches Recht für alle: Wir sehen uns an einem der vielen schönen Engadiner Brunnen oder den Verpflegungsstellen!) und der dickste Brocken zum Schluss: der Flüelapass. Und als wir uns endlich fast ganz nach oben gekämpft hatten, pffft ein frischer, schneidiger Gegenwind. Frage an die Rennleitung: Kann man nicht wenigstens den Wind weglassen? Danach: Flow steil bergab nach Davos. Was für eine Schussfahrt ins Ziel. Alle Schmerzen vergessen. Überlege gerade, ob ich morgen wirklich einen Ruhetag brauche.

Unten im Ziel sagt der Masseur, ich hätte tolle Oberschenkelmuskulatur. Das motiviert. Sieht man auf den Fotos leider nicht. Und am



Thomas Janz auf der Massagebank im Zielort der 2. Etappe, Davos (Foto: Andreas Dobschlaff)

Berg merke ich nichts davon. Aber danke ans Massageteam für die Extra-Schicht - Physio- und Psychotherapie in einem - Kopf, Rücken und Beine machen langsam locker. Und bevor mir jemand meine Termine streitig macht: Massage tut weh!

Gute Nacht, ich gehe von Imst träumen!

Thomas: 3. Etappe - Mitten im Kampf um die Spitze

Vielleicht kennt Ihr dieses Phänomen vom Skiurlaub oder von der Alpenüberquerung mit dem Mountainbike: Der dritte Tag ist meistens der schwerste. Eurosport-Redakteur Thomas Janz und Andreas Kublik (TOUR-Magazin) machten sich diese Binsenweisheit auf der 3. Etappe der TOUR Transalp vom schweizerischen Davos über die italienische Staatsgrenze nach Livigno zu eigen.

Sie sollte vielmehr als Motivationsschub dienen, ihre bislang beste Leistung bei dem Etappenrennen über die Alpen abzurufen.

Malerischer hätte die Landschaft auf den 133 Kilometern durch den Kanton Graubünden gar nicht sein können. Der TOUR-Tross schlängelte sich, umgeben von einem atemberaubenden Gebirgs Panorama und saftigen Almwiesen bei Kaiserwetter über den Julier- und Berninapass und absolvierte dabei einmal mehr rund 3.000 Höhenmeter.

Die taktische Marschrouten an TOUR-Tag Nummer drei lautete wie folgt: Bis zum Gipfel des Julierpasses nicht überziehen und am Bernina einen Gang drauflegen. Gesagt, getan. Und plötzlich fanden wir uns mitten im Zweikampf der besten Mixed-Teams der diesjährigen TOUR Transalp wieder, der unterhaltsamer nicht hätte sein können.

Der große Technik-Check der Mixed-Teams:

Im Peloton der TOUR Transalp sichtet man immer wieder Pärchen, die mit einer Art „Henkel-Griff“ geradezu untrennbar miteinander verbunden sind. So auch Caroline Kopietz und Krzysztof Skupke von BMW-Radsport und deren härteste Konkurrenten Julia Hanebuth und Mark Ostendarp (Horst & Grace-Concordia Forchheim). Die beiden Mädels haben ihre Jungs jeweils fest im Griff. Julia spreizt sich bei Mark mit der Hand in der Trikottasche ein. Sie tut das mal rechts und mal links. Caroline hält sich an einer Art Henkel fest, der an Krzysztofs Sattel befestigt ist.

Die beiden Pärchen ließen sich vom Start weg 117 Kilometer lang nicht aus den Augen. Der Showdown sollte erst am letzten Anstieg des Tages auf den Forcola di Livigno folgen. Mitten im Geschehen: Janz & Kublik. Das Journalisten-Duo konnte nach den Strapazen des Tages bei 250 Watt im achtprozentigen Aufstieg nur noch mit großen Augen und aufgerissenem Mund staunend zusehen, wie Kopietz/Skupke gefolgt von Hanebuth/Ostendarp wie zwei Pfeile an ihnen vorbeischoß. Das Leader-Team von BMW-Radsport entschied den Zweikampf für sich, während die Herausforderer das Ziel in Livigno mit einem Rückstand von 1:39 Minuten erreichten.

Mein heutiger Kudo - das Like der Radsport-Community www.strava.com - geht an Euch, liebe Mixed-Teams. Die Männer leisten in den Aufstiegen Unglaubliches, während sich die Damen in den rauschenden Abfahrten bei bis zu 90 Km/h keine Blöße geben.

Starke Jungs:

Wim Meireleire und Gerdie Everaert gaben uns Geleitschutz während unserer Attacke auf den letzten drei Kilometern auf den Gipfel des Berninapasses. Zuerst ein wenig ungläubig, ließen sich die beiden Belgier vom Team Klaartjeskaas schließlich doch noch davon

überzeugen, dass der Kampf gegen den Wind zu viert doch einfacher ist als zu zweit.

Finish des Tages:

Sven Kraft und Sebastian Stenschke sind fantastische Abfahrer. Und so haben uns die beiden Jungs vom Team TOUR powered by Bulls 4 auch heute im Downhill auf den letzten Kilometern eingeholt. Das anschließende Vierer-Mannschaftszeitfahren mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 61 Km/h hätte lässiger nicht sein können. Jungs, besser geht nicht!

Kublik des Tages:

Andreas wird von Tag zu Tag stärker. Ein Beweis dafür ist unser 10. Platz in der Masters-Klasse auf der 3. Etappe sowie die Verbesserung in der Gesamtwertung auf Platz 21. Zitat Kublik: „Ich habe immer gesagt, dass ich ein Etappenfahrer bin.“

Andreas: Der 3. Transalp-Tag

Dringende Eilmeldung aus der Heimat: Ich soll in meinem Blog nicht so rumjammern. Leider muss ich mitteilen: Es wird auch heute kein richtiger Männer-Blog - so viel vorneweg.

„Das ist die Frau in mir“, sagt mein Teampartner Thomas „Der Boss“ Janz, wenn er mal gerade nicht bossy ist. Dieses schon öfter gehörte Zitat vom Boss, hat mich auf eine gute Idee gebracht, wie ich finde. Wir wollen künftig auf die Mixed-Wertung fahren. Der Boss startet mit seiner weiblichen Seite, ich weiter als Kapitän. Natürlich wäre auch eine Kapitänin in Ordnung - wir haben die Hierarchie noch nicht besprochen. Weil in diesem Jahr nach der Schwächephase des Kapitäns und dem Defekt des Bosses bereits alles verloren ist, sammeln wir auf den nächsten Etappen Erfahrung für künftige Exploits. Heute wollten wir uns auf der 3. Etappe der Transalp (Davos - Livigno) einmal ansehen, wie denn die Transalp so an der Spitze der Mixed-Wertung läuft.

Mit Zurückhaltung

Wir sind daher den Tag - wie wir glauben - mit typisch weiblicher Zurückhaltung und Weitsicht angegangen. Wir haben vorsichtig agiert, Glück gehabt, den Sturz im dunklen Tunnel bei Landquart (allen Gestürzten an dieser Stelle: Gute Besserung!) vermieden (dank weiblicher Vorsicht?) und unsere Kräfte sehr gut eingeteilt. Wir haben uns das testosteronberauschte Wettrennen nach der Startfreigabe geschenkt (okay, wir hätten eh nicht mithalten können) und uns ganz vorsichtig über viele kleine Berge bis zum Anstieg am Julierpass zu den beiden besten Mixed-Teams Kopietz/Skupke und Hanebuth/Ostendarp nach vorne gearbeitet. Der Julierpass wurde im Peloton gefahren - wie bei den Profis. Die besten Mixed-Teams gelten als beliebte Begleiter, es entstehen Radfahrerschwärme um sie, weil die großen Jungs in den Paarungen immer so schön für alle Tempo machen. Doch

heute nicht. Heute gab's Taktikschule. Es ging dann in der Gruppe eher im Stehversuch Richtung Bernina, weil die großen Jungs verweigert haben. Beide Topteams beisammen - es sollte ein spezielles Finale geben.

Wir haben dann für die Zukunft getestet und einfach mal attackiert. Sah gut aus, bilden wir uns ein. Wir haben uns dann auch mit Hilfe von einem italienischen und einem belgischen Team (der Boss hat wieder unwillige Mitfahrer zur Tempoarbeit überredet, dafür fehlt ihm nie die Luft) vor den Verfolgern über den Bernina gerettet. Doch dann hat uns der eigene Hammer getroffen. Wir hatten gerade eine klitzekleine (allerdings sehr schmerzhaft) Schwächephase beim Rhythmuswechsel nach der Abfahrt vom Bernina in die Forcola di Livigno. Im Profil sah der letzte Anstieg des Tages wie eine Schippe Sand aus, vor Ort dann aber doch irgendwie wie eine Wand. Diese Schwäche haben unsere



3. Etappe, Davos - Livigno (Foto: Uwe Geißler)

künftigen Konkurrenten in der Mixed-Wertung dann eiskalt ausgenutzt.

Die beiden besten gemischten Paarungen sprinteten von hinten derart an uns vorbei, dass uns hören und sehen verging - die beiden großen Jungs schleppten ihre Partnerinnen wie Bulldozer Richtung Passhöhe. Da bleibt einem nur der Mund offenstehen? Wie macht ihr das? Wie halten das die Trikottaschen und Arme aus? Und warum können unsere Beine nur einen Menschen bewegen?

Im Reich der Schmerzen

Der Boss war bedient, ich nicht weniger. Meine Frage nach einem Schluck Cola aus seinem Bidon ließ er mehrfach ohne Regung unbeantwortet. Es hat ein paar Momente gedauert, bis ich gemerkt habe: Der Boss ist gerade in einer Parallelwelt, er ist ins Reich der Schmerzen abgetaucht. Es war schwer, ihn da wieder rauszukriegen. Zum Glück kam dann das Team TOUR 4 (eines der Jedermann-Teams unserer Leser) in rasender Fahrt vorbei und hat ihn wieder zum Leben erweckt. Sven Kraft und Sebastian Stenschke brennen hier stets starke Finals in den Asphalt und stürzen sich die Pässe hinunter, dass man nicht folgen kann (liegt's an den Scheibenbremsen?). Wir haben gerade noch ihre Hinterräder erwischt - und dann haben wir einen TOUR-Vierer Richtung Livigno hingelegt, dass es eine wahre Freude war. So macht Teamwork, so macht Transalp Freude - trotz aller Schmerzen nach 135 Kilometern und laut Radcomputer 2.886 Höhenmetern.

Übrigens, Boss, bevor du auf schräge Gedanken kommst: Finger weg, von meiner Trikottasche. Weibliche Seite hin oder her. Aber ich habe mit mir selbst genug zu tun!

Thomas: 4. Etappe - Königsetappe mit Gavia und Mortirolo

In wenigen Tagen beginnt die Tour

de France und ganz Radsport-Deutschland blickt voller Hoffnung auf John Degenkolb und das Team Giant-Alpecin. Der Triumphantor von Mailand-San Remo und Paris-Roubaix soll wie einst Erik Zabel das Grüne Trikot des besten Sprinters nach Hause in die Konzernzentrale in Bielefeld holen. Die Erwartungen in die Spitzensportler sind hoch.

Und wehe, einer der großen Favoriten wie Alberto Contador, Vincenzo Nibali oder Chris Froome können bei den schweren Bergetappen einmal nicht die Spitze halten oder Degenkolb ist nicht im Sprint erfolgreich, dann ist das Geschrei der Couch-Potatoes vor den TV-Geräten groß.

Dabei können nur die Wenigsten wirklich beurteilen, was es bedeutet, unter Wettkampfbedingungen Tag für Tag auf dem Rad zu sitzen und Höchstleistung abzurufen. Für Eurosport-Redakteur Thomas Janz und Anderas Kublik vom TOUR-Magazin war die 4. Etappe der TOUR Transalp eine Erfahrung im Grenzbereich. Die Königsetappe über 142 Kilometer und 3.475 Höhenmeter von Livigno nach Aprica forderte Mensch und Material alles ab.

Highlight des Tages:

Die schier endlose Auffahrt zum Gipfel des Gaviapasses, mit 2.621 Metern Höhe das Dach der diesjährigen TOUR Transalp. Man klettert den Anstieg stufenweise nach oben, und wenn man denkt, man hat es endlich geschafft, wartet eine ellenlange, leicht ansteigende Gerade. Die rauschende Abfahrt werde ich ebenfalls nicht so schnell vergessen. Insbesondere im Bereich zwischen 2.600 und 2.000 Höhenmetern bekamen die Radler zu spüren, wie die Natur gegen die in den Fels geschlagene Straße arbeitet. Neben feinem Sand und Splitt zierten zahlreiche Schlaglöcher und Risse die alte Passstraße. Die Weitblicke auf die Geröllfelder und die Tiefen der Abgründe hinter den Leitplanken waren beeindruckend.

kend und furchterregend zugleich. Bei der Durchfahrt eines Tunnels wurde es plötzlich finster, um nicht zu sagen stockdunkel. Da war die Freude umso größer, als sich die Straßenverhältnisse wieder normalisieren hatten.

Mythos Mortirolo:

Der Mortirolo ist seit 1990 etwa alle zwei Jahre Bestandteil des Giro d'Italia. Ein Denkmal fünf Kilometer unterhalb der Passhöhe erinnert seit 2006 an die 2004 verstorbene Radlegende Marco Pantani. Wir sind den Mortirolo mit der TOUR Transalp zwar von der anderen Seite gefahren, aber leichter gestaltete sich die Kletterpartie trotzdem nicht. Die Hitze tat ihr Übriges, den TOUR-Teilnehmern in den bis zu 15-prozentigen Kehren auf den Zahn zu fühlen. Nicht wenige mussten nach den rund 9.000 Höhenmetern der ersten Tage Tribut zollen. So auch das Duo Janz/Kublik. Der Mortirolo wurde als Scharfrichter angekündigt und er hielt gnadenlos sein Versprechen.

Kublik des Tages:

Andreas ist am Mortirolo an seine Grenzen gestoßen. In der gleißenden Hitze hat er offenbar einen Hungerast nicht als solchen erkannt. Kein Wunder, schließlich ernährt man sich während des Rennens hauptsächlich mit Riegeln oder saugt an Geltuben. Eine gewisse Grundübelkeit sieht man während dieser Strapazen fast schon als Normalzustand an. Und plötzlich zeigt dann auch der Wattmesser kaum mehr die Zahl 200 an. Ein weiteres Gel hauchte meinem Teampartner schließlich wieder Druck in die müden Beine, der dann sogar noch für eine Attacke auf der Abfahrt nach Aprica reichte. Zitat Kublik: „Ein Hungerast kommt selten allein.“

Andreas: Der 4. Transalp-Tag

Machen wir's kurz: Es war ein verdammt harter Tag bei der Transalp. Nicht umsonst

hieß der Abschnitt von Livigno nach Aprica „Königsetappe“ - die 140 Kilometer mit rund 3.500 Höhenmetern haben das #EurosportTour-Team geknechtet. Die Formation aus zwei Sportschreibern startete mit der Erfolgsstrategie des Vortages - und glaubte an ein tolles Finale wie am Vortag: Also erstmal locker bleiben.

Die besten Teams waren schon am ersten Anstieg außer Sichtweite, wir sammelten uns um die Paare, die wir schon kennen. Leidensgenossen aus Belgien, Tirol, Augsburg, Polen, Russland - habe ich irgendwen vergessen? Leider waren die Straßen heute eine harte Prüfung für Mensch und Material - schon in der Abfahrt Richtung Valdidentro quittierte eine meiner Trinkflaschen an einem Schlagloch den Dienst und sprang auf die Straße. Und das bei Temperaturen von über 30 Grad im Hochgebirge.... Ich bekam sofort Durst!

Schlanke Linie gegen Schlangelinie

Auf dem Weg zum Gaviapass piff mich der Boss immer wieder zurück - er kontrolliert unsere Leistung nach wie vor genau aufs Watt. Natürlich weiß er mittlerweile genau, was 260 Watt auf seinem Display bei mir bedeuten. Er führt ein hartes Regiment - besorgte mir aber im Gegenzug eine gefüllte Trinkflasche. Immerhin konnten wir auf dem Weg zur „Cima Coppi“, dem höchsten Punkt dieser Transalp, einen brauchbaren Rhythmus finden. Zwar verbog es mir den bis zu zehn Prozent steilen Rampen des Gaviapasses immer wieder die Beine.

Der Boss fuhr Schlangelinien - er behauptet dadurch 50 Watt weniger treten zu müssen. Anders ginge es bei seinem Gewicht nicht. Es sieht komisch aus, aber der Boss hat immer recht! Immerhin kamen wir oben im Flachen wieder ins Rollen - Schlanke-Linie-Fahrer und Schlangelinienfahrer waren also zunächst wieder gleichauf. Der Gavia-Pass mit seinen Geröllfeldern und Schneeresten ist ein beeindruckender Riese, den man als Radsportler

erstmal bezwingen muss - es sah immerhin bei den anderen auch nicht leicht aus.

Nervenkitzel bei der Abfahrt

Die Abfahrt vom 2.500 Meter hohen Alpenübergang war beeindruckend und nervenaufreibend: Schöne Weitblicke, furchteinflößende Blicke in den felsgespickten Abgrund (wie sich dort wohl eine Landung in Lycra-Klamotten anfühlt?), ein stockdusterer Tunnel (liebe Rennleitung, bitte beim nächsten Mal die Taschenlampen da drinnen etwas heller drehen), ein paar verirrte Auto- und Motorradfahrer als unerwarteter Gegenverkehr, Sand, Splitt, Schlaglöcher. Es war also ein echter Thriller!

Unten fanden sich der Boss und ich dann leider etwas verloren in einer Fünfergruppe. Dank Gegenwind war die abschüssige Fahrt zum Anstieg des Mortirolo eine Plackerei, die ich noch zu spüren bekommen sollte. Zwar befuhren wir den Mortirolo-Pass nicht von seiner schrecklichsten Seite - aber sie war für mich schrecklich genug. War ich damit allein? Die anderen strampelten - mehr oder weniger leichtfüßig - vorbei.

Der Boss konnte sich leisten, wieder Schlangelinien zu fahren. An der letzten steilen Rampe dann ein kurzes Wiedersehen mit den belgischen Freunden vom Vortag. Sie verabschiedeten sich schnell wieder - der Kapitän des #EurosportTour-Team war an diesem Tag als Gesprächspartner schlicht zu langsam. Irgendwann war dann auch der Kapitän oben.

Von dort der alten Militärstraße die sich entlang des Berggrats entlang zieht, könnte man von oben atemberaubende Blicke in das mehr als tausend Meter tiefe Veltlin genießen - wenn der Boss einen nicht ins Schlepptau nehmen und nochmal derart final Dampf machen würde, dass man fast aus jeder der vielen Kurven fliegt. Wir haben es jedenfalls ins Ziel und mit letzter Kraft auf die Massagebank geschafft. Jetzt müssen wir schlafen. Dringend. Sofort.

Noch drei Tage. #EurosportTour-Team ist sich einig: So einen Tag schaffen wir nicht noch einmal. Können wir alle auf der 5. Etappe langsamer fahren? Ein paar Pausen machen? Geht doch um nichts mehr - oder?

Thomas: 5. Etappe - Renntaktik auf der Speed-Etappe

Kublik ist seit ein paar Tagen auch im Besitz eines Garmin 1000. Allerdings muss man von einem Glücksfall sprechen, wenn er den Akku über Nacht geladen hat. Der 46-Jährige gehört zu jenem Schlag von Radsportlern, die ihre Zeit nicht mit unnötigen Dingen wie das Nachdenken über Laufräder, Schaltgruppen, Systemgewicht, Wattwerte und so weiter verschwenden wollen. Kublik will einfach nur Rad fahren. Und das ist gut so.

Auf der 5. Etappe der TOUR Transalp über 136 Kilometer und 2.400 Höhenmeter von Aprica nach Kaltern, auf der es 59 Kilometer bergab ging, wollte Kublik einfach nur Rennen fahren. Und das sah dann wie folgt aus: Kurz nach der Aufhebung der neutralisiert gefahrenen Rennphase starteten wir auf der leicht ansteigenden Straße den Versuch, mit der Spitzengruppe über die erste Kuppe zu fahren. Schnell fingen meine Oberschenkel bei Wattwerten zwischen 350 und 400 zu glühen an. Noch keine fünf Minuten auf der Strecke sprach Kubliks Gesichtsausdruck bereits Bände. Also brachen wir das Unternehmen „Spitzengruppe halten“ schnell ab.

Offizieller Wortlaut der Planänderung des Kapitäns: „Halten der beiden schnellsten Mixed-Teams“. Aber auch diese Zielsetzung verpuffte im hohen Tempo von Caroline Kopietz/Krzysztof Skupke und Mark Osterdarp/Julia Hanebuth. Damit waren die Beine schon im Eimer, bevor wir die erste Bergwertung des Tages am Passo Tonale in Angriff genommen hatten.

Für Kublik wurde der fünfte Renntag fortan zur Achterbahnfahrt. Am Tonale kämpfte er sich

immer wieder heran, um auf den letzten Metern zum Gipfel so über die Kuppe zu drücken, dass mir hören und sehen verging. In der sommerlichen Gluthitze durch das Val di Sole behielt er die Contenance. Selbst dann, als das Fahrerfeld auf einen schmalen und kurvigen Radweg umgeleitet wurde, der nicht unbedingt dafür ausgelegt war, darauf Radrennen zu bestreiten. Erst am Fuße des Mendelpasses klagte mir Kublik sein Leid über seinen angeschlagenen körperlichen Zustand: „Ich war noch nie so platt wie jetzt. Ich muss meinen Rhythmus fahren, sonst platze ich!“

Held des Tages:

Ich hingegen gab den Glauben nicht auf, mein Teampartner würde sich wieder erholen, denn beißen kann er! Plötzlich tauchte bei Kilometer 107 wieder der Asiate am Straßenrand auf, den ich in den letzten Tagen lieb gewonnen hatte. Warum?! Der kleine, stämmige Mann in T-Shirt und kurzen Hosen verteilt bei der TOUR Transalp täglich uneigennützig Coca Cola - das Lebenselixier für Rennradfahrer auf den letzten Rennkilometern. So hielt ich bei gefühlten 40 Grad am Straßenrand an und stürzte mich im Eifer des Gefechtes auf eine seiner 1,5 Liter Cola-Flaschen. Doch in der Hektik rutsche mir die Flasche zuerst aus der Hand und beim anschließenden Öffnen schoss das braune Gebräu wie eine Fontäne in Richtung unseres asiatischen Freundes. Dieser wiederum, und das werden alle verstehen, war nicht begeistert. Mein Entschuldigungs-Kudo des Tages geht also an den Mann, der jeden Tag auf einen 120 Kilogramm schweren Teilnehmer wartet, bevor er seine Cola-Labe wieder abbaut und sich auf den Weg ins Etappenziel macht.

Kublik des Tages:

Am Ende landeten wir mit einem Rückstand von bis zu sechs Minuten auf unsere üblichen Mitstreiter auf Platz 18 in der Masters-Klasse

und kamen sozusagen mit einem blauen Auge davon. Zitat Kublik: „Ich bin ein Racer und ich will Rennen fahren. Das kann natürlich auch mal ins Auge gehen. Zugegebenermaßen war das heute der Fall.“ Ja, mein Kapitän hat sich entschuldigt.

Andreas: Der 5. Transalp-Tag

Wir sind ein Team. Der Boss und ich. Aber wir sind auch sehr unterschiedlich. Der Boss räumt im Hotelzimmer den Schrank auch für eine Nacht ein. Auf die Idee würde ich nie kommen. Der Boss steckt als erstes im Hotel seinen Hochleistungsnavigrationsradcomputer in die Steckdose. Ich stelle oft am Start fest, dass mein Gerät kaum noch Akkuleistung hat. Der Boss spricht gerne beim Radfahren, während ich gerne meine Ruhe habe. Der Boss putzt nach jeder Etappe sein Fahrrad. Während ich, so wie ich mein Material pflege, in keinem Radclub mitfahren dürfte. Der Boss diskutiert auch gerne über eine Kette, die so speziell geschmiert ist, dass man 4 (vier!) Watt beim Treten sparen kann - sie soll maximal drei Fahrstunden halten. Ich schmiere meine Kette fast nie. Die Kette bleibt trotzdem Tausende Kilometer drauf.

Die Macht der Zahlen

Und der Boss glaubt an die Macht des Powermeters über den Radfahrer. Ich gucke da auch gerne drauf (bei dieser Gelegenheit: vielen Dank an Andy Kappes, dass er mir noch schnell die SRM-Kurbel mit Kettenblättern mit 50 und 34 Zähnen geschickt hat - mit 53/39 wäre ich längst stehengeblieben). Ich habe meinen Fahrstil dank Wattanzeige geändert, ich nutze das im Training gerne, weshalb niemand mehr mit mir fahren will, weil das Training streng nach Wattvorgaben sehr langweilig und langsam ist. Aber dennoch bin ich kein akribischer Zeitfahrer wie der Boss - kein Leistungsberechner. Ich race

gerne, ich will riskieren, auch wenn der Preis hoch ist. Ich negiere gerne die Macht der Zahlen (in der Redaktion wissen sie ein Lied davon zu singen, weil ich meist die Abgabetermine für meine Artikel vergesse...).

Und damit wären wir auch schon mitten in der 5. Etappe der TOUR Transalp. 136 Kilometer, 2.404 Höhenmeter laut Roadbook. Also quasi eine Flachetappe. Von Aprica nach Kaltarn über Tonale- und Mendelpass - zwei so genannte Rollerpässe. Wenn es denn rollt... Jedenfalls hatte ich als Kapitän die gute Idee, auf dieser Etappe etwas von der Zeit gut zu machen, die wir durch meine Formkrise auf den ersten Etappen verloren haben. Mit einer schnellen Gruppe über den ersten Pass zu rutschen - und dann im Windschatten segeln über mehr als 40 Kilometer bergab zum zweiten, nicht so furchterregenden Anstieg des Tages - gute Idee, oder? Der Boss fand die Idee ziemlich dämlich, mit Verweis auf die Wattwerte, die nötig sein würden, um da mitzufahren. Ich meinte, man könne es ja mal versuchen. Bei der genialen Taktik hatte ich nur eines vergessen: dass ich im Moment eine Formkrise habe. Der Versuch dauerte dann genau fünf Minuten. Der Boss meint, ich könnte ungefähr diese Zeitspanne die bei ihm angezeigte Leistung von 350 bis 400 Watt fahren, hätte es aber circa sieben Minuten probiert - ich finde das schmeichelhaft, der Boss einfach nur dämlich.

System- statt Einzelleistung

So, ich habe jetzt sehr viel erzählt, um auf dieser Etappe keine fünf Rennkilometer weit zu kommen - aber diese paar Pedaltritte sollten Wirkung zeigen. Ums abzukürzen: die schnellste Gruppe war sofort weg, der Versuch, mit dem Schwarm um die besten Mixed-Teams mitzuhalten, mündete in unfassbare Schmerzen in Lunge und Oberschenkeln - die Gruppe zog dennoch ohne uns von dannen. Ich trat ein ins Reich der Schmerzen und blieb dort für

schlappe 4:18 Stunden. Der Boss ließ mein Jammern am Hinterrad nicht gelten, zu keiner Zeit. Der Boss hat bereits festgelegt, dass ich bei dieser Transalp im Schnitt an Anstiegen immer 240 bis 250 Watt treten kann. Alles darunter ist für ihn vorsätzliche Leistungsverweigerung. Meine subjektiven Eindrücke interessieren ihn nicht. Zu was gibt es objektive Zahlen? Der Boss hat irgendwann die Geduld verloren und sogar Hand angelegt, damit wir wenigstens auf 500 Watt Systemleistung kommen (wir sind ein Team!).

Zudem hat der Boss die Angewohnheit, gerne aufzumuntern. Ich hasse Fehlinformationen. Sprüche wie: „Wir sind super unterwegs!“, während ich die x-te Gruppe an diesem Tag ziehen lassen muss, bringen mich eher auf die Palme, als dass sie mir Beine machen. Ich ziehe die Motivation lieber irgendwo aus den Tiefen meines Ichs. Wir hatten deshalb heute unterwegs so etwas wie unsere erste Beziehungskrise. Dazu muss man sagen: Wir streiten uns sonst höchstens, wenn es darum geht, ob Privatfernsehen oder öffentlich-rechtliche Sender das bessere Sportprogramm liefern.

Mitleid lohnt sich nicht

Unterwegs muss ich mitleiderregend ausgesehen haben - weil erstmals nicht nur der Boss versuchte, mir gut zuzureden. An dieser Stelle: Danke für die vielen aufmunternden Worte, ich habe in Sauerstoffnot leider nicht die Namen und Startnummern aller Absender im Kopf behalten, sie hätten alle Erwähnung verdient (stellvertretend Gabor vom Team Jentschura, den ich zum Dank auf dem Zielstrich um 0,4 Sekunden niedergesprintet habe - verzeiht, aber Rang 18 in der Masterswertung war das Mindeste, was ich dem Boss heute liefern musste!).

Zum Schluss noch ein kleiner Exkurs: In der TOUR-Redaktion kursiert schon länger das Gerücht, ich hätte nichts für Frauenradsport übrig. Das ist natürlich Quatsch. Dennoch kam

jetzt unmissverständlich die Aufforderung aus München, doch mal etwas Nettes über Frauen bei der Transalp zu schreiben. Ich versuche das mal.

Balsam für die Seele

Der Boss hat jeden Tag ein spezielles Ziel auf jeder Etappe: Cécile. Die Masseurin aus dem Elsass hat er für alle Etappen im Transalp-Camp durchgebucht. Ich habe ihn gleich mal über den Tisch um eine kleine Liebeserklärung gebeten. Der Boss antwortet: „Ich habe gerne geregelte Abläufe.“ Nun, ja. „Wenn einer einmal was gut gemacht hat, dann vertraue ich darauf, dass er das wieder gut macht. Du bist da anders“, ergänzt er - als Boss meint er natürlich, mich nach einigen gemeinsamen Radtagen schon zu kennen. Es menschelt dann aber doch noch etwas in diesem Blog. „Es tut gut nach einem anstrengenden Tag mal 15 Minuten mit

einem netten Mädels zu quatschen, das ist Balsam für die Seele“, sagt der Boss, er wird poetisch. Und er wäre kein Radsportler, wenn es nicht auch um viel Gefühl für die wirklich wichtigen Körperteile ginge. „Sie hat jetzt schon Gefühl für meine Haxn. Cécile halt!“, sagt der Boss. Wir sind ein Team. Der Boss kümmert sich um die Frauen. Ich habe gerade genug mit mir selbst zu tun.

Thomas: 6. Etappe - Aus dem Besenwagen auf Platz 16

So langsam hat sich das Journalisten-Duo Thomas Janz und Andreas Kublik mit dem Leben im Zirkus rund um die TOUR Transalp angefreundet. Im Unterschied zu allen anderen Teilnehmern schieben der Redaktionsleiter von www.eurosport.de und der Redakteur des TOUR-Magazins täglich Doppelschichten.



5. Etappe, Aprica - Kaltern (Foto: Uwe Geißler)

Ein ganz normaler Tag bei der TOUR Transalp:

- 06:45 Uhr: Weckruf.
- 07:00 Uhr: TOUR-Reisetasche an der Rezeption abgeben und ab zum Frühstück.
- 08:00 Uhr: zum Start rollen, kleines Gepäck-säckchen mit frischer Hose, Trikot, Badeschlappen usw. abgeben.
- 09:00 Uhr: Etappenstart.
- 14:00 Uhr: Ankunft am Zielort (abhängig von der jeweiligen Tagesform).
- 15:00 Uhr: Am TOUR-Bus im Messebereich ausdampfen, essen, trinken, Etappe Revue passieren lassen und einfach mal chillen, bis man wieder halbwegs geradeaus schauen kann.
- 16:00 Uhr: Massage bei Cécile, der kleinen Französin mit den magischen Händen.
- 17:00 Uhr: Abfahrt zum Hotel.
- 18:00 Uhr: Tour-Daten auf www.STRAVA.com hochladen.
- 18:30 Uhr: Abendessen
- 20:00 Uhr: Bilder des Tages sichten und bloggen.
- 23:00 Uhr: Zurück ins Hotel
- 00:00 Uhr: Nachtruhe.

#EurosportTOURTeam landet im Besenwagen

Den Transfer zum Startort der 6. Etappe in Kaltern absolvierte das #EurosportTour-Team auf ganz besondere Art und Weise im Besenwagen. Manfred hatte ein Einsehen mit uns. Ich bin mir sicher, der Rennverlauf an Tag sechs wäre ein anderer gewesen, hätten wir die zehn Kilometer vom Hotel in Auer nach Kaltern - inklusive eines Anstiegs - mit dem Rad fahren müssen. Aber dazu später. Zurück zu Manfred, der bereits zum zehnten Mal (!) bei der TOUR Transalp mit von der Partie ist.

Der Konstrukteur, der den Besenwagen im Nebenjob steuert, hat in all den Jahren schon zahlreiche Dramen und Leidensgeschichten erlebt. Kein Wunder, schließlich ist er täglich

von 9:00 bis 18:00 Uhr auf der Strecke. „Wenn ich bei der TOUR Transalp etwas gelernt habe, dann ist es Geduld“, erklärt Manfred und fügt hinzu: „Die Leute wollen die Strecke aus eigener Kraft schaffen und wir versuchen dies mit Fingerspitzengefühl möglich zu machen.“ In diesem Jahr wurden die meisten Mitfahrer im Besenwagen durch einen Defekt zur Aufgabe gezwungen. Auch die Gluthitze in diesen Tagen fordert das eine oder andere Opfer, welches wegen Kreislaufproblemen vom Rad steigen muss.

Manfred, noch einmal vielen Dank für den Shuttle. Du bist wirklich ein netter Kerl, aber ich hoffe trotzdem, dass wir uns erst in Arco auf der Abschlussparty wieder sehen werden.

Mit Vollgas auf der Weinstraße

Das #EurosportTour-Team nahm die 6. Etappe der TOUR Transalp in Anlehnung an den Start der Tour de France in den Trikots der beiden deutschen Profi-Teams Giant-Alpecin und Bora-Argon 18 in Angriff. Wie einst beim Kick in der Kindheit mit „Drei-Ecken-ein-Elfer“ war ich natürlich John Degenkolb - taktisch klug und ein Kämpfer vor dem Herren. Kublik der formkriselnde Kapitän Dominik Nerz.

Nach der Aufhebung der Neutralisation wurde im topfebenen Etschtal 26 Kilometer lang scharf gefahren. „Scharf gefahren“ bedeutet so viel wie mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 45 Kilometer pro Stunde sowie schlappen 65 km/h in der Spitze.

Heute gab der „Boss“ die Renntaktik vor. So fuhrten wir vorerst mal mit jenen Teams den stufenweise verlaufenden Anstieg zum Passo del Redebus hoch, die in der Gesamtwertung plus/minus fünf Plätze um uns herum platziert waren. Schnell stellte sich heraus, dass Kublik gute Beine hatte. Ab der Abfahrt vom Passo del Redebus nahmen wir das Heft schließlich komplett selbst in die Hand. Eine Gruppe mit Holländern ließen wir ebenso im Wind stehen,

wie unsere restlichen Begleiter, denen am finalen Aufstieg nach Vigolo Vattaro die nötigen Körner fehlten.

Wir beendeten die 6. Etappe auf Platz 16 in der Masters-Wertung und rangieren im Gesamtklassement ebenfalls auf Platz 16.

Pechvogel des Tages:

Sebastian Stenschke vom Team TOUR powered by Bulls 4 musste nach einem schweren Sturz ins Krankenhaus eingeliefert werden. Wir wünschen Dir gute Besserung!

Highlight des Tages:

Ich muss es einfach mal so salopp sagen: Die 6. Etappe mit anspruchsvollen Anstiegen und spektakulären Abfahrten war Radsport pur - einfach ein geiler Ritt mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 30,5 km/h.

Kublik des Tages:

Andreas hat sich einen Kudo (Like auf der Sport-Community www.STRAVA.com) redlich verdient. Der Schreiberling vom TOUR-Magazin hat getreten, was das Zeug hielt und ist vom Start in Kaltern bis ins Ziel in Trento ein bärenstarkes Rennen gefahren. Zitat des Tages: „Heute waren wir gut, Janz. Und morgen holen wir uns Platz 15, klingt irgendwie besser als 16.“

Andreas: Der 6. Transalp-Tag

Ich sag's am besten gleich. Ich fahre jetzt zum fünften Mal bei der TOUR Transalp mit. Und jetzt ist es mir zum ersten Mal passiert, dass ich im Besenwagen gelandet bin. Aber es ging einfach nicht anders. Das komplette #EurosportTOURTeam saß auf der Rückbank von Manfreds VW T5. Manfred fährt seit 10



Start zur 6. Etappe in Kaltern (Foto: Uwe Geißler)

Jahren die Abgehängten und Erschöpften beim härtesten Radrennen für Hobbyfahrer ins Ziel.

Der Boss und ich hatten beschlossen, am 6. Transalp-Tag so viel Kraft zu sparen wie möglich. Deswegen haben wir uns von Manfred die zehn Kilometer von unserem Hotel bis zum Start in Kaltern bergauf fahren lassen. Der Kapitän hat ja eine Formkrise, da muss man jedes Korn sparen. Warmfahren halten wir für überbewertet - zumal bei einer Wettervorhersage, die von 35 Grad spricht. Am Start vor der Weinkellerei in Kaltern hat uns schon morgens die Sonne auf unsere schwarzen Profi-Trikots gebrannt - wir wollten mit unserem Auftritt mal unauffällig darauf hinweisen, dass morgen die Tour de France losgeht, das andere große Etappenrennen durch die Alpen.

Fahren wie die Profis

Der Kapitän hat sich für den vorletzten Transalp-Tag als Profi von Team Bora-Argon 18 verkleidet, der Boss hat sich in die Klamotte von Giant-Alpecin gezwängt. Der Boss fand unseren Auftritt heute so gut (wenn die Watt stimmen, ist alles gut - leider will er kurz vor dem Ziel immer keine anderen Teams mehr überholen), dass er das Profi-Outfit für die Schlussetappe nochmal tragen will. Er wäscht gerade. Schade, dass Marcel Kittel bei der Tour nicht mitfahren darf. Aber er hat mir freundlicherweise für die Transalp sein Rad geliehen*. Leider fährt es nur im Flachen gut, wie ich festgestellt habe. Man muss jetzt nur hoffen, dass der Carbonbolide keinen Knacks kriegt - schließlich musste er zuletzt zweimal für Fahrer mit Formkrisen herhalten.

Aero-Vorteil für die Bergetappe

Aber jetzt zum Rennen: Ab dem Kalterer See war ein Aero-Rad durchaus von Vorteil, auf dem Display des Radcomputers stand meist eine Zahl zwischen 45 und 50 in der Tempoanzeige. Eine ordentliche Portion Stress bringt diese Kurverei im großen, rasenden Peloton mit

sich. Ich habe mich hinter Jan Hruska positioniert - der war früher Profi beim Team ONCE und weiß, sich zu positionieren. Auch wenn er mit den Waden, die er im Moment hat, vermutlich nie einen Profivertrag bekommen hätte. Am Hinterrad von Hruska und einigen Riesen habe ich mich kräfteschonend zum ersten Anstieg schleppen lassen. Dort hat man gemerkt, dass viele schon das Ziel in Arco vor Augen sehen - so wie sie nach Giovo hinaufgestieft sind. Leider fanden wir in einer Kehre der Abfahrt Sebastian vom Team TOUR am Boden liegen - das hat uns einen ordentlichen Schreck eingejagt. Die Transalp ist leider nicht ungefährlich. Er wurde mit Prellungen und Abschürfungen ins Krankenhaus gebracht und ist aus dem Rennen. Er war mit seinem Partner so gut unterwegs - schade. Gute Besserung von dieser Stelle!

Wir haben unsere Kräfte gut eingeteilt und sind am Ende nochmal richtig Radrennen gefahren. Schöner Empfang vor der historischen Kulisse von Trient. Der Boss war heute mit dem Kapitän zur Abwechslung mal zufrieden. Zum Glück blieb uns die erste Regenfahrt bei dieser Transalp erspart - andere hat das Gewitter leider voll erwischt! Da lagen wir schon auf der Massagebank - der Boss ein letztes Mal bei seiner Cécile! Regeneration? Ist für Schlafmützen

Übrigens: Regeneration ist alles bei einem Etappenrennen, heißt es immer. Wir halten das für völlig überbewertet. Niklas, der uns mit seinem Partner auf der Ziellinie heute knapp den 15. Platz in der Wertung für mittelalte Herren weggeschnappt hat, sagt, er sei immer um halb zehn im Bett. Was ist denn das? Wettbewerbsverzerrung, nichts anderes. Wir haben hier nie vor Mitternacht das Licht ausgemacht. Wir müssen ja noch bloggen - das frisst Zeit und Energie - zum Glück nur kreative. Und der Boss kraucht immer ab halb sechs durchs Zimmer, spätestens Viertel vor sieben kriegt er seine Taschenpanik (um sieben müssen die gepackten Taschen im Hotelfoyer stehen. Sonst nimmt

sie der Transalp-Taschentransportservice nicht mit und man kann sich die 15 Kilo auf den Rücken schnallen).

Auf gut Deutsch: Wir haben bei der Transalp praktisch durchgemacht, bisher so gut wie nicht regeneriert. Wir wollen jetzt zum Abschluss nochmal ausprobieren, wie sich die Transalp regeneriert anfühlt. Heute schreiben wir früh, gehen früh essen (ich wieder zweimal, der Boss nur einmal - er will auf seine Linie achten!), gehen früh ins Bett. Aber wahrscheinlich vertragen wir keine Regeneration. Wir sind jedenfalls gespannt, wie sich das auswirkt. Ob wir morgen einen Einbruch haben werden - oder noch ein richtig starkes Finale raushauen? Wir sehen uns unter der Burg in Arco - nicht vergessen: Vom letzten Berg auch mal auf den Lago blicken und dann sicher runter ins Ziel! Fast schade, dass es schon wieder um ist...

(... das ist natürlich gelogen)

Thomas: 7. Etappe - Verdiente Tränen nach großem Finale

Das Journalisten-Duo Thomas Janz und Andreas Kublik hat es geschafft. Der Redaktionsleiter von eurosport.de und der Redakteur des TOUR-Magazins sind in einem finalen Kraftakt erschöpft aber übergücklich im Ziel in Arco angekommen. Am Ende, so berichten sie, bleiben unvergessene Erinnerungen an Spaß, Leiden und Ehrgeiz - und an etwas, das größer ist als das Motto „Höher, schneller, weiter“...

Wer dachte, die Schlussetappe der TOUR Transalp würde zur Cappuccino-Runde, der hatte sich getäuscht.

Die 7. Etappe über 91 Kilometer und 2.200 Höhenmeter von Trento nach Arco kostete den Padaleuren buchstäblich das letzte Korn. Nach ihrer Ankunft am Gardasee ließen die TOUR-Teilnehmer ihren Gefühlen freien Lauf. Auch ich vergoss die eine oder andere Träne. Kein Wun-

der, schließlich hatten wir nach sieben Tagen voller Aufregung und Abenteuer, 890 Kilometern und 19.000 Höhenmetern über die Alpen unser Ziel erreicht.

Bolzen durch wunderschöne Natur

Für das #EurosportTour-Team galt es auf der 7. Etappe Platz 16 in der Gesamtwertung erfolgreich zu verteidigen. Nur zwei Kilometer nach dem Start in Trento bolzte das TOUR-Feld die erste Steigung über 300 Höhenmeter nach Civezzano mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 20 km/h hinauf. Schnell bildete sich eine große Gruppe mit all den bekannten Gesichtern, die in den unterschiedlichen Kategorien - Herren, Masters, Frauen und Mixed - tagtäglich vorne mitgefahren sind.

Auch der finale Tag durchs Trentino hatte landschaftlich einiges zu bieten. Im wunderschönen Valsugana liegen mit dem Lago di Levico und dem Lago di Caldonazzo gleich zwei Seen, eingebettet in die Brentagruppe. Bei Temperaturen bis zu 31 Grad habe bestimmt nicht nur ich mich nach einem kurzen Zwischenstopp mit einem erfrischendem Bad geseht. Und da sind wir schon beim Thema: WASSER, das in der Gluthitze keine unwesentliche Rolle spielte.

Wenn aus der Zunge langsam ein Lederlappen wird...

Die erste Verpflegungsstelle bei Kilometer 36 haben Andreas Kublik und Thomas Janz nämlich links liegen gelassen. Klar, wer bremst verliert. Andererseits gewinnt man mit leeren Trinkflaschen in der erbarmungslos gleißenden Sonne auch keinen Blumentopf. Die Verpflegung bei unserem asiatischen Freund (siehe 5. Etappe), funktionierte diesmal ebenfalls nicht reibungslos. Immerhin schaffte er es im Laufen, unsere Flaschen je zur Hälfte mit Cola aufzufüllen.

Zwei Kilometer vor der zweiten offiziellen



7. Etappe, Trento - Arco (Foto: Uwe Geißler)

Verpflegungsstelle nach 59 Kilometern waren meine Wasserreserven schließlich aufgebraucht. Kublik meinte: „Macht nix! Ich habe noch was für Dich.“ Doch was der TOUR-Redakteur noch an Flüssigkeit mit sich herumfuhr, reichte gerade noch zum Mund befeuchten. Also nahm ich beide Beine in die Hand und fuhr im Zeitfahrstil im Alleingang zur Verpflegungsstelle, die es, wie sich drei Kilometer später herausstellen sollte, gar nicht gab, beziehungsweise nicht dort aufgebaut war, wie im Roadbook angegeben.

Optische Täuschung in der Ferne?

Weitere zehn Kilometer und 300 Höhenmeter später am Passo Bordala dachte ich kurzzeitig, eine Fata Morgana vor Augen zu haben, doch die gelben Gießkannen, gefüllt mit WASSER und Mineralgetränken, waren glücklicherweise real. So ging ich vollgetankt in

die Abfahrt, die zum letzten kurzen und knackigen Anstieg nach Santa Barbara führte.

Kublik konnte es nicht fassen, als ich den Gipfel am Horizont entdeckend das gute Nass wieder auf die Straße kippte, um zumindest rein gewichtsmäßig noch einmal alles herauszuholen. Auf der technisch anspruchsvollen Abfahrt vom Monte Velo Richtung Arco gingen wir keinerlei Risiko mehr ein und reihten uns wie schon am Tag zuvor in der Tageswertung hinter dem Team rad-net Biehler auf Platz 15 ein.

Emotionen pur!

Die Zieleinfahrt in Arco war eine ganz besondere. Die Zuschauer jubelten im Zielbereich, während die Fotografen wie bei den Profis Spalier standen. Ich war nicht der einzige, der seinen Teampartner inniger herzte als normal. Das Gefühl, gesund und munter am Gardasee angekommen zu sein und die Zufriedenheit über

unsere Leistung, entlockte mir die eine oder andere Freudenträne.

After-Race-Party at its best!

Wer schnell Radfahren kann, ist auch beim Feiern ganz vorne dabei. Dies stellten die Tagessieger Frederic Glorieux und Bob Michels vom Team AX lightness 1 eindrucksvoll unter Beweis. Die Belgier haben im Casino Arco nach einigen Drinks zu später Stunde das Licht ausgemacht.

Kublik des Tages:

Eine Woche Rennen fahren und Bloggen mit wenig Schlaf bedeutet Stress und hinterlässt Spuren. Das sollte man zumindest meinen. Kublik & Janz, der Magazin-Schreiberling alter Schule und der Online-Journalist passen aber nicht nur von der sportlichen Komponente her gut zusammen. Es menschelt. Und das bedeutet

wesentlich mehr als nur schneller, höher, weiter.

Zitat Kublik: „Wir sind ein Team. Das heißt aber noch lange nicht, dass wir jetzt Freunde sind. Dazu müssen wir die TOUR Transalp mindestens noch einmal fahren... Lol!“

Andreas: Der 7. Transalp-Tag

Der Boss ist der Boss. Was der Boss sagt, wird gemacht. Und so ist es auch auf der letzten Etappe. Längst ist vergessen, dass der Boss vor der Transalp zu mir gesagt hatte: „Du bist der Chef. Was du sagst, wird gemacht.“ So walzt der Boss schon die erste Rampe vom letzten Etappenstart aus Trento Richtung Valsugana hinauf, dass ich kaum noch Luft kriege. Oben spannt er sich vor die Gruppe, ich hechele am Ende. Hatten wir nicht gesagt, dass wir streng nach Watt fahren? Alles vergessen. Immerhin schaffen wir's in ein riesiges Feld, das um die Laghi im



Auf der Zielgeraden der 7. Etappe in Arco (Foto: Andreas Dobschlaff)

Valsugana kurvt. Auch am letzten Transalp-Tag schlittern noch Radfahrer auf dem Hosenboden durch Kreisverkehre - es scheint noch immer Risikobereitschaft und überschüssige Energien zu geben.

Dicker Brocken

Die erste Verpflegungsstelle lassen wir rechts liegen, um nicht die schnelle Gruppe zu verlieren - obwohl noch ein dicker Brocken auf uns wartet: das Bergmassiv zwischen Etschtal und Gardasee mit dem gestuften Anstieg nach Santa Barbara. Schon unten ist der Boss durstig, aber seine Flaschen sind leer. Die Temperatur liegt bei deutlich über 30 Grad. Ich rate zum kameradschaftlichen Teilen meiner Vorräte - es ist nicht mehr weit ins Ziel der 91 Kilometer langen Etappe mit vergleichsweise gemütlichen 2.200 Höhenmetern. Die Plackerei soll sich lohnen, ein Stopp an der Verpflegungsstelle kostet Zeit. Aber der Boss will es anders. Flasche leer darf es bei ihm nicht geben, er will Flasche voll. Leider spielt die Verpflegungsstelle - nicht zum ersten Mal bei dieser Transalp - „Versteck' dich“. Sie liegt - anders als angekündigt - erst kurz vor dem letzten Anstieg. Ungünstige Lage hin oder her. Alles gute Zureden hilft nichts, der Boss will stoppen - und stoppt. Die Flaschen müssen randvoll sein, als läge das Etappenziel in einer Wüste. Ein paar Minuten später, ein kurzer Blick auf den letzten Anstieg nach Santa Barbara, vielleicht zwei Kilometer lang, genügt - und der Boss leert den Inhalt der Flaschen wieder auf die Straße. Ich schüttele den Kopf. Sind ja wieder ein paar Watt, die er spart. Ein paar straffe Pedaltritte später ist's vollbracht. #Eurosport-TOURTeam hat die Transalp geschafft. Wir fallen uns um den Hals. Mit Höhen und Tiefen gemeistert - und mit viel Teamwork die Herausforderung überstanden. Der Boss ist begeistert. Im TV-Interview im Ziel lobt er, wie groß, wie gut organisiert die Veranstaltung ist. Er will wieder kommen.

Hart, aber herzlich

Für den Kapitän war die fünfte Transalp-Teilnahme besonders hart, aber das Wetter war herausragend, immer sonnig, die Stimmung klasse. Wir haben uns unterwegs auf dem Rad laut und unflätig mit anderen Teilnehmern beschimpft, wenn wieder ein Hinterrad unnötigerweise saugefährlich durch die Fahrlinie gekreuzt ist oder sich ein Begleitauto in die Gruppe gedrängt hat. Hinterher haben wir uns die Hände geschüttelt, uns in die Arme genommen. Wir Transalpfahrer haben uns gegenseitig auf dem Rad gequält so gut es ging und hinterher zusammen Weißbier (für Nicht-Bayern: Weizen) getrunken und uns Anerkennung gezollt. Alle waren gut, alle haben sich eine Woche lang selbst besiegt. So muss sportlicher Wettbewerb sein. Sauhart, aber fair. Wir sehen uns alle wieder - nächstes Jahr, gleiche Zeit?

Der 8. Transalp-Tag: The Day after

Aaaaaaaaaaaaaaaaaahh. Der Morgen beginnt mit einem riesigen Schrecken. Der Wecker klingelt - wie jeden Morgen. Aber die Sonne steht draußen vor dem Hotelzimmer in Riva del Garda schon verdammt hoch am Himmel. 9 Uhr. Sch....., verschlafen. Die Gepäcktasche muss runter? Haben wir den Start zur Etappe verpasst? Der Boss sitzt entspannt auf der Bettkante. Alles ist gut - es gibt keine Etappe mehr. Umdrehen, weiterschlafen. Aber verdammt, wir haben doch noch etwas vergessen. Wir hätten von der Schlussetappe der TOUR Transalp bloggen müssen. Aber wir sind geständig: Wir haben auch auf der 8. Etappe (After-Race-Party) noch lange das Hinterrad gehalten und uns dort noch etwas in der Gesamtwertung verbessert. Verdammt, das war eine klasse Transalp! Herzlichen Glückwunsch an alle Finisher!

Thomas Janz & Andreas Kublik

Auf der Suche nach der perfekten MTB-Tour

Nachdem ich mich die letzten Jahre immer über die Alpen „gequält“ habe, war ich dieses Jahr der „1500-Hm-am-Stück-Anstiege“ und des Bikeschiebens und -tragens müde...

Auf der Suche nach einer konditionell anspruchsvollen Tour getreu dem Motto „Lieber viel Fahren statt viel Schieben“ machte ich mich im Internet auf die Suche. Über verschiedene weitere Suchkriterien wie „Rundtour“ und „2-3 Tage“ landete ich schließlich auf den Seiten des „Stoneman-Trails“ mit seinen zwei Ablegern in den Dolomiten und im Erzgebirge.

Erzgebirge? Das machte mich neugierig... war ich doch bisher fast ausschließlich in den Alpen unterwegs und kannte das Erzgebirge nur von Weihnachtspyramiden und anderen Holzschnitzereien.

Nach dem Durchforsten der Homepage und weiterer Recherche im Internet stand fest: Das ist es! 162 km feinste Mittelgebirgs-Berg- und Talfahrt, 4400 Hm, machbar in 1-3 Tagen, je nach Gusto.

Nun fehlte nur noch ein Mitstreiter... diesen fand ich schließlich in Gunnar, seines Zeichens langjähriger Rennradler und auch Mitglied in der BMW Radsportgemeinschaft.

Um das Ganze doch ein wenig als Herausforderung zu gestalten, wählten wir die Zweitages tour (Silber). Ein Anruf im Tourismusbüro Erzgebirge genügte und das Paket inkl. 3 Hotelübernachtungen und Starterpaket (enthält u.a. Streckenkarte, Gutscheine, Armband, Stempelkarte) war gebucht.

Am 09.07.2015 war es dann so weit, Anfahrt nach und Hotelübernachtung in Breitenberg/Erzgebirge. Nach dem Frühstück am Freitag, 10.07.2015, ging es endlich los. Am ersten Tag lagen nun immerhin 80 km und 2400 Hm, verteilt auf 5 Gipfel des Erzgebirges, vor uns. Für ein Mittelgebirge ganz ordentlich. Erstes Tagesziel: Oberwiesenthal.

Bei bestem Sommerwetter ging es nun über Forststraßen, gelegentliche Singletrails, ein paar Ortsdurchfahrten zunächst über den Auerberg immer in Richtung Tschechien, wo als vorletzter Gipfel schließlich der Klinovéc, höchster Gipfel des (tschechischen) Erzgebirges, mit seinen 1244 m auf uns wartete. Auf halber Strecke querten wir den typischen, grenznahen vietnamesischen Markt und genossen die vorzügliche Küche und tschechische Gastfreundschaft in einer der zahlreichen „Bauden“ an der Wegstrecke.





Auf jedem Gipfel fanden wir eine Stempelstelle und eine Infotafel mit Karte und Beschreibung des nächsten Streckenabschnitts.

Nach dem Erklimmen des Kinovéc ging es nun wieder hinüber nach Deutschland auf den höchsten Berg der ehemaligen DDR, den Fichtelberg. Dem Ziel des ersten Tages nun schon nahe, galt es nur noch die rasante Abfahrt nach Oberwiesenthal zu genießen. Dort erwartete uns beim Betreten des Hotels eine Art „Zeitreise“ in die Vergangenheit, sah man doch im Hotel überall den Charme längst vergangener Zeiten...

2. Tag: 4 Gipfel, 90 km, 2000 Hm, Mantel defekt, Bikeshop

Den zweiten Tag unserer Radgeschichte übernehme ich, Gunnar.

Wir übernachteten also in einem Hotel, welches irgendwie aus der Zeit gefallen schien. Wir beide, auch so hoch in die 40, drückten den

Altersdurchschnitt der Hotelinsassen ins Unermessliche. Wirklich beeindruckend, wie erhält man eine Hoteleinrichtung und - mit Verlaub - die durchaus angegrauten Hotelinsassen über 25 Jahre am Leben?

Sollte jemand vorhaben den Stoneman im Erzgebirge zu fahren... bitte einkehren im „Hotel Ahorn“ am Fichtelberg.

Der zweite Tag unserer Radtour war der reine Genuss. Perfekt organisierte Strecken, wir wussten immer wo wir waren, die Menschen dort waren ausgesprochen hilfsbereit und offen. Sie freuten sich merklich über die Stonemanradler. Scheinbar hatten die Offiziellen dort nie mit so einem durchschlagenden Erfolg des „Stonemanprojekts“ gerechnet. Mittlerweile passen die dortigen Geschäfte und Radsportläden ihre Öffnungszeiten an die Erfordernisse der Radler an.

Das konnten wir am eigenen Leib erfahren. Der Untergrund war sehr abwechslungsreich.



AVL – Ihr Partner für die Entwicklung von Motorrädern und Automobilen

AVL ist das weltweit größte, unabhängige Unternehmen für die Entwicklung von Antriebssträngen, Mess- und Prüftechnik sowie Simulationssoftware für Antriebssysteme. Zum Portfolio der AVL Niederlassung München gehören alle kundennahen Dienstleistungen im Vertrieb, Engineering und Service.

AVL Deutschland GmbH
Niederlassung München
Frankfurter-Ring 213
80807 München

E-Mail: nl.muenchen@avl.com
Telefon: +49 89 307 497 0
Homepage: www.avl.com





ADVANCED SIMULATION TECHNOLOGIES

Leistungsstarke, multidimensionale Simulationsplattformen, die auf Basis des Ingenieurwissens von AVL entwickelt wurden, begleiten unsere Partner mit praktischen, applikationsorientierten Lösungen.

MOTORENMESSTECHNIK UND TESTSYSTEME

AVL liefert verschiedenste, anspruchsvollste Simulations-, Mess- und Prüftechnologien und bietet unseren Kunden erstklassige Unterstützung sowie Support.

ENTWICKLUNG VON ANTRIEBSSYSTEMEN

Von Dieselmotoren zu Elektroantrieben, von alternativen Kraftstoffen zu Steuerungssoftware, von Getrieben zu Batterien – wir arbeiten seit über 60 Jahren partnerschaftlich mit Unternehmen auf der ganzen Welt zusammen.



Von Wurzeln über traumhafte Waldpfade, von kleinen Bachüberquerungen bis zu verblockten Steinstrecken... alles war dabei. Wirklich ein Traum. Da lacht das Radlerherz.

Allerdings musste der Mantel an Carstens Hinterrad dran glauben. Wir hatten noch einige Kilometer vor uns, als wir den Schlauch DURCH den Mantel erkennen konnten. Das sollte nicht so sein. Klar hatten wir fast alles dabei. Nur DAS nicht.

Klar hielt wieder eine freundliche Ureinwohnerin mit ihrem Auto neben uns an und bot uns die Werkstatt ihres Mannes an, der aber keinen Mantel hatte. Weiter überlegt... es kam der Tipp mit dem am nächsten gelegenen Radladen. Schnell angerufen, es war Samstagmittag und die Läden schließen normalerweise zu der Zeit,

„Tach... - Sind wir da beim Fahrradladen www.radschlag-annaberg.de? - Glor, mir sin dis. Wasn lous? - Wir brauchen einen neuen Mantel. Wie lang habt ihr noch auf? - Hm... wie lang brauchtn ihr, bis ihr do seid? - Naja, 30 Minuten bei Vollgas. - Nu glor... gebt Gos... mir sin do und wordn auf oich.“

Irre, wir gaben Gas und nach kurzer Suche wurde uns geholfen. Genialer Laden, super freundliche und hilfsbereite Stonemanfans. Super Plausch über und mit den örtlichen Bergprofis. Wenn es euch also in dieser Gegend erwischt... der Laden passt.

Danach ging's dann weiter mit unserer Tour. Ab auf den nächsten Berg. Es wurde ab jetzt die reine Genussstour. Jeden Zentimeter, jeder Aufenthalt, jede Einkehr auf den Bergrestaurants... einfach Klasse. Wir hatten das perfekte Wetter für diese Genussreise. Trotzdem waren ein paar Wehrmutstropfen dabei. Es waren immer wieder heftige Anstiege oder knackige Abfahrten dabei. Und ich hatte mein fast fabrikneues Radl am Start. Ein Schwinn Moab aus dem Jahre 1992. Leicht wie eine Feder. Eine Telegabel mit einer traumhaften Polymerfederung... hmm... ein Gedicht und mit freundlichen 21 statt 27 Gängen. Man stelle sich das vor, ich mit meinem Genussstreten bzw. 60 Umdrehungszahlen, fahre Stück für Stück nach oben.

Neben mir ein Jungspunt, mind. 25 Jahre jünger, ja, das Fahrrad auch, bleibt auf gleicher Höhe mit mir mit einer Trittfrequenz von gefühlten



100. Ich tropfe vor mich hin und er trällert ein Liedchen. Pfff.... Jungvolk, wo bleibt da der Spaß?

Genauso bei der Abfahrt. Ich mit meinem federleichten 92er Schwinn, Polymer und nix Federung hinten, stehe natürlich bei der Abfahrt auf und gleiche sämtliche Felsblöcke, Bodenunebenheiten, Wurzeln etc. mit elfengleicher Eleganz meiner Beinarbeit aus. Wenn man(n) das nicht macht... ist es aus mit der Männlichkeit. Der besagte Jungspunt - ich war fassungslos - setzt sich einfach auf sein spinnertes Hightechradl und fährt im SITZEN runter. Nix Beinarbeit. Der hat sich bei der Abfahrt entspannt. Ts... die Jugend von heute.

Hm... ich glaub, ich brauch ein neues Radl. Naja, wir genossen die unglaublich schöne Natur, nutzten Abkürzungen, die sich als Verlängerungen entpuppten, und waren dann irgendwann in unserem Starhotel. Kurze Dusche, Abgabe der vollständigen Stempelkarte



und uns wurde der Pokal überreicht. Schön in Einzelteilen, die wir dann bei Belohnungsbierchen auf der Terrasse zu diesem wirklich schönen Pokal zusammensetzten.

Fazit: 5* Tour, super „organisiert“ bzw. hervorragend ausgeschildert, konditionell herausfordernde Tour (bei 1 oder 2 Tagen), tolle landschaftliche Eindrücke, 100% fahrbar, auch für technisch weniger versierte MTB'ler...

Unterwegs erlebten wir oft eine buchstäbliche MTB-Begeisterung der „Locals“, welche in privaten Wasserstellen und kleinen Gratissnacks für die „Stoneman-Bezwinger“ am Wegesrand gipfelte.

Carsten & Gunnar

Rennbericht

Bike Transalp Challenge 2015

**Herren Masters Team toMotion Racing
by black tusk mit Oswald Ehrmann und
Rico Leistner**

Vorwort

Eigentlich als 2er-Team BMW Radsport geplant, löste ich mit meinem Teampartner Rico das Transalp-Ticket beim Rennstall toMotion Racing, für den ich jetzt zwei Jahre gefahren bin. Ausschlaggebend dafür war die Organisation und Serviceleistung, die sowohl die Unterkünfte als auch Rennbetreuung inkl. eigenen Verpflegungsstellen, Mechanikerservice und Massage beinhaltete - also ein Paket wie bei den Profis! Mit diesem Support, der Vorbereitung inkl. Trainingssteuerung und den bisher eingefahrenen Platzierungen im Rücken war der gemeinsame Anspruch, ein Gesamt Top-5-Ergebnis in der Masters-Wertung zu erzielen. Bei optimaler Konstellation sollte auch mal ein Tages-Podestplatz herauschauen, aber das ließen wir bei Sichtung der Starterliste und Konkurrenz lieber offen und die Tagesform entscheiden. Die folgenden Etappen sind mit meinen Eindrücken beschrieben und geben zusammen mit den Aufnahmen hoffent-

lich das Renngeschehen, den Teamspirit und das Abenteuer in dieser einmaligen Umgebung wieder - viel Spaß beim Lesen, euer Oswald!!!

Etappe 1: Ruhpolding - Saalfelden, 101 km/2260 Hm, 4:15 h, 7. Platz Masters

1. Etappe und Erstteilnahme bei der Transalp Challenge... mit Erklängen des Startschusses nahm das Abenteuer seinen Lauf! Mit optimalem Start neben Teampartner Rico Leistner ging es in die neutralisierte Phase, also hektische Überholmanöver der anderen Teilnehmer und immer wieder Vollbremsungen im wabernen Pulk. Die ersten Anstiege verfliegen regelrecht und wir konnten bis auf Platz 3 der Masters vorfahren. Dann bemerkte ich Druckverlust am Hinterrad und musste in der Folge alle vier CO2-Kartuschen und eine Maxalami verwenden sowie viermal handpumpen. Das kostete uns etliche Minuten und mich einige „Körner“ für die Aufholaktionen an der Leistungskante. An der Verpflegungsstelle 2 versetzte uns dann der bereitgestellte Laufradsatz (Wechseldauer 1 Minute) wieder in die Lage, mit konkurrenzfähigem Speed weiterzufahren. Als es im letzten Drittel auf der Flachpassage super lief, erwischte uns in Führung der Gruppe liegend ein geschlossener Bahnübergang.

Nach gefühlt ca. 10 Warte-
minuten

setzten wir mit einem holländischen Mixed-Team zur Schlussoffensive an und rollten gemeinsam zum ersten Mal durch den Zielbogen.

Fazit: völlig fertig nach ereignisreichem Rennverlauf mit bösen Überraschungen.

Etappe 2: Saalfelden - Mittersill, 79 km/2280 Hm, 3:43 h, 4. Platz Masters (5. Platz Ges.)

Nach einem wie gewohnt hektischen Start stand heute das Aufholprogramm zur Konkurrenz an. So konnten Rico und ich am ersten Anstieg auch einige Plätze gut machen. Der anschließende Singletrail verlangte dann alle Konzentration und Traktion, sodass es über weite Strecken nicht möglich war, komplett eingeklickt über das nasse Wurzelwerk zu fahren. Genau an einer technischen Passage dann auch der Sturz und Ausfall eines Texpa Simplex Fahrers. Der folgende Downhill im Bikepark Saalbach inkl. Endurowertung forderte dann nochmal einige Geschicklichkeit und auf der Milka-Line staunten die aufgeschonerten Zuschauer nicht schlecht über unsere „unsafe“ Steilkurventechnik mit offenem Ausgang. Unten dann mit Vollspeer nach Hinterglemm und in den 1100-Hm-Anstieg. Hier galt es, möglichst homogen hochzukurbeln und bei steiler werdendem Gelände nicht abreißen zu lassen, bis zur Schiebepassage, die mehr Gebirgsbach als Wanderweg war, aber im weiteren Verlauf gut zu bewältigen war. Mit Erreichen der Scharte dann der belohnende Singletrail mit Ausblicken auf den bevorstehenden, verschneiten Alpenhauptkamm. Die restlichen Kilometer ins Ziel waren dann eher erholsam und Watt-geprägt und stellten keinerlei Schwierigkeit dar.

Fazit: mit Platz 4 bei den Masters und 23. Herren-Overall ein guter Schritt

nach vorne mit Aussicht auf einen bevorstehenden Podestplatz.

Etappe 3: Mittersill - Sillian, 116 km/3300 Hm, 6:15 h, 4. Platz Masters (4. Platz Ges.)

Endlich der Start zur Königsetappe aus Block A1, zusammen mit der Top-Elite des Mountainbike-Sports inkl. Weltmeister Alban Lakata und den konkurrierenden Transalp-Siegern Karl Platt und Markus Kaufmann. Der erste Anstieg verlief perfekt und die Laufschuh-Strategie von Teamkollegin Jana Zieschank ging voll auf. Wir machten einige Plätze gut. Die Strecke über den Tauernpass stellte für die meisten Teilnehmer eine echte Überwindung und Kletterei dar. Die Ankunft an der Neutralisation bescherte uns nur scheinbar den Anschluss an die Konkurrenz, denn es meldete sich wieder mein hinteres Laufrad mit einem Platten. So mussten wir die angestrebte Gruppe und die Masters-Führenden ziehen lassen und das Hinterrad flott machen. Der Rest war dann meist Tempo 40 km/h und die nicht enden wollenden, der Sonne ausgesetzten Rampen bergauf. Ganz kurz vor dem Ziel dann noch mal eine Panne, die uns den 3. Platz kostete und mit Glück im Pech und der Hilfe anderer Fahrer die Zielankunft sicherte.

Fazit: die härteste Etappe jemals, die uns wieder Gesamtplatz 4 bei den Masters einbrachte. Mein Teampartner Rico bewies wieder einmal seine ungebrochene Leidenschaft.

Etappe 4: Sillian - Alleghe, 91 km/2660 Hm, 4:25 h, 4. Platz Masters (4. Platz Ges.)

Nach der gestrigen Königsetappe galt es heute schonend nach Alleghe zu fahren - zu sehr waren die Belastungen des Vortags noch spürbar. Und so gingen wir es, trotz der Chance an der Top-Gruppe dran zu bleiben, verhalten an und reichten uns bei den führenden Damenteams um Sally Bigham ein. Es folgte der traumhafte





Baum-Slalom mit Rico zur Winklmoosalm



Steiler Trail-Uphill aus Leogang zur Milka-Line



Laufpassage mit Hindernissen



Dolomitenrundblick bei Cortina

Radweg durch die Dolomiten-Bergstöcke - trotz 30 km/h bergauf und über 40 km/h bergab durchaus ein Genuss. Am 1200-Hm-Anstieg ab Cortina machten die Beine endlich auf und wir konnten im Überholmodus durchstarten. Die steilen Rampen auf Dolomitengestein kosteten zwar Kraft, aber dies wurde mit der fantastischen Abfahrt „Strada de la Vena“ durch das landschaftliche Highlight der Transalp Challenge mehr als belohnt. Volle Konzentration benötigte der 15-km-Downhill über Wald- und Wiesenwege, der einige Überraschungen wie Brücken, Felsen usw. bereit hielt. Kontrolliert im Tal angekommen, ging es in Führung der inzwischen angewachsenen Gruppe mit Tempo 40+ ins Ziel.

Fazit: trotz schonendem Start den Vorsprung aufs 5. Team ausgebaut, und Rico fand wieder zu seiner alten Stärke zurück.

Etappe 5: Alleghe - San Martino, 73 km/3140 Hm, 4:19 h, 4. Platz Masters (4. Platz Ges.)

Das wellige Terrain mit Trailanstiegen bis zum Abwinken forderte heute den ganzen Biker. Mit schnellem Start konnten wir uns bis ins Ziel im Bereich der bisher schnelleren Fahrer festsetzen. Die vielen Aufs und Abs forderten zwar viel Konzentration, ließen aber auch einige Seitenblicke auf die majestätische Berglandschaft der südlichen Dolomiten zu. Den letzten Anstieg konnten wir zu viert in sehr hohem Tempo bewältigen, hier entstand auf dem kräftezehrenden Dolomiten-schotter auch

unser Postkartenfoto der aktuellen Anmeldung zur Challenge 2016. Die anschließende Enduro-Wertung über teilweise Wanderwege und Alm-wiesen war etwas ganz Besonderes.

Fazit: mit zwei Minuten Rückstand auf die drittplatzierten Masters-Herren fuhren wir das bisher beste Ergebnis ein und bauten unseren Vorsprung auf die Fünftplatzierten um fünf Minuten aus. Rico Leistner war heute ganz stark, sodass bei uns beiden nicht mehr drin war.



Oswald auf der Strada de la Vena



Blick nach Süden verheißt Regen



Staubiger Start in Alleghe



Voller Kräfteinsatz an Steilrampe



Große Steine im Weg...

**Etappe 6: San Martino - Levico Terme,
89 km/2530 Hm, 4:02 h, 4. Platz Masters
(4. Platz Ges.)**

Heute lautete das Motto „Angriff“, um einen begehrten Podiumsplatz zu ergattern. Am ersten Anstieg schien die Strategie auch aufzugehen, ich konnte die Masters-Drittplatzierten hinter mir lassen und hatte Blickkontakt zum 2. Masters-Team. Allerdings konnte Teampartner Rico leider nicht folgen und ich musste die Konkurrenz ziehen lassen, in der Hoffnung zu einem späteren Zeitpunkt wieder aufzuschließen. Nach der Kuppe folgte der technisch schwierige Singletrail mit aufrecht stehenden Steinplatten als Wasserablauf, wo uns prompt die nächste Reifenpanne passierte. Rico's Laufrad erhielt in der Folge drei CO2-Kartuschen, was uns zeitlich nicht sehr aufhielt, aber die guten Gruppen waren erst mal weg. Am folgenden zweiten Anstieg überwand mein Teampartner seine persönliche Schwelle und kämpfte sich die 1200

Höhenmeter regelrecht hoch. In der nicht enden wollenden Highspeed-Abfahrt konnten wir auf eine Gruppe um das führende Mixed-Team aufschließen und diese am letzten Anstieg distanzieren. Auch hier packte Rico den „großen Hammer“ aus und biss sich bis zum Ziel durch.

Fazit: wieder einmal der undankbare 4. Platz und Vorsprung aufs fünftplatzierte Team um 9 Minuten ausgebaut. Eine Fahrt ohne „Schwellenangst“, die morgen am letzten Tag hoffentlich eine erfolgreiche Wendung nimmt.

**Schlussetappe 7: Levico Terme - Riva,
70 km/2560 Hm, 4:26 h, 5. Platz Masters
(4. Platz Ges.)**

Heute hochmotivierter Start aus Startblock A1 mit Weltmeister Alban Lakata und dem Gesamt-Führenden Markus Kaufmann. Die Einfahrt in den ersten Anstieg optimal erwischt und die Masters-Konkurrenz mit Torsten Damm, Christoph Listmann und Massimo Debertolis



Abkühlung im LevicoSee

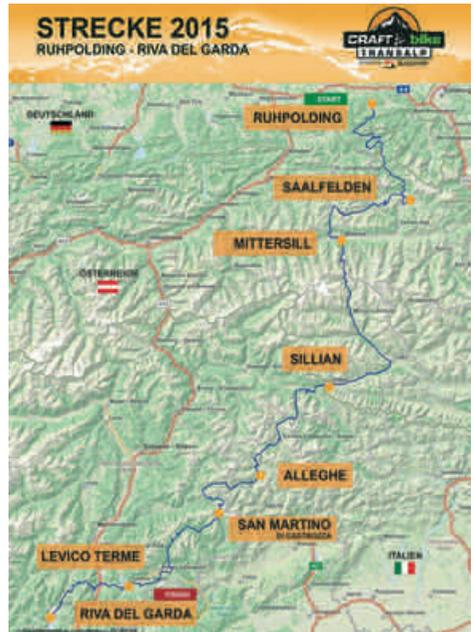


Oswald und Rico glücklich im Ziel

überholt. Nach zwei Minuten Warten auf Rico zum ersten Trail-Downhill die Fahrt wieder aufgenommen und hinter den Schiebenden eingereiht. Nach dem Zick-Zack-Trail die schnellsten Damen-Teams durch das Etschtal zum längsten Anstieg des Tages mit 1500 Hm gezogen und dort zündete Rico seinen „Turbo“. Erst überholte er die Masters-Gesamtführenden, kurz darauf auch ich. Bis zur Kuppe des Monte Bondone auf 1700 Hm hatten wir uns einen Vorsprung von drei Minuten erarbeitet und es ging in den steilen Wiesen- und Hohlweg-Downhill. Leider erlitt Rico eine Reifenpanne am Vorderreifen und trotz 1. Hilfe mit CO2-Patronen und Maxalami kostete uns dies die Platzierung. Trotzdem versuchten wir auf dem kupierten Trail und Enduro-Wertung das Tempo hoch zu halten und fuhren die letzten Kilometer auf der Ideallinie. Nach vielen 90°-Abbiegungen und einigem unregelmäßigen Querverkehr mit Beinahe-Folgen kamen wir heute als 5. Master-Team mit einer Minute Rückstand auf einen Podestplatz ins Ziel. So nahe waren wir die ganzen sieben Etappen über noch nicht am Podest dran - das beste Ergebnis also zum Schluss.

Fazit: ein dramatischer Rennverlauf, der uns ganz in die Nähe eines Podestplatzes brachte und uns Bikern und dem Material alles abverlangte. Die anschließende Seeparty mit dem Team und den Top-Fahrern der Weltspitze war ein prägendes Erlebnis inkl. Zielfoto mit dem MTB-Marathon-Weltmeister Alban Lakata! Transalp Challenge - ich komme wieder !!!

Oswald



Die Strecke

Endergebnis Herren-Masters Top-5 von 132 Teams:

Rang / Team

Fahrer 1 / Fahrer 2 / Total / Anz / Overall

1. Wilier Force Squadra Corse 1
Debertolis, Massimo / Laner, Andreas
29:10.29,8 (7)
2. BIKE Magazin
Listmann, Christoph / Anthes, Michael
30:08.02,9 (7)
3. Team SCOTT Radladen Gudensbe
Damm, Thorsten / Schuchardt, Michael
30:23.48,6 (7)
4. toMotion Racing by black tusk
Ehrmann, Oswald / Leistner, Rico
31:28.24,6 (7)
5. TEAM CENTURION VAUDE Italy
Olivieri, Patrick / Capovilla, Alex
31:48.05,2 (7)

Glück beim Arber-Radmarathon

Nach dem gelungenen Einstand beim Arber-Radmarathon mit dem Rennrad im letzten Jahr will ich es heuer unbedingt mal mit dem Mountainbike probieren. Ein Kumpel von mir hat auch Lust. Es gilt nur noch, die passende Strecke auszuwählen. Sollen wir die mittlere Strecke von 89 km und 1.600 Hm oder die lange Strecke von 128 km und 2.500 Hm nehmen? Die Kondition würde wohl auch für die lange Strecke reichen, da wir zwei Wochen vorher eine Transalp durch die Dolomiten gemacht haben. Doch der Wellnessfaktor siegt und wir melden uns für die mittlere Strecke an, auch wenn diese fahrtechnisch etwas anspruchsloser sein soll. Das Höhenprofil gleicht eher einem Sägezahn als einem Meißel, aber 50 Hm hier und da summieren sich doch über die Entfernung.

Aufgrund des späteren Starttermins sind wir erst um 06:00 Uhr, pünktlich zum Start der Rennradfahrer über 250 km, in Regensburg. Dies bedeutet, dass die Polizei die Straße gesperrt hat und wir erst mal warten müssen, bis über Tausend Radfahrer vorbeigefahren sind. Die Parkplatzsuche gestaltet sich auch etwas schwieriger, da die besten Parkplätze bereits belegt sind. Wir haben aber zum ersten Mal Glück und finden trotzdem einen Parkplatz in der Nähe des Dultplatzes.

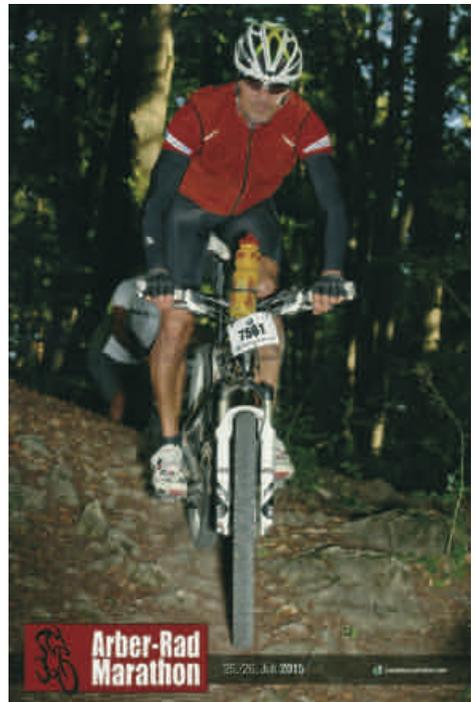
Die Anmeldung funktioniert einwandfrei und der BMW-Ausweis spart 10 €. Wir machen uns fertig und warten in den ersten wärmenden Sonnenstrahlen des Tages auf den Start. Im Schatten ist es noch recht frisch. Es soll aber ein schöner, nicht zu heißer Sommertag werden. Also ideales Bikewetter.

Pünktlich um 07:10 Uhr ist Start. Im gemütlichen Tempo quält sich der Pulk den ersten Hügel hoch. Recht bald verlassen wir die Straßen und reihen uns auf den enger werdenden Feldwegen wie eine Perlenkette auf. Es gilt nicht zu viel aufgewirbelten Staub vom Vordermann zu schluk-

ken. Das Feld zieht sich weiter auseinander und langsam aber sicher kommt Bikespaß auf. In der Strecke ist der eine oder andere kurze Trail eingebaut und die kurzen Abfahrten nehmen wir schwungvoll. Wir wundern uns nur, dass einige Downhiller trotzdem an uns vorbei schießen.

Im Wald kommt uns ein Biker entgegen gewandert. Offensichtlich hat es ihn zerlegt. Er signalisiert uns, dass alles o.k. ist und er keine Hilfe braucht. Bei der Weiterfahrt rätseln wir noch darüber, wie er das bei dieser einfachen Strecke geschafft hat, als ich plötzlich waagrecht in der Luft liege. Noch im Flug leite ich das automatische Programm für die Notlandung ein und gebe an das Kleinhirn den Auftrag für die Schadensanalyse.

Was war passiert? Ich wollte diesen harmlosen Hügel, bei dem allerdings alle anderen abge-



stiegen sind, im Wiegetritt hoch drücken. Auf dem Laub rutscht das Hinterrad weg und das Vorderad steigt hoch. Absoluter Kontrollverlust. Keine Chance, das Bike noch irgendwie abzufangen.

Nach dem unfreiwilligen Absteigen rappel ich mich wieder hoch. Prompt meldet das Kleinhirn zurück: Systemcheck abgeschlossen, alle Systeme voll funktionsfähig. Aufgrund des weichen Laubwaldbodens hat das Bike keinen Kratzer abbekommen. Ich bin sichtlich erleichtert. Glück gehabt. Hätte auch blöd ausgehen können.

Mein Kumpel kommt zur Lagebesprechung: „Alles o.k.“ Ich antworte mit einem schlichten: „Ja.“ Ein kurzer Blick sagt mehr als tausend Worte. Das bleibt unter uns. Kein Wort zu den Frauen. Ist ja nichts passiert. Diese Diskussion, wie gefährlich Mountainbiken ist, können wir uns sparen. Fallschirmspringen ist ja viel gefährlicher. Und überhaupt. Schließlich haben auch wir Männer unsere kleinen Geheimnisse.

Also schieben wir brav den Hügel hoch und fahren noch vorsichtiger weiter. Auf einem ebenen Feldweg passiert es dann völlig unerwartet. Das Kleinhirn schlägt Alarm: Bike defekt, sofort anhalten. Ich versuche nicht in Panik zu geraten. Das Bike macht bei jeder Radumdrehung: Klack. Aber vielleicht hat sich ja nur ein Stein im Profil des Reifens verkeilt.

Der Systemcheck wartet mit einer Überraschung auf. Wieder Glück gehabt. Der vollkommen verrostete, 10 cm lange Nagel hat sich durch eine Noppe meines Nobby Nick DD gebohrt und bei jeder Radumdrehung gegen den Rahmen geschlagen. Nachdem wir dieses skurrile Ereignis für die Nachwelt festgehalten haben, ziehe ich den Nagel einfach raus und wir können die Fahrt ohne Platten fortsetzen.

Wir genießen weiter Wetter und Landschaft und folgen der sehr gut markierten Strecke. Ein Verfahren scheint quasi unmöglich, bis die Reifenspuren in einer Wiese an einer Straße enden und wir keine weiteren Wegmarkierungen finden. Etwas ratlos halten wir erst einmal an und überlegen, was



zu tun ist. Andere Biker sind uns hinterher gefahren und blicken sich ebenfalls fragend um. Nach ein paar Minuten kommen zum Glück Locals vorbei und weisen uns den weiteren Weg.

Absolutes Highlight der Tour sind die Verpflegungsstationen mit einer riesigen Auswahl an leckerem Essen und Trinken. Man muss lediglich aufpassen, dass man sich nicht zu viel Kuchen und belegte Brote reinstopft und den nächsten Hügel nicht mehr hochkommt. Die letzte Rast ist im Biergarten. Wir bestellen uns ein alkoholfreies Frei-Weißbier und machen es uns auf den Bierbänken gemütlich. Radeln macht bekanntlich durstig, weshalb wir uns vorsichtshalber gleich noch ein zweites Bier genehmigen. Hier lässt es sich aushalten. So haben wir uns das vorgestellt. Leider müssen wir irgendwann doch weiter und machen unsere Plätze für die nachkommenden Biker frei.

Die letzten Meter bergab nach Regensburg rollen wir dank des zusätzlichen Ballasts besonders gut. Am Dultplatz holen wir uns als erstes die Biketrikots und die Verpflegungsgutscheine ab. Das Arber-Radmarathon-Trikot von Gonso schaut super aus. Wir genießen die Party bei Grillhändel und einem richtigen Bier. Wir haben es uns verdient. Wir sind glücklich und haben Glück gehabt. Es war schön. Was will man mehr? Nächstes Jahr sind wir wieder dabei. Und was ist mir dir?

Sven Meyer

Die Donau - von der Quelle bis zur Mündung

An Stelle eines Alpencrosses hatte ich mir diesmal eine etwas besinnliche Tour von der Quelle der Donau in Donaueschingen bis ans Schwarze Meer ausgesucht. Etwas über 2900 Km beträgt die Strecke und soll mit zu den schönsten Touren in Europa gehören. Ganze 10 Länder - Deutschland, Österreich, Slowakei, Ungarn, Kroatien, Serbien, Rumänien, Bulgarien, Moldawien und Ukraine - durchquert oder streift der zweitlängste Fluss Europas, bis er in einem gewaltigen Delta in Rumänien ins schwarze Meer mündet.

Neben Poldi Mühlauer meldeten sich noch Egon Schnell, Albert Wachten und Peter Kainer, um an der Tour - wenn auch nur streckenweise - teilzunehmen. Bei gutem Wetter starteten wir am 3.10. am Nachmittag mit der Bundesbahn,

um zu unserem Startort Donaueschingen zu gelangen.

Poldi hatte Platzkarten für die Räder, die unentbehrlich sind, wenn man in deutschen Landen von A nach B reisen möchte. Mit den Satteltaschen an den MTB's war der Platz schon sehr eng und wir mussten alles absatteln, um nicht den Platz der Mitreisenden zu okkupieren.

Wir konnten auch gleich feststellen, wie unangenehm es sein muss, täglich mit defekten Klimaanlage mit der Bahn fahren zu müssen. Am späten Nachmittag erreichten wir Donaueschingen. Nach einem kurzen Besuch in einem Radgeschäft und einem Café machten wir uns auf Zimmersuche. Die vom Verkehrsbüro angegebenen Hotels gab es teilweise nicht mehr und das Städtchen war ziemlich ausgebucht, so dass wir in einem Quartier 800 m vom Zentrum landeten. Es war ein Glückstreffer und wir waren die einzigen Gäste und die Fahrräder blieben unversperrt vor der Türe. Vor dem Abendessen erkundeten wir noch das beschauliche blitzsaubere Städtchen mit seinen schönen Plätzen und Parks. Die Quelle war leider im Umbau, aber das Ganze war sehr schön angelegt.

Im Restaurant Linde bekamen wir gute einheimische Küche und der Rückweg zum Hotel war schon eine echte Überraschung, denn es gab keine einzige Straßenlaterne zu dem im Wald gelegenen Hotel. Zum Glück hatte Poldi eine kleine Lampe am Rad, die uns mehr schlecht als recht im Zickzackkurs nach Hause leuchtete.

Die beiden Quellflüsse Brigach und Breg, die bringen die Donau zuweg - das weiß fast jedes Kind, zumindest war es früher der Fall. So ging es nach einem guten Frühstück gut gelaunt bei Temperaturen um die 26°C in Richtung



Start mit Poldi in Donaueschingen



Hohenzollern-Schloss in *Sigmaringen* (wo war das noch mal???)

Osten. Die Strecke war durch gut sichtbare Hinweisschilder gekennzeichnet. Die ersten Streckenabschnitte gehören zu den landschaftlich wohl eindrucksvollsten. Es ist toll, wie der Fluss bei Immendingen und Fridingen plötzlich versinkt und dann wieder auftaucht. Ein Teil des Wassers kommt nach 18 km unterirdisch wieder Richtung Süden an die Oberfläche und fließt dann in den Bodensee. Der Weg ist bis Fridingen ohne nennenswerte Steigung und abwechselnd geteert oder naturbelassen. Danach gab es immer wieder kleine Steigungen und zickzackartige Teilstücke um das Highlight, den Donaudurchbruch bei Beuron mit seinen bis zu 200 m hohen Kreidefelsen zu queren. Als zusätzliche Entschädigung bekommt man traumhafte Ausblicke auf sagenhafte Burgen, Schlösser und Klöster bis zur Krönung, das Schloss der Hohenzollern in Sigmaringen.

Poldi besorgte wieder ein gutes Hotel,



Ulm mit Münster

übrigens das Beste der ganzen Reise, und es war auch mal wieder das letzte Zimmer im Ort. Am Abend landen wir bei einem Kroaten und Wein und Cevapcici.

Auf der Strecke begegneten wir immer wieder bekannten Gesichtern, denn in jedem schönen Ort legten wir eine Besichtigungs- oder Trinkpause ein, was die Mehrzahl der Reisenden wohl nicht machte. Zwischendurch drehten wir auch mal richtig auf, um Strecke zu machen und holten die Gruppen oder Einzelfahrer wieder ein. Das Ländle zeigte sich von seiner besten Seite, alles war piksauber und überall kleine feine Firmen, die sicher einen großen Teil zum Wohlstand unseres Landes beitragen.

In Riedlingen, einem am Berg gelegenen Ort mit vielen kleinen Plätzen, von dem man in München nur träumen kann, machten wir nach einer Stadtbesichtigung Pause und genossen die steigenden Temperaturen von über 27°C. Über Ehingen, einer Stadt ohne Flair, ging es

weiter zu unserem nächsten Ziel, Ulm mit dem höchsten Kirchturm weltweit. Das Münster und der Kirchplatz waren teilweise Baustelle und nicht so schön wie all die kleinen Städtchen an der Strecke. Am Abend genossen wir aber das Leben in einem schönen italienischen Lokal an der Blau, einem Nebenfluss, der hier in die Donau mündet. Das Hotel war zentral und laut und wir mussten mit Klimaanlage schlafen. Wir verließen das Ländle und kamen nach Bayern, was man auch an der nicht mehr perfekten Wegkennzeichnung feststellen konnte. Als nächstes Ziel stand Günzburg auf dem Programm, eine Stadt mit einem wunderschönen Stadtkern und einem Marktplatz, der seines Gleichen sucht. Inzwischen hatten wir auch des Öfteren den offiziellen Weg verlassen und suchten uns Alternativstrecken, die oft waschbrettartig daherkamen. Ab und zu mussten die Satteltaschen wieder befestigt werden, aber es machte viel Spaß. Poldi mit seinem MTB ohne Federgabel hatte



Treffen mit Albert in Regensburg



Uferwechsel sind immer wieder notwendig



Günzburg Stadtplatz

schon das große Zittern und so suchten wir uns wieder ebene Strecken aus. Über sehr schöne Wege kamen wir über Lauingen, Dillingen nach Donauwörth, der Kreisstadt im schwäbischen Landkreis Donau-Ries. Dort fanden wir ein kleines Hotel an der Hauptstraße und mussten uns ein paar irre BMW-Fahrer anhören, die ansteigende Strassen x-mal herauf und herunter brausten, um allen den Sound des Auspuffs zu präsentieren.

Ein Schweizer wollte unbedingt Kontakt mit uns aufnehmen und zeigte voller Stolz sein E-Bike, welches uns aber wenig begeistern konnte. Am Abend lernten wir dann doch noch eine nette Ecke des Städtchens kennen, wo keine Autos fahren.

Die Temperatur kam langsam an die 30-Grad-Grenze, was uns zu noch mehr Trinkpausen veranlasste. An der Mündung des Lechs in die Donau, unweit von Marxheim, machten

wir Fotopause und peilten das nächste Ziel Neuburg an. Die Donau und die historische Altstadt prägen Neuburg mehr als alles andere. Von Weitem kann man schon das prächtige Schloss mit seinen markanten Rundtürmen erkennen. Die Fränkische Alb im Norden sowie das Donau- moos und Hügelland im Süden geben der Stadt die reizvolle Lage. Für das leibliche Wohl fanden wir bei Temperaturen über 35°C ein nettes schattiges Lokal und unerwartet mitten im Wald eine Kneipanlage. Poldi konnte nicht widerstehen und nahm ein Bad, was mir vergönnt blieb, weil ich die Badehose vergessen hatte. Jetzt hieß es jeden Baum zu nutzen, der etwas Schatten spendete. Der Himmel war stahlblau, eine leichte Brise aus Westen verhinderte, dass wir die Strecke nach Ingolstadt nicht schwimmend zurücklegten. Dort gab es am Hauptmarkt eine deftige Brotzeit, die bis zu unserem nächsten Ziel Kelheim halten musste. Poldi

musste leider seine Fahrt in Kelheim beenden, da am nächsten Tag eine Einladung zu einem runden Geburtstag auf dem Programm stand. Wir wählten einen Weg unmittelbar am Donauufer, der hauptsächlich von Badegästen benutzt wurde und uns zum Kloster Weltenburg führen sollte. Hier wollten wir ein Schiff nehmen, um den phantastischen Donaudurchbruch zu genießen. Wir kamen 10 Minuten vor der letzten Fahrt an und genossen einige Kloster-Bierchen bis zur Ankunft in Kelheim. Dort kannte ich mich gut aus durch die langjährige Teilnahme am 24 Stunden Rennen, einer tollen Veranstaltung im Juli jeden Jahres. Meine Lieblingspension war leider schon ausgebucht, doch ich bekam eine schöne große 2-Zimmer-Ferienwohnung mitten im Ort. Poldi machte sich Reise-fein und musste nur noch 6 km zur Bahnstation nach Saal zurücklegen. Ich nutzte die Zeit, um die Wäsche zu machen. Kelheim selbst hat einiges zu bieten. Alles überragend steht die Befreiungshalle



Auf den Fähren wird es immer wieder eng

von Ludwig I. von Bayern über der Stadt und auch die Asam-Brüder hinterließen meisterliche Bauwerke im Barockstil. Nicht zu vergessen ist natürlich der Zusammenfluss von Altmühl und Donau sowie die Heimat der beliebten Biermarke Schneider Weißer. Am nächsten Morgen standen große Gruppen von Radlern in der Stadt, um sich Richtung Regensburg aufzumachen. Grund genug eine alternative Strecke zu suchen, was mir auch gelang. Wie immer hatte ich perfektes Kartenmaterial dabei... hi hi, ist doch nur Gewicht, kenne mich doch aus, schließlich gibt es ja den Stand der Sonne...

Bis Regensburg waren es nur 35 km inkl. Abkürzung und deshalb hatte ich genug Zeit, die Stadt nach einem passenden Hotel abzusuchen. Ich hatte Glück und bekam das letzte 3-Bett-Zimmer ohne Klimaanlage in Schlossnähe. Am späten Nachmittag wollten Egon und Albert hinzustoßen, um mir Gesellschaft zu leisten. Wir genossen das Leben in dieser geselligen schönen Stadt mit seinen engen Gassen und tollen Plätzen. Die Nacht war von Hitze und Lautstärke geprägt, denn im Hinterhof lief eine Riesenparty und versorgte uns nonstop mit Musik. In Straubing wollten wir Anna auf dem Gäubodenfest besuchen, was uns auch gelang. Anna besorgte uns einen Tisch und die riesigen Hendl und das alkoholfreie Bier ließen wir uns schmecken. In Straubing und Umgebung war kein einziges Zimmer während des Festes zu haben und deshalb mussten wir noch 60 km bis Vilshofen fahren. Dort hatten wir die große Auswahl an Hotels und landeten bei einer Wirtin alten Kalibers. Sie hätte sicher auch einen Saloon im wilden Westen führen können, so präsent war sie durch Fülle und Stimme. Zum Glück konnte sie auch kochen, was für uns das wichtigste war. Für Albert war es die erste Tour über 100 km und deshalb musste ich ab und zu mal das Gas rausnehmen. Respekt, was sich der Knabe ohne Training zutraut und schafft. Egon, gerade von einer kleinen Krankheit erholt,

bevorzugte sein leicht laufendes altes Rennrad mit dickeren Reifen, kleiner Satteltasche und Rucksack. Albert trat mit seinem Scott MTB an und ebenfalls mit Rucksack.

Als nächstes Ziel stand Passau auf dem Programm. Die Stadt ist immer wieder eine Reise wert und den ersten Cappuccino nahmen wir bei einem Italiener. Nach einer Stadtrundfahrt nahmen wir ein Schiff um die Schlägener Schlinge, wo der Fluss eine 180 Grad Wende macht und man diese nicht mit dem Rad fahren kann. Von Deck aus genossen wir die Natur, Sonne und den Fahrtwind. Dieser Teil der Donau gehört wohl zu den eindruckvollsten Abschnitten. Nachdem wir wieder festen Boden unter den Füßen hatten, ging es verschiedene Male mit der Fähre von links nach rechts, um die schönsten Ecken nicht zu verpassen. Peter Kainer, unser steirischer Stier, hatte sich von Spielfeld aufgemacht und wollte schon vor Linz zu uns stoßen. Am Nachmittag rief er an und sagte das Treffen in Linz ab, da die Strecke nicht so schön sei und er deshalb noch eine Nacht in seinem Quartier in Luftenberg bleiben wolle. Als wir ihn am nächsten Tag dort trafen, stellte sich heraus, dass er nur wegen der schönen Tochter des Hoteltiers verlängert hatte. Nun ja, so hat jeder seine Träume.

Nun aber zu Linz, der Hauptstadt Oberösterreichs und drittgrößten Stadt des Landes. Die Innenstadt ist bestückt mit tollen Häusern der Gründerzeit, was sich im Stil des Neoklassizismus, des Neobarocks und der Neorenaissance erkennbar macht. Neben dem Ruf als Stahlstadt ist die Stadt auch Namensgeber des ältesten Tortenrezepts der Welt, der Linzer Torte.

Hotel, Essen und Nachtruhe, alles passte perfekt und so machten wir uns gut gelaunt auf den Weg zu unserem nächsten Ziel Melk, auch das Tor zur Wachau genannt, bekannt durch sein erhaben auf dem Hügel gelegenes Benediktinerstift, Kloster Melk. Der Radweg nach dort führte direkt am Fluss entlang und es gab

immer kleine Kneipen, um unseren Bedarf an Nahrung und Getränken zu decken. Die Temperaturen waren unverändert hoch und es gab auch keine Aussicht auf Abkühlung oder gar Regen. Direkt am Marktplatz fanden wir ein nettes Hotel, welches von zwei Franzosen geführt wurde. Alles war etwas verspielt aber doch sehr geschmackvoll eingerichtet. Das Abendessen bei einem Griechen war dagegen eine Katastrophe und ich ließ es zurückgehen, wofür man mir dann großzügigerweise einen Ouzo spendieren wollte. Nachdem ich etwas dagegen hatte, haben wir uns auf die Halbierung des Preises plus Ouzo geeinigt.

Nach einem prächtigen Frühstück ging es hoch zur Klosterbesichtigung. Das barocke Gebäude wird seit seiner Gründung 1089 von Benediktinermönchen bewohnt und beherbergt ein Gymnasium mit mehr als 900 Schülern. Tief beeindruckt setzten wir unsere Fahrt in Richtung Wien fort. Wir hatten uns auf eine Fahrgeschwin-



Kloster Melk

digkeit von 26 km/h geeinigt, und ab und zu wurde ich wieder zurückgepfeifen, wenn mal wieder die 30er Marke erreicht oder überschritten wurde. Durch Obst und Weinplantagen ging es durch Engstellen und Böschungen durch traditionelle Winzerorte mit malerischen Dorfplätzen und romantischen Gassen über Spitz- Weißkirchen- Dürstein-Krems nach Tull. Dort machten wir eine Mittagspause unmittelbar in der Nähe des einzigen Atomkraftwerkes Österreichs, welcher glücklicherweise nie in Betrieb genommen wurde. Die restlichen 45 km bis zur Hauptstadt legten wir hauptsächlich auf dem Damm zurück und besichtigten noch das Kraftwerk Greifenstein. Zahlreiche internationale Schiffe passieren hier täglich die riesigen Schleusen. Von Rotterdam bis zum Schwarzen Meer ist man etwa einen Monat unterwegs. Die Donau ist hier 800 m breit und ähnelt einem See. Je näher wir an Wien herankamen desto enger und verkehrsreicher wurde der Radweg. Auf dem Weg zum



Wien mit Stephansdom

Westbahnhof, wo wir Quartier nahmen, legten wir noch eine Rast im Vergnügungsviertel, am Ufer des Donaukanals, ein.

Für die Hauptstadt hatten wir einen Ruhetag geplant. Albert und Peter machten sich von hier aus auf die Rückreise per Bahn. Die Stadt hat sehr viel an Geschichte zu bieten und verfügt über phantastische Gebäude aus der k. u. k. Zeit. Jahrhundertlang war Wien kaiserliche und Residenzhauptstadt der Habsburger und damit Hauptstadt des Heiligen Römischen Reiches, des Kaisertums Österreichs und eine der beiden Hauptstädte Österreich-Ungarn und somit ein kulturelles und politisches Zentrum Europas. Heute ist Wien Sitz von über 30 internationalen Organisationen.

Mit Rad und per pedes wurde die Stadt erkundet, bis sich am Abend Peter und Albert in Richtung Heimat verabschiedeten.

Egon und ich machten uns am nächsten Tag auf, um über die Praterinsel, vorbei am Vergnügungspark, den richtigen Weg Richtung Slowakei zu finden. Die Beschilderung war mäßig, doch die Orientierung genügte, um bald die richtige Brücke über die Donau zu finden. Es war ein Tag wie im Bilderbuch, die Sonne brannte und es gab keinerlei Schatten. Der Ölhafen mitten in der Idylle schockte uns noch mehr als die fehlenden Einkehrmöglichkeiten entlang der Route.

Die monotone Fahrt über den nicht enden wollenden Donaudamm wurde nur durch ein paar querende Wildtiere interessanter. Nach dem Ortsende von Wolfsthal ging es zur österreichisch-slowakischen Grenze. Die Stadt-Silhouette von Bratislava, dem ehemaligen Pressburg, zeichnete sich schon von Weitem ab. Ab hier mussten wir mit extrem schlechten Straßen rechnen. Der Radweg soweit in Ordnung, doch auf den Autostraßen gab es Spurrillen und lästige Schlaglöcher zuhauf. Nach dem Ende des Sozialismus 1993 wurde die historische Altstadt renoviert und restauriert. Die



Die Basilika von Esztergom

Menschen waren offen und freundlich und wir genossen die Atmosphäre der Hauptstadt der Slowakei. Wir schlossen uns einer beeindruckenden Stadtrundfahrt mit Führer an, der immer wieder betonte, dass nach dem Ende des Sozialismus die Arbeitslosenquote von ehemals 25% auf unter 5% gesenkt werden konnte. Am Nachmittag gab es ein Gewitter, das in Minuten die Stadt mit Blättern und Wasser überschwemmte. Egon verhinderte durch das Schließen der Hoteltüre, dass der Erdgeschossbereich im Wasser und Schlamm versank. Nach 30 Minuten war der Spuk vorbei und alles normalisierte sich in kurzer Zeit. Das Nachtleben konnte sich sehen lassen, denn die Stadt glich einem Volksfest. Überall wurde gesungen und es gab auch keine Sperrstunde. Egon bedauerte, seine Gitarre nicht dabei zu haben.

Der nächste Tag sollte uns nach Ungarn bringen, wo wir kurz vor Rajka die Grenze pas-

sierten. An einigen Stauwerken vorbei ging es weiter landeinwärts weg von der Donau und über mehr Autostraßen als Radwege, sodass wir uns entschlossen bis Esztergom den Zug zu nehmen. Dies stellte sich später als die ideale Entscheidung heraus. Die Stadt mit der größten Kirche Ungarns ist das religiöse Zentrum des Landes und war auch der Sitz der Könige. Der Königspalast beherbergt heute das Ungarische Nationalmuseum.

Auf dem Weg von Esztergom nach Visegrád bekamen wir den landschaftlichen Höhepunkt der Region zu sehen. Auf einer Länge von 20 km zwingt sich der Fluss durch das Mittelgebirge und muss dabei mehrere Richtungswechsel vornehmen. In Visegrád fanden wir ein schönes Hotel mit einem großen Wellnessbereich für uns allein. Wir genossen den lauen Sommerabend im Garten bei einem guten Tropfen und bereiteten uns vor für die letzten 85 Kilometer bis

Budapest. Schon nach wenigen Kilometern ging es auf die Insel Szentendre Sziget, einem herrlichen Landstrich ohne jegliche Industrie. In Szentendre setzten wir wieder über aufs Festland und fuhren entlang an vielen Freizeiteinrichtungen, abgewrackten Industrieanlagen und ehemaligen Militäranlagen. Die Wachtürme waren noch besetzt und die herum stehenden Panzer und Geschütze erinnerten an die Zeit des kalten Krieges. Jetzt kamen wir so richtig in das Chaos, denn wilde Müllhalden und zerfallene Häuser säumten den Weg. Als wir endlich wieder normale Straßen erreichten, erlebten wir die nächste Überraschung. Es taten sich Berge von Müll auf und überall lungerten junge Leute herum, ein Bild des Jammers. Auf Nachfrage wurde uns gesagt, dass ein Grufti- oder Gothicfestival auf der Margareteninsel gerade beendet wurde. Wir mussten einen großen Umweg durch zahllose Baustellen fahren, um an unser Ziel in der Nähe des Keléti Bahnhofs, dem Tor zum Westen, zu kommen. Es begann zu regnen und wir konnten es kaum glauben, nach 16 Tagen mal wieder etwas Nässe von oben zu spüren. Auf der Fahrt von Buda nach Pest konnten wir schon einen Teil der tollen Gebäude, wie das Parlament, die Burg und die Kettenbrücke sehen. Die ganze Stadt ist ein Museum, aber leider ist der größte Teil in einem erbärmlichen Zustand. Unser Hotel war in Ordnung, aber man

durfte nicht empfindlich sein, denn das ganze Viertel um den Bahnhof herum hätte auch im arabischen Raum liegen können. Bei unserem Stadtrundgang querten wir auch den Transitbereich im Bahnhofsuntergeschoss, ein Bild des Grauens, was sich dort abspielte. Überall standen und lagen Menschen herum, wie man es sonst nur in Filmen zu sehen bekommt. Ein älterer Mann kam auf uns zu und bedauerte mit trauriger Miene nicht helfen zu können, da es einfach zu viele wären.

Die Stadt hat prächtige Bauten, doch überall sind noch die Nachwehen des Sozialismus erkennbar. In Buda testeten wir die bekannt gute ungarische Küche und verbrachten noch einen weiteren Tag in der Stadt der Gegensätze.

Zum Glück hatten wir unsere Rückfahrtickets inkl. Platzkarten für Mensch und Rad schon in Wien gekauft. Eine Woche später begann der Run nach Westen und sicher hätten wir wieder mit dem Rad zurück fahren müssen. So mussten wir nur viermal umsteigen, um guten Mutes in München anzukommen.

Die restliche Reise ans Schwarze Meer haben wir dann aufgegeben, denn bis auf einige Teilstücke hat die Strecke sicher nicht mehr zu bieten als die zurückgelegten 1340 km.

Es war schön mit Euch,
Ippi



Das Parlament in Budapest



HISTA, Stettiner Str. 10, 93073 Neutraubling

IHR STARKER PARTNER
- in der Region -

***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

facebook



MTB Alpencross

Vorbereitung

Lange Monate vorher lag mir Silke schon in den Ohren: „Tom, wir müssen unbedingt einen Alpencross fahren, du musst mitkommen und ich hab auch schon die Route im Kopf!“

Irgendwann während meiner China-Dienstreisen zu Jahresbeginn muss ich in einer Minute zwischen dem zweiten und fünften Bier vorschnell zugesagt haben. Und schon kam ich nicht mehr aus. Im August 2015 war es dann so weit. Am Vorabend aus China gelandet, ging es am nächsten frühen Morgen mit Silke, Ecki, Pia und ordentlich Jetlag los.

Tag 1: München - Oberstdorf - Freiburger Hütte

Dank perfekter Packliste von Silke und Ecki noch schnell die wichtigste Ausrüstung auf meinem Bett vorbereiten. Beim Einpacken muss ich feststellen, dass ein 25-Liter-Rucksack zu klein ist. Aber woher am Vorabend noch schnell einen passenden Rucksack nehmen? Silke kann mal wieder helfen. Frauenmodell vom Skitourenrucksack, egal...

Treffpunkt HBF MUC um 07:50 Uhr morgens. Schnell Zugtickets besorgt und ab in den Zug nach Oberstdorf. Frühstück im Zug, dabei erste Ausblicke in die Landschaft aus dem Fenster. Urlaubsfeeling kommt auf. Geht der Zug



München Hauptbahnhof

eigentlich nach Riva? - Fast Tom, denn zunächst geht es im wunderschönen Allgäu hoch zum Schrofenpass. Dies stellt die einzige Möglichkeit dar, dem Tal zu entkommen und somit das Land Richtung Süden an dieser Stelle zu verlassen. Nachdem wir die berüchtigten Leitern mit den Bikes erklommen haben, können wir den Gardasee am Gipfel schon fast riechen. Zumindest fühlt es sich so an - und da wir noch ein paar Höhenmeter vor uns haben, werden erst einmal ein paar der Riegel (Tom hatte mindestens 20 dabei) verdrückt.

Vom Schrofenpass geht es durchs Lechtal in der Abenddämmerung bis hoch auf die Freiburger Hütte, wo uns die erste Hüttenübernachtung erwartet.

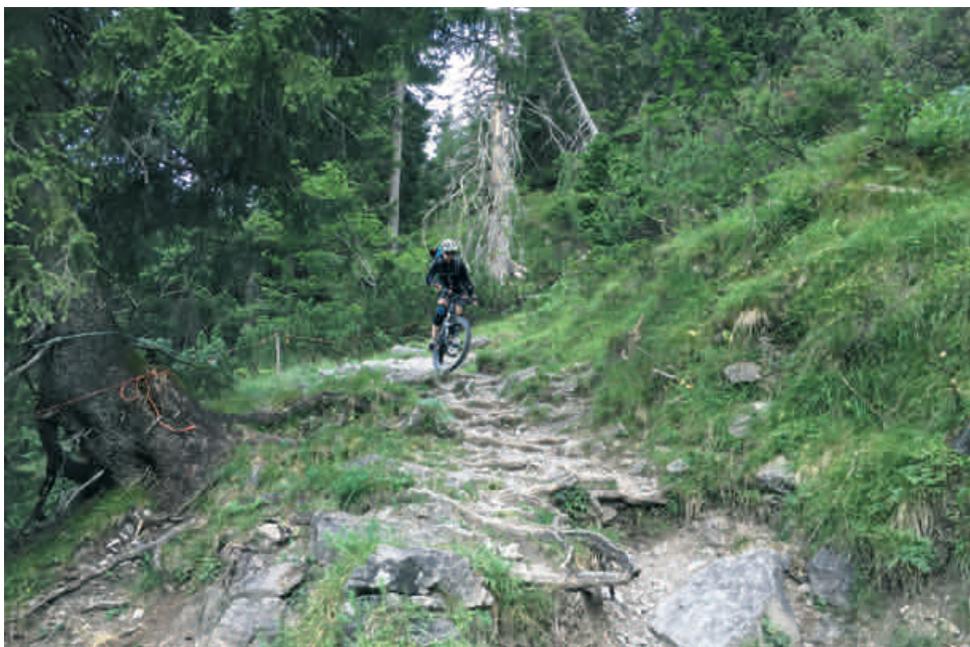
Tag 2: Freiburger Hütte - Dalaas - Kristbergsattel - Jausenstation Hasahüsli - Neue Heilbronner Hütte

Nach einer wunderschönen Hüttennacht mit schmalen Betten und schnarchenden Mitbewohnern geht es vom Rauhen Joch (Freiburger Hütte) frühmorgens auf den Trail runter nach Dalaas. Nun wird einem bewusst, dass das Mitnehmen der Knieschoner doch nicht so dämlich war (oder was sagst du dazu, Tom?). Hoch geht's auf den Kristbergsattel und danach gibt es im Hasahüsli endlich den ersehnten Kaiserschmarrn in der Sonne.

Diese Stärkung ist nachweislich sehr gut. Denn am Nachmittag erwartet uns das einzige Gewitter der ganzen Tour. Auf dem Weg hoch zur Heilbronner Hütte hatten wir uns zunächst noch im eiskalten Gebirgsbach erfrischt. Wenig später zieht ein Gewitter auf. Und so dürfen wir eingepackt in die Regenklamotten zuerst einen Kuhfladen-Slalom bestreiten (Warum liegen die Dinger auch immer auf den „Tragepassagen“?) und insbesondere darf Tom Revierkämpfe mit



Auf dem Weg zum Schrofenpass



Abfahrt nach Dalaas

den lokalen Weidetieren austragen. Anscheinend haben diese Toms Barends falsch gedeutet. Dies hat in jedem Fall bei der weiblichen Crew nahezu einen Herzinfarkt ausgelöst, da sie Tom in Gefahr glaubte. Als uns das Gewitter nach den Kampfkuhen schließlich voll erwischt, haben wir zum Glück einen Unterstand gefunden. Nach dem Regen erreichen wir glücklich die Heilbronner Hütte und können sogar mit dem Viererlager leben. Und mit einem immer noch schnarchenden Mitbewohner.

Tag 3: Neue Heilbronner Hütte - Ischgl - Heidelberger Hütte - Fimberpass - Sur En - Val d'Uina - Sesvennahütte

07:00 Uhr Heilbronner Hütte: Vier Münchener Biker quälen sich aus den Lagerbetten. Geschwächt vom Kuhfladenslalom und Kämpfen zwischen Radsport-Mitgliedern und einheimischen Hörnertieren geht es nun auf die Königsetappe.

Zunächst schmelzen die Höhenmeter nur so. Auf einem Forstweg geht es ins Tal und bereits um ca. 08:30 Uhr wird Ischgl erreicht. Wir kreuzen die Strecke des Arlberg Giro. Nun geht's vorbei an Murmeltieren zur Heidelberger Hütte. Das Zwischenziel wird mit einem Süppchen in der Sonne gefeiert. Hoch zum Fimberpass wird geschoben. Bei 2608 Metern Höhe freuen wir uns über den ersten Erfolg des Tages.

Runter geht's einen feinen, aber ruppigen

Trail - eine der besten Abfahrten der Tour. Laut Alpencross-Legende und Buchautor Achim Zahn ein „fahrtechnisches Highlight in atemberaubender Hochgebirgslandschaft“. Passt soweit, allerdings beginnt hier eine kleine Kurvendiskussion zwischen Silke und Ecki, die sich zu Pias und Toms Leidwesen auch am nächsten Tag fortsetzt. Silke ist der Meinung, dass Ecki seine 23-jährige Bike-Erfahrung nicht ausreichend weitergibt. Ecki hingegen ist überzeugt, dass Silke seinen Erklärungen sowieso nicht zuhört und einfach fahren soll, weil sie das auch ohne seine Erklärung längst kann.

Egal, nach der trotzdem tollen Abfahrt wird in Sur En zur Stärkung eine Pizza eingeworfen, bevor es in mühsamer Kleinarbeit inklusive zahlreicher Schiebestücke (die Italiener bezeichnen diese Tätigkeit als „stossen“) die Uina-Schlucht hoch geht.

Oben angekommen ist immer noch keine Hütte in Sicht. Es folgt eine gefühlt 20 km lange, aber sehr schöne Hochebene bis zum Abendessen. Glücklicherweise bleibt das drohende Gewitter fern und wir kommen ziemlich kaputt, aber trocken an. Nachdem uns die Hüttenwirtin ein Schnapslerl angedreht hat und wir die Halbpensionen umgehend vor uns stehen haben, ist der Radlerhimmel fast greifbar. Unsere 2600 Hm werden aber erst richtig belohnt, als der gute Hüttenwirt uns offenbart, dass wir ein Zimmer mit eigener Dusche statt der Lagerplätze



Fimberpass



„Schiebestück“ in der Uina-Schlucht

bekommen. Pia ist im siebten Himmel und Tom testet stundenlang die Dusche, die extra auf seine Körpergröße angepasst wurde.

Tag 4: Sesvennahütte - Laatsch - Taufers - Val Mustaire - Umbrailpass (Gasthof Alpenrose)

Der überraschend härteste Tag. Gemütlich geht es zunächst von der Sesvenna Hütte ins bekannte Vinschgau hinab. Bereits morgens werden wir von bestem Sonnenwetter verwöhnt. Auf dem Weg durchs Val Mustaire dann der erste technische Defekt an Silkes Bike. Glücklicherweise ist ein Radladen auf dem Weg und der Schaden gegen geringes Geld - und das in der Schweiz - behoben. Danke an den netten Menschen im Laden! Auch Toms Bike wird getunt. Pia macht in der Zwischenzeit ein Nickerchen zur Mobilisierung der Kräfte für die folgende Bergetappe. Die Straße von Santa Maria hoch zum Umbrailpass wird jedem in Erinnerung bleiben. Unsere Triathletin Pia hat alle Kurven ganz genau inspiziert, Ecki plant schon das Befahren mit dem Rennrad. Tom und Silke hingegen wollen einfach schnell auf die Sonnen-

terrasse. Auf halber Höhe erwartet die vier ein Bikehotel der Extraklasse. Während sich die Mädels von der Kleidungswäsche entspannen, sonnen sich die Männer...

Tag 5: Gasthof Alpenrose - Umbrailpass - Höchster Punkt an Bocchetta di Forcola - Sentiero delle Pace - Bormio - Santa Caterina Valfurva

Nach einer erholsamen Nacht - die erste im Gasthof mit Doppelzimmer und nicht in einem Hüttenlager mit dem bereits erwähnten schnarchenden Mitbewohner - ging es auf Asphalt hoch zum Umbrailpass. Pia - völlig ausgeschlafen und daher entspannt - düst los, gefolgt vom Rest der Truppe.

Oben wechseln wir von Asphalt auf Trail und erreichen mit einer kleinen Schiebepassage nicht unweit des Stifiser Jochs den höchsten Punkt der Tour: die Bocchetta di Forcola.

Oben auf der Bocchetta Gegenverkehr: Zwei völlig überambitionierte Racebiker, die für die Steilabfahrt, die wir gerade hochgeschoben haben, nicht mal die Sättel runterstellen. Klar, die Carbonstützen am Hardtail könnten ja ver-



Biste braun kriegste Frau...

kratzen und Sattelschnellspanner sind sowieso zu schwer. Sie haben oben auch nur Zeit für eine kurze Pause - es reicht gerade, um uns mitzuteilen, dass sie eine einfachere Route gewählt haben als wir, aber dafür zwei Etappen pro Tag fahren. Wir schauen den beiden etwas ratlos hinterher.

Außerdem kommt hier oben noch eine Mädels-Transalpgruppe vorbei, was zu großer Verwirrung bei den männlichen Teammitgliedern führt - Jungs, ihr seid auch mit Frauen unterwegs!! Zu uns gesellt sich immer wieder ein bereits von Tag 3 bekanntes schwäbisches Duo. In Bormio können wir sie später am Nachmittag abhängen - denken wir zumindest.

Zuerst geht es aber von der Bocchetta die berühmte Militäripiste runter nach Bormio. Ein Vergnügen! Um die 2300 Hm abzurunden müssen am Abend leider weitere 500 Hm bis nach Santa Caterina Valfurva absolviert werden. Kein Problem für unsere Biker - die Pizze-

ria-Platz-Suche am Abend schon. Im Ort gibt es nur eine Pizzeria und die Plätze werden von italienischen Großfamilien okkupiert. Nachdem aber auch diese Challenge gemeistert ist, können die vier gemütlich einschlafen!

Tag 6: Santa Caterina Valfurva - Gaviapss - Pezzo - Lago di Pian Palu - Dimaro

I sog's aich - hier ist wieder Tom - so ein Alpencross ist nur was für richtige Männer! Tag 6, Resümee bisher: Schlechte Betten, wenig Mädels, tolle Trails und leckeres Essen. Da hätte ich auf die 20 Riegel in meinem Rucksack glatt verzichten können. Nur noch ein Tag, dann sind wir endlich zum Baden am Lago - auf geht's!

Der Tag beginnt mit Asphalt hoch zum Gaviapass. Für einen Rennradler doch kein Problem. Oben am Pass bekannte Gesichter - das schwäbische Duo. Runter nehmen wir den Trail. Anders als in allen Beschreibungen: Den Gaviapass muss man nicht auf Asphalt runterrollen,



Frauen auf der Bocchetta di Forcola

es gibt auch einen richtig guten Trail. Sehr cool!

Nach einer Verschnaufpause bei Pasta in Pezzo folgt eine ewig lange Auffahrt hoch zur Forcellina di Montozzo. Kurz bevor es am Ende richtig steil wird, gibt es eine Verschnaufpause in einer kleinen Berghütte. Und dann einen Sahne-Trail runter zum Lago di Pian Palu. Aber es hat nicht sollen sein! Bevor es losgeht, stößt Tom sich am Schienbein. Zum Glück ist mit Dr. Pia ärztlicher Rat zur Stelle. Die heilende Hand hilft das Anschwellen zu vermeiden. Mit der kleinen Blessur bomben wir in einem Affenzahn runter zum türkisblauen See. Und dann - Tom kann es nicht lassen, alle Absätze dieses 1a Trails zu fahren - haut's ihn nieder und es knackst im Fuß. Selbst der kühlende Fluss danach bringt nur vorübergehend Hilfe. Erst das Essen am Abend bei der Einkehr in Dimaro sorgt für ein beruhigtes Gemüt. Nur Pia ist vom Handauflegen so geschaff, dass sie direkt schlafen geht.

Tag 7: Dimaro - Madonna di Campiglio - Riva del Garda

Am letzten Tage müssen die vier einen erheblichen Verlust hinnehmen - zumindest die Mädels. Aufgrund der Verletzungen des Vortages will Tom lieber den Zug nach Riva nehmen und schon das Restaurant für abends reservieren. Ecki darf das Finale der Tour mit zwei Mädels bestreiten. Welcher Mann kann das schon von sich sagen? Hoch nach Madonna geht es gemütlich durch den Wald. Weiter durch die Brenta über Wiesen an Wasserfällen vorbei werden erneut 2000 Hm abgespult. Da das Ziel tiefer als der Ausgangsort liegt, gibt es an dem Tag auch einigen Abfahrts Spaß! Ecki scoutet noch einige mehr oder weniger fahrbare Trails, die wieder mal in keiner Beschreibung standen und nicht immer auf ungeteilte Begeisterung stoßen. Immerhin müssen 90 km bestritten werden - die längste Etappe der Tour - und so kann das Wiedersehen mit Tom erst abends um 19:45



Trailabfahrt vom Gaviapass



Abfahrt zum Lago di Pian Palu

Uhr in Riva gefeiert werden.

Nach 386 km und 13.889 Hm wird unsere Triathletin Pia, die sich bisher alkoholfrei von Mineralien und Vitaminen ernährt hat, schwach und es gibt endlich den verdienten Aperol Sprizz mit anschließendem Wasserballett. Später wird köstlich im Restaurant diniert, das Tom von diversen BMW-Radsportevents kannte - Danke an dieser Stelle! Die letzte Übernachtung mit dem inzwischen lieb gewonnenen Schnarchen im Viererzimmer - nicht schön, aber preisgünstig. Auf der Rückfahrt am nächsten Tag mit dem garantiert schnellsten Shuttleservice Bayerns (Durchschnittsgeschwindigkeit gefühlt 160) werden schon die Pläne für nächstes Jahr geschmiedet. Alle Schweizer Alpenpässe mit Pia auf dem Rennrad?!

Tom, Pia, Ecki, Silke



Am Lago



Vor und im Lago

Freiburg - Barcelona „Es ist vollbracht“

Es ist der 5. September, ein Jahr ist vergangen und ich bin wieder am Start zur Fernfahrt nach Barcelona bei Sicilia Bike in Freiburg. Max hat sich von seinem Unfall wieder gut erholt und führt die Truppe an. Die meisten Teilnehmer sind schon letztes Jahr dabei gewesen und es ist eine besondere Freude, alle wieder gesund zu sehen. Als weiterer Guide ist Rosi wieder dabei, die mit sicherer Hand die 2. Gruppe nach Spanien bringen wird. Bald rollen wir raus aus Freiburg und nach ein paar Kilometern über den Rhein sind wir dann schon in Frankreich. Hügelig geht's dahin, bis wir nach 136 km und 1160 hm Pont du Roide erreichen: diesen kleinen Ort im Departement Doube in der Region Franch-Comté, dessen Brücke immer mit einer Blütenpracht geschmückt ist. Alle sind wohl auf und wir freuen uns auf den nächsten Tag.

Als wir aufstehen, regnet es in Strömen, also rein in die Regenklamotten. Es liegen 165 km / 2.080 hm vor uns, puh das wird hart. Doch der französische Radl-Gott hat ein Einsehen und pünktlich zur Abfahrt hört es auf zu regnen. Lamoura im Hoch-Jura ist unser Tagesziel. Dreimal queren wir in die Schweiz, radeln entlang wundervoll gelegener Seen, die zu einem schönen Eiskaffee einladen würden, doch der ziemlich kühle Wind bläst uns weiter. Bis wir unser Ziel auf 1154 m erreichen.

Über Nacht bleiben wir in einem Winter-sport-Hotel. Die Temperatur am nächsten Morgen lässt uns dann auch an den Winter denken. Dick eingepackt geht's auch schon weiter Richtung Süden. Die einheimischen Sportler sind mit den Rollskiern unterwegs. Martin Fourcard lässt grüßen... Die 3. Etappe führt uns nach Chambery, 152 km / 1950 hm in der Region Rhone-Alpes am Fuß der Savoyer Alpen. Die ruhigen Straßen führen uns über den Col Beretin, 1120

m, und den Col du Chat. Wir werden belohnt mit besonders schönen Ausblicken und nun wird es auch schon wieder wärmer. Nach der Ankunft heißt es Räder checken, die Klamotten in Ordnung bringen, essen, trinken und die Muskeln dehnen. Da ist der Abend schnell ausgefüllt, bis ich müde ins Bett falle, um wieder fit zu sein für die nächste Etappe.

Wir sind 25 Radler und teilen uns auf in zwei Gruppen. Die erste Gruppe lässt es richtig krachen. Ich fahre in der zweiten Gruppe, wir sind gemütlicher unterwegs. Das heißt aber nicht, dass der Wettkampf-Geist auf der Strecke bleibt. Jeder Col ein kleines „Race“, das taktisch geführt wird. Wer zuckt als erster, wer gibt das Tempo vor und wann wird gesprintet? Schließlich sind wir im Land der Tour. Auf den Flachstücken fahren wir in der Gruppe und nutzen die Zeit für den Austausch von Infos und gemütlichen Ratsch. Wir sind alle Radler, die



Wenn's rollt, ist es am schönsten...



Parc naturel réégional de Chartreuse

schon einige tausend Kilometer in den Beinen haben und entsprechend viele schöne Touren gefahren sind, da gibt's viel Redestoff. Manchmal kommen auch die Fahrer der schnellen Truppe zu uns, weil es mit uns so lustig ist und sie gerne auch mal länger die Landschaft genießen möchten. Die Mitradler sind in allen Altersgruppen dabei, die Jüngste mit 36 und unser Ältester mit 72.

Auf geht's zur 4. Etappe, nur 125 km liegen vor uns, um von Chambéry auf 280 m nach Pont en Royans auf 210 m zu gelangen. Dazwischen liegen 1990 hm. Wir durchqueren den Parc Naturel Regional de Chartreuse, überqueren den Col Granier, dessen Auffahrt fast direkt am Hotel von Chambéry beginnt. Und wir erreichen die Hochebene der Chartreuse, der Mont Granier baut sich imposant vor uns auf. Rollen abwärts und klettern weiter auf den Col de Romeyre. Nun sind wir hoch oben in den felsigen Bergen, müssen durch einen Tunnel, der ohne Licht nur nach dem Motto „immer an der Wand lang“ zu durchfahren wäre. Leider gibt es hier einen Sturz zu bedauern, Rosi hat vermutlich im Tunnel das Gleichgewicht verloren. Die Nordauffahrt von St. Gervais hat bei Quäl Dich.de mit Recht bei der Schönheitsbewertung die volle Punktzahl erreicht. Pont en Royans im Department Isère, mit nicht einmal 1000 Einwohnern, ist erreicht. Wild romantisch sitzen wir auf dem Platz und genießen ein wohlverdientes Abend-Bier. Wir wohnen im Musée de L'Eau direkt am Fluss, das Plätschern begleitet uns in den Schlaf.

Was für eine gute Arbeit hat Max hier geleistet: die Routen führen allesamt auf verkehrssamen Straßen. Niemals führt uns das Navi in eine Sackgasse oder gar auf eine Schnellstraße. Alles passt, prima.

Schon geht's wieder weiter, Tag 5, wir befinden uns im Vercors, Col de la Machine, Col de la Portette, Col de la Bataille und Col de Limoches bestechen alle mit einer atemberaubenden Landschaft. Wenn das Ziel nicht Barcelona wäre, könnte man sich hier eine gute Zeit aufhalten. Nun haben wir die Rhône erreicht, nicht weit davon ist unser Hotel im Dorf Privas.



Rauf geht's auf den Port d'Envalira, Andorra



Johannes, unser Guter

Ganz wichtig zu erwähnen ist Johannes, unser Fahrer des Begleitfahrzeuges: er versorgt uns mit Sandwiches, Bananen, Wasser, Cola und Iso, zu den zwei täglichen Pausen. Er transportiert das Gepäck, die Wechselklamotten und wenn doch mal einer schlapp macht, freut er sich über Gesellschaft. Dazu ist er auch der Fotograf der Tour.

Weiter geht's schon mit der 6. Etappe, Halbzeit. Langsam stellen sich ein paar Blessuren ein. Jetzt zählt es: wer hat die beste Creme? 134 km mit 2290 hm sind angesagt. Wir passieren Aubernas im Département Ardeche, radeln über den Col du Mas de l'Ayre und den Col de Tribes. Wir genießen die Schönheit der Cevennen, bis wir unseren Zielort Le Bleymard erreichen. Robert L. Stevenson wanderte 1879 hier mit dem Esel Modestine aus Fleisch und Blut, heute sind wir mit dem aus Carbon unterwegs.

Morgens ist es frisch, die Sonne fehlt, als wir die einsame Straße vorbei an der Skistation du Bleymard zum Col de Finiels erklimmen. Von da an geht's abwärts durch die Cevennen. Entlang der Tarn, vom Ursprung bis zu der bekannten Schlucht. Malerische Dörfer liegen an der Strecke und der Fotoapparat wird öfter mal aus der Trikottasche gezogen. St. Enemie wurde als eines der schönsten Dörfer Frankreichs ausge-



Alle sind wir stolz auf uns!

zeichnet. Die Mittagspause am Fuße einer tolen Burg ist ein Genuss. Auf unser km-Konto können wir heute 127 km / 1140 hm gutschreiben. Damit haben wir auch schon die Region Midi-Pyrénées erreicht. Die Stadt Milleau ist bekannt für den Viaduc de Milleau, mit 2460 Metern die längste Schrägseilbrücke der Welt.

Am Tag 8 unterqueren wir das imposante Bauwerk: 146 km mit 1610 hm liegen vor uns. Weiter geht's an der Tarn entlang, schön gemütlich mit Rückenwind. Wegen eines Regenschauers findet die Mittagspause in einem Stadel mit Landmaschinen statt, damit die Sandwiches auch schön trocken bleiben. Schon haben wir Castres erreicht und sind in der Nähe von Toulouse angelangt.

Die 9. Etappe beginnt gleich mal mit einem Anstieg nach Saissac in der Region Languedoc-Roussillon und führt dann auf kleinen Sträßchen nach Foix am Fuße der Pyrenäen. Windig geht's dahin, und wir lernen ordentlich Windschatten zu fahren. Heute habe ich auch gelernt, dass man mit einem 5-Euroschein einen Mantel für den Rest des Tages reparieren kann.

Trüb und kühl beginnt der Tag, der uns nach Spanien bringt. In Aix les Thermes zweigt die Straße ab Richtung Andorra, einer wüsten Ansammlung von Hochhäusern mitten in den Bergen. Über den Pass Port d'Envalira auf 2408 m strampeln wir dick eingepackt gen Spanien und zum Hotel in La Seu d'Urgell. Die höchste Erhebung dieser Reise ist geschafft. Viele von uns hatten eine große Portion Respekt davor, natürlich sind alle prima drüber gekommen.

So schnell kam der vorletzte Tag, wir sind in Spanien, die Landschaft hat sich verändert und es gibt auf einmal mehr Radsportler. Wir durchqueren die Serra del Cadi, über den Coll de Josa mit 1620 m. Langsam kommt bei mir die Wehmut auf.

Der Hintern sagt hurra, aber das Herz ist fast traurig, dass morgen schon der letzte Tag sein wird. Nur noch 121 km und 1260 hm trennen



Angekommen!!!

uns von Berga bis Barcelona. Zum letzten Mal entscheiden wir uns für die schnelle oder langsame Truppe. Selbst die Bergradler verzichten heute auf das mentale Punkte-Trikot. Wir erreichen einen Aussichtspunkt und blicken auf Barcelona. Sie liegt unter uns, eine riesige Stadt am Meer, es ist sommerlich warm, nur die spannende Fahrt durch die Metropole zur Sagrada Familia ist jetzt noch zu meistern und wir sind da. Auch das gelingt dank Max, der uns sicher durch den Berufsverkehr führt.

ANGEKOMMEN !!!

Alle sind wohlauf, da lassen wir die Korken knallen. Nicht mal die ca. 20 platten Reifen, ein Speichenbruch, eine festgefahrte Nabe, ein blaues Auge, ein paar Schürfwunden, ein gebrochener Oberarm (der wurde erst zuhause diagnostiziert) und ein leicht derangiertes Auto haben uns die Freude an dieser Reise vermiest. Nein, wir trinken gemeinsam Sangria auf den Ramblas.

Elisabeth Neuss

33 Runden von Weissach

Es war einmal ein Freitagabend im September... Ich ging mit ein paar Freunden vietnamesisch Essen und ein paar Bierchen dazu genießen. Natürlich durfte ein gemütliches Gin-Tonic danach nicht fehlen. Es galt ja schließlich meinen (gewünscht) 28. Geburtstag zu feiern ;-P Dummerweise war am nächsten Morgen früh aufstehen angesagt für die Anfahrt zu den 33 Runden von Weissach bei Porsche, einer meiner Lieblingsstrecken im jährlichen Rennkalender. Ecki überredete mich noch dazu, getrennt mit zwei Autos zu fahren, um das Radrennen mit einer Ausfahrt unserer Zweitwagen zu verbinden: Ecki mit seinem Oldtimer BMW E24 633csi und ich mit meinem Porsche 911 Cabriolet. An sich eine super Idee, wäre da nicht der Geburtstagsabend vorher gewesen und die Herausforderung zum Transport unserer Rennräder...

Letzteres hatte ich mir so einfach vorgestellt: Man rolle mit seinem Bike in die Tiefgarage, öffne elegant das Verdeck, freue sich, wie perfekt das Bike auf dem Kopf stehend mit Lenker und Sattel auf die Rückbank passt, fixiere alles mit Decken und schließe dann ebenso elegant wieder das Verdeck. Fertig! ...mit den Nerven. Natürlich waren Schaltauge und Kurbel viel zu hoch, um das Verdeck wieder zu schließen! Mir blieb also zeitlich nichts anderes übrig, als Ecki anzurufen und mit geöffnetem Verdeck zum Treffpunkt - dem ersten Rastplatz von München West - zu fahren. Also Mütze auf, Heizung an und los... Tempomat bei 100 auf der Autobahn rein, sonst zog's zu stark. Das Windschott musste ja dem Bike auf dem Rücksitz weichen. Dem Himmel sei Dank, dass in einem alten BMW Coupé so viel Platz auf der Rückbank vorhanden ist. Perfekt passten die beiden Räder bei Ecki hinten rein. Die Laufräder auf beide Autos aufzuteilen war die einfachere Übung und los ging's

Richtung Stuttgart. Wir hatten natürlich viel Zeit verloren. Aber ich ließ Ecki das Tempo machen und vorausfahren. Überrascht vom Abzug des 633csi musste ich schauen an ihm dranzubleiben. Naja so schwer war es dann doch nicht ;) aber wir brausten mit locker 170 km/h dem Fahrzeugentwicklungs- und quasi Geburtsort meines Babys entgegen...

Angekommen, die Bikes montiert, alles rechtzeitig. Ippi und Sven trudelten auch grad ein. Kurz angemeldet, Ballast beim Werkschutz abgeworfen und zur Strecke gerollt. Schön, Rainer Gölz und die Porsche-Freunde wieder zu treffen. Ich erklärte Ecki kurz den Ablauf des Rennens mit den Sprintrunden. Kurze Ansprache von Rainer und schon ging's los. Sam und Jacobo, unsere beiden Stars, wollte ich natürlich gern unterstützen und dabei mein persönliches Ziel, unter die ersten 10 zu fahren, nicht aus den Augen verlieren. Allerdings spürte ich bald, dass das Tempo diesmal gleich von Beginn an relativ hoch gehalten wurde. Die Ziellinie für die Sprintwertungen wurde im Vergleich zu den letzten Jahren viel weiter nach hinten verlegt. So musste man nicht nur den Sprinthügel, sondern auch noch die nachfolgende Kurve in hohem Tempo überstehen. Wieder nicht mein Ding, wie ich empfand. Die Sprints schlauchten doch erheblich und es blieb wenig Zeit aus-



„Baby at home“ in der Porschestraße



Nach dem Start

zuruhen. In den Jahren zuvor wurde nach der Linie wesentlich langsamer gefahren. Ich musste damals ständig bremsen bzw. bin (zu) oft vorne weggefahren. Diesmal wollte ich meine Kräfte besser einteilen, aber das dauerhohe Tempo ließ mich die Oberschenkel spüren.

Da war es passiert. Schon nach der Hälfte des Rennens setzte sich eine Gruppe von acht Fahrern ab. Keine Chance dranzubleiben, egal wie sehr ich es mir auch vorgenommen hatte. Wenigstens hatten Sam und Jacobo aufgepasst. Naja, in der Verfolgergruppe ganz vorne dabei zu sein, war ja auch ein akzeptabler Plan für mich...

Und dann war plötzlich Ecki weg. Erst war ich mir nicht ganz sicher, es war ja schon die vorletzte Runde. Vielleicht ruhte er sich noch ganz hinten für den Schlusssprint aus. Leider musste ich später erfahren, dass er Opfer einer kleinen Remperei im Verkehr wurde. Der kurze Ausflug in die Botanik führte zwar glücklicherweise zu keinem Sturz, jedoch gingen wertvolle Sekunden und damit der Anschluss zum Feld verloren. Keine Chance das Feld wieder einzuholen.

Die Ausreißergruppe - mit Sam und Jacobo ganz vorne dabei - fuhr bereits durchs Ziel. Ready für den Schlusssprint positionierte ich mich unter den ersten 5 des Hauptfeldes. Den Zielhügel mutig hinaufgejagt, verließ mich im obersten Teil die Kraft. Mit wenig Restausdauer

kämpfte ich mich um die Kurve, wurde noch von jemandem aus dem Kurveninneren kommend geschnitten und musste auf den letzten Metern auch noch Sven an mir vorbeiziehen lassen. Seufzend-leidend schleppte ich mich als 20. über die Ziellinie. Das hatte ich mir anders vorgestellt.

Letztlich litt meine Performance wohl doch etwas unter der nicht ganz professionellen Vorbereitung... Aber Sam schien es diesmal wirklich ganz nach vorne geschafft zu haben. Die Videoauswertung ergab schließlich, dass beide Spitzenfahrer, Sam Weiss und Christian Fischer absolut gleichauf über die Linie sprinteten, Glückwunsch!! Jacobo durfte knapp dahinter auf seinen 3. Platz stolz sein.

Nach dem üblichen Essen mit dankenswerter Unterstützung von Familie Gözl & Co gab's die obligatorische Siegerehrung, performed by Rainer Gözl himself.

Nun sollte es für Ecki und mich an die Rückfahrt nach München gehen. Dummerweise steckte der Schlüssel schon im Schloss des BMW 633csi, als Ecki die Türen des Wagens zuhauerte. Natürlich mit „Knöpfen gedrückt“. Als einziges blieb das Schiebedach offen. Wir dachten zu dem Zeitpunkt noch, es wäre eine leichte Übung, einen alten BMW zu knacken. Der herbeigerufene ADAC musste jedoch mit einem langen Drahtstück durch das offene Schiebe-



Alles noch ziemlich relaxed...

dach einige Zeit an dem Schlüsselband drehen und ziehen, bis der Schlüssel endlich vom Lenk-
rad über die Sitze balanciert und durch das
Schiebedach geborgen werden konnte... Heilig's
Blechle!

Nach einem kurzen Foto vorm Entwick-
lungszentrum in der Porschestraße konnten wir
unsere Heimreise antreten. Zwischendrin noch
einen Kaffeestopp und netten Plausch bei
einem Bekannten in Weil der Stadt. Von dort
suchten wir erst den schnellen Anschluss zur

A8, um dann vor dem Aichelberg abzubiegen
und eine kurvenreiche Strecke über das Eybtal
zu suchen. Dort hatten wir noch einmal Spaß
mit unseren Boliden und konnten die Kurven
und Zwischensprints diesmal ohne große körperliche
Anstrengungen genießen : Abends in München
angekommen, ging ein langer „Fahrtag“ zu
Ende. Müde und erschöpft freute ich mich auf
mein Bett.

Euer Tom



Fotofinish mit Sam



Siegerpokal für Sam

Termine 2016

Datum	Veranstaltung
29.03.2016	Start wöchentliche Di.-Rennrad-Ausfahrten München Nord, ab FIZ Projekthaus, Oswald Ehrmann
31.03.2016	Start wöchentliche Do.-MTB-Ausfahrten München Nord, Süd oder Alpen, ab FIZ Projekthaus, Oswald Ehrmann
03.04.2016	MTB-Saisonstart-Ausfahrt durchs Fünf-Seen-Land
10.04.2016	City-Bike-Marathon München
12.-17.04.2016	4 Islands Kroatien: MTB-Etappenrennen
17.04.2016	Einzelzeitfahren Altenstadt
17.04.2016	Kempten MTB-Marathon (Ritchey Challenge)
22.04.-02.05.2016	Ippi's Saisonvorbereitung - Andalusienrundfahrt
23.04.2016	München MTB-CC (Ritchey Challenge)
24.04.2016	Rennrad-Saisonöffnungstour, ab Dachau, Jürgen Knupe
29.04.-01.05.2016	Garda Trentino MTB-Marathon (MarathonManEurope)
30.04.2016	Mallorca 167/312
03.05.2016	1. Wertung - Einzelzeitfahren in Giebing über 19,4 km, Start 18.00 Uhr
07.05.2016	Bayerische Einzelzeitfahr-Meisterschaften, Weiden
10.05.2016	EM MTB-Marathon Herren, Singen // MTB-Marathon Kaufbeuren
12.05.2016	2. Wertung - Bergzeitfahren in Schäftlarn über 2,3 und 2,5 km, Start 18.00 Uhr
24.05.2016	3. Wertung - Einzelzeitfahren in Gremertshausen über 16,3 km, Start 18.30 Uhr
24.-29.05.2016	5-Tage-Rennradreise nach Piemont, Sebastian Weinert
29.05.2016	Wörgl MTB-Marathon (Ritchey Challenge)
05.06.2016	4. Wertung - Einzelzeitfahren auf dem Testgelände in Aschheim über 40 km, Start 10.00 Uhr
05.06.2016	Tegernseer Tal MTB-Marathon (Ritchey Challenge)
12.06.2016	Granfondo Eddy Merckx, Trentino
15.-18.06.2016	BIKE Four Peaks: MTB-Etappenrennen
16.06.2016	5. Wertung - Bergzeitfahren am Kesselberg über 4,7 km, Start 18.30 Uhr
18.06.2016	Pfronten MTB-Marathon (Ritchey Challenge)
19.06.2016	Straßenrennen oberbayr. Meisterschaften, Buch am Erlbach
25.06.2016	Kirchberg MTB-Marathon (Ritchey Challenge)
25.06.2016	Traditionelles Sommerfest im Deutschen Kanuclub an der Thalkirchener Brücke, ab 15.00 Uhr (Termin noch nicht bestätigt!) (*)
26.06.2016	Dreiländergiro Nauders
26.06.2016	Einzelzeitfahren Straubing
30.06.2016	6. Wertung - Bergzeitfahren am Humbacher Berg über 3,46 km, Start 18.30 Uhr
30.07.2016	Maratona dles Dolomites
03.07.2016	7. Wertung - BMW Radsporttag - Kriterium über 70 km auf dem

Termine 2016

Datum	Veranstaltung
	BMW-Testgelände, Start 10.00 Uhr.
03.07.2016	Oberammergau MTB-Marathon (Ritchey Challenge)
08.-10.07.2016	Masters EM: Salzkammergut Trophy (MarathonManEurope+Ritchey Challenge)
09./10.07.2016	24-h-MTB Olympiapark München
10.07.2016	Radmarathon Tannheimer Tal
10.07.2016	8. Wertung - Ausfahrt mit Porsche Radclub inkl. Bergzeitfahren, Start 10.00 Uhr
16./17.07.2016	24-h-Kelheim
17.-23.07.2016	BIKE Transalp-Challenge, Imst - RivaDelGarda
21.07.2016	9. Wertung - Einzelzeitfahren in Lochhofen über 60 km, Start 18.00 Uhr
23./24.07.2016	24-h-Nürburgring - Rad am Ring
30.07.2016	Start Transcontinental Race, Geraardsbergen (BEL) - Canakkale (TUR)
30.07.2016	12-h-MTB-EM Diessen/Obb.
02.08.2016	Erzgebirgsmarathon (MarathonManEurope)
06.-17.08.2016	Ippi's Bayernrundfahrt
10.-14.08.2016	Vaude Trans Schwarzwald
15.08.2016	Dachauer Altstadtkriterium
15.-20.08.2016	MTB-Alpencross für BMW Radsport-Biker
24.08.2016	Masters Cycling Classics Einzelzeitfahren, St. Johann i.T.
28.08.2016	Öztaler Radmarathon
01.09.2016	10. Wertung - Bergkriterium in Falkenberg über 46,4 km, 5 Wertungen, Start 18.00 Uhr
10.09.2016	33 Runden von Weissach, Treffpunkt: Porsche/Weissach, Beginn 10.30 Uhr
11.09.2016	EZF Vilstal
17.09.2016	12-h-MTB WM Weilheim/Obb.
18.09.2016	39. Vierermannschaftszeitfahren für Firmenmannschaften über 70 km, Start 11.00 Uhr auf dem BMW-Testgelände
24.09.2016	Einzelzeitfahren „King of the Lake“ am Attersee
24.09.2016	Oberstdorf MTB-Marathon (Ritchey Challenge)
28.10.-01.11.2016	Ippi's Abenteuer tour rund um den Garda- und Ledrosee
29.10.-01.11.2016	Oswald's MTB-Saisonabschluss Vinschgau oder Gardasee
10.12.2016	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 2015

Clubmeisterschaft 2015

Platz	AK	Name	Rennen	Gesamtpunkte
1	S2	Janz, Thomas	6	144
2	S3	Knupe, Jürgen	8	128
3	H	Dominguez, Jacobo	8	126
4	S2	Wenning, Markus	7	114
5	S2	Schmid, Nikolaus	8	97
6	S4	Schwanke, Horst	6	93
7	S2	Kroll, Sebastian	6	93
8	H	Schworm, Felix	5	79
9	S2	Brunies, Falko	4	76
10	S2	Ehrmann, Oswald	4	74
11	H	Gallinger, Thomas	5	67
12	H	Raith, Patrick	5	66
13	S2	Glatthaar, Gerd	3	49
14	S2	Stangl, Mike	3	47
15	H	Kurzeder, Sven	2	42
16	H	Weinert, Sebastian	2	40
17	S3	Althenn, Thomas	3	34
18	S2	Schleicher, Bernd	3	34
19	S3	Weis, Zdenek „Sam“	2	33
20	S2	Hund, Christian	2	32
21	S2	Edel, Jan	2	29
22	S4	Ippendorf, Günter	3	29
23	H	Friedrich, Robert	2	27
24	S2	Gugel, Stefan	2	22
25	H	Uhl, Bernhard	1	19
26	H	Herdegen, Jörg	2	19
27	S2	Lüttschwager, Torben	1	18
27	S2	Salzberger, Jürgen	1	18
29	S3	Whittaker, Howard	2	18
30	D	Neuss, Elisabeth	2	15
31	H	Blinia, Florian	1	13
32	S3	Bodenheim, Horst	1	9

Ergebnisse 2015

38. Vierermannschaftszeitfahren am 20.09.2015 auf dem BMW-Testgelände in Aschheim

Platz	St.-Nr.	Team	Ges.-zeit	Klasse
1	27	Radsport 2000 Kelheim	01:27:40	OFFEN
2	22	krist.com	01:27:55	FIRMA
3	35	TriTeam FFB	01:27:58	OFFEN
4	20	SG Stern Stuttgart	01:28:33	FIRMA
5	15	Next Level Racing	01:28:43	OFFEN
6	19	Audi Elektronik	01:29:13	FIRMA
7	11	Team KM8	01:29:31	OFFEN
8	36	TSV Crailsheim	01:29:39	OFFEN
9	34	RC Herzogenaurach	01:29:45	OFFEN
10	26	Gaeubodenapotheke	01:29:46	OFFEN
11	18	BMW Radsport Masters	01:30:02	FIRMA
12	33	Geiger Medius Bike Base Team 1	01:30:53	OFFEN
13	24	Porsche Radsport 1	01:31:25	FIRMA
14	29	Radteam Aichach 2000	01:31:40	OFFEN
15	8	Rohde & Schwarz	01:31:46	FIRMA
16	16	Lechner Kunststofftechnik RSC 1	01:32:15	OFFEN
17	13	Team Rosenberger	01:32:48	FIRMA
18	14	EOS Allstar	01:32:59	OFFEN
19	21	Audi Connect	01:34:18	FIRMA
20	12	VfL Kaufering Triathlon	01:34:45	OFFEN
21	17	5th Dimension	01:36:28	OFFEN
22	6	Lechner Kunststofftechnik RSC 2	01:37:07	OFFEN
23	30	Geiger Medius Bike Base Team 2	01:38:19	OFFEN
24	5	Gentherm	01:38:47	FIRMA
25	31	TSV Mainburg Radsport Speed 1	01:40:10	OFFEN
26	7	BMW Radsport	01:41:30	FIRMA
27	32	Radsport Heller Kipfenberg - Querum	01:42:25	OFFEN
28	2	Radteam Aichach 2000 -Mixed-	01:42:45	OFFEN/mixed
29	10	VfL Kaufering Triathlon II	01:43:08	OFFEN
30	1	Team Sauhaufen	01:44:50	OFFEN/mixed
31	4	Dornier MedTech	01:45:45	FIRMA
32	28	TSV Mainburg Radsport Speed 2	01:47:51	OFFEN
DNF	23	Radsport Buchstaller	DNF	FIRMA
DNF	9	Rostige Kette Siemens Erlangen	DNF	FIRMA/mixed
DNS	3	Der unbekannte 4.	DNS	OFFEN
DNS	25	Team Guttenberger+Partner	DNS	FIRMA

Ergebnisse 2015

Clubmeisterschaft Rennen 2015

Rennen Nr.	Datum	Rennen	1
1	07.05.2015	Einzelzeitfahren Gremertshausen 16,3 km	Janz, Thomas 22:55,0
2	12.05.2015	Bergzeitfahren Kesselberg 4,7 km	Janz, Thomas 11:49,0
3	14.06.2015	Einzelzeitfahren Aschheim 38,9km	Brunies, Falko 52:31,0
4	23.06.2015	Bergzeitfahren Schäftlarn 2 km und 2,5 km	Janz, Thomas 09:28,0
5	30.06.2015	Bergzeitfahren Humbacher Berg 3,46 km	Wenning, Markus 07:39,0
6	05.07.2015	Kriterium Aschheim 70,6 km	Dominguez, Jacobo 175
7	14.07.2015	Einzelzeitfahren Giebing 19.6 km	Janz, Thomas 26:56,0
8	28.07.2015	Einzelzeitfahren Lochhofen 60 km	Knupe, Jürgen 1:27:00
9	11.08.2015	Bergkriterium Falkenberg 46,4 km	Ehrmann, Oswald 27

Ergebnisse 2015

2	3	4	5
Weis, Zdenek „Sam“ 23:33,0	Dominguez, Jacobo 23:38,0	Knupe, Jürgen 23:42,0	Lüttschwager, Torben 23:59,0
Kurzeder, Sven 11:50,0	Glatthaar, Gerd 12:14,0	Wenning, Markus 12:14,0	Hund, Christian 12:23,0
Janz, Thomas 52:59,0	Knupe, Jürgen 54:00,0	Schmid, Nikolaus 54:10,0	Salzberger, Jürgen 54:23,0
Weinert, Sebastian 10:02,0	Wenning, Markus 10:06,0	Uhl, Bernhard 10:10,0	Dominguez, Jacobo 10:12,0
Knupe, Jürgen 07:52,0	Kroll, Sebastian 07:59,0	Schmid, Nikolaus 08:11,0	Schwanke, Horst 08:28,0
Knupe, Jürgen 152	Schworm, Felix 81	Gallinger, Thomas 66	Edel, Jan 52
Dominguez, Jacobo 27:45,0	Knupe, Jürgen 28:07,0	Schmid, Nikolaus 28:37,0	Stangl, Mike 28:48,0
Dominguez, Jacobo 1:28:47	Schwanke, Horst 1:30:42	Stangl, Mike 1:31:31	Wenning, Markus 1:33:34
Janz, Thomas 22	Kurzeder, Sven 16	Dominguez, Jacobo 13	Weinert, Sebastian 12

Impressum

BMW Sportgemeinschaft e.V.

Hauspost: BSK-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

Silnerstraße 6c

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



DAS SPITZING

ALTERNATIVLOS KRAFTVOLL:

PEDELEC: 250 W, 25 KM/H

S-PEDELEC: 500 W, 45 KM/H

R-PEDELEC: 850 W, 75 KM/H*

MAXIMALES DREHMOMENT: 120 Nm

HIGHEND-CARBONRAHMEN

650B UND 650B+

* Bei 140 Pedalumdrehungen/Min. DAS SPITZING S-Pedelec besitzt eine EC-Zulassung.
R-Pedelecs sind nur für Wettbewerbszwecke oder auf Privatgelände zugelassen.



M1 – Sporttechnik GmbH & Co. KG
Showroom und Headoffice
Am Weigfeld 15, 83529 Weyarn

Tel.: +49 8020 90891170
www.m1-sporttechnik.de

Powered by Fritzmeier





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