



# BMW

RadSport-Magazin  
2017



**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**
- **Projektkumsetzung**

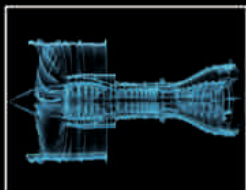
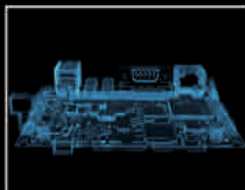
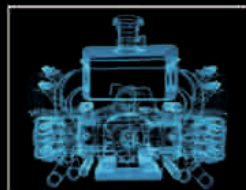
im Bereich **Qualitäts- und Prozessmanagement**.

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

40 Jahre BMW Radsport .....	S. 5
Saison 2017 .....	S. 7
BMW Radsport-Kollektion 2017 .....	S. 8
Tour de Kärnten 2016 .....	S. 9
24 Stunden Rennen Kelheim, 16./17. Juli 2016 .....	S. 13
BIKE Transalp Challenge 2016 von Imst/Tirol nach Arco .....	S. 16
Transcontinental Race #4 2016 .....	S. 23
Das Bezwingen der Alpen - Der Öztaler Radmarathon .....	S. 52
24 Jahre BMW-Vierer .....	S. 62
Ringparade .....	S. 68
Fünf Wochen mit dem Rad in Patagonien .....	S. 71
Sizilien - MTB-Saisonvorbereitung mal anders .....	S. 83
Termine 2017 .....	S. 94
Ergebnisse Clubmeisterschaft und Clubmeisterschaft Rennen 2016 .....	S. 96
Ergebnisse BMW Vierer-Mannschaftszeitfahren 2016 .....	S. 97
Impressum .....	S. 98

Titelfoto: © PEDAL ED, Photographer: Giovanni Maria Pizzato

**Mit freundlicher Unterstützung unserer Sponsoren: CONTEXT AG (Umschlag vorn, Innenseite); thermotec engineering services (S. 4); HISTA Elektro GmbH (S. 22); AVL Deutschland GmbH, Niederlassung München (S. 50/51); AFR Engineering GmbH (Umschlag hinten, Innenseite); INTEC Industrie-Technik GmbH & Co. KG (Umschlag hinten, Außenseite)**

Automotive

Luffahrt

Defense

Verfahrenstechnik

Energietechnik

Medizintechnik

Thermodynamische und fluiddynamische Analyse,  
Entwicklung und Simulation



Simulation • Messtechnik • Windkanal • Prüfstände  
Forschungsprojekte • Partner TUM • Thermodynamik

Zertifizierung ISO 9001 / ISO 27001

# 40 Jahre BMW Radsport

**L**iebe Radsportfreunde, ich kann mich noch gut daran erinnern, als ich vor 40 Jahren dem damaligen Personalchef Dr. Baldauf, der auch Vorsitzender der Sportgemeinschaft war, meinen Wunsch vortrug, eine Radsportgruppe zu gründen. Er war sofort begeistert und stellte einen Betrag X zur Verfügung für einheitliche Trikots und Käppis. Im Vorfeld hatten wir - Dieter Kleman, Eckard Bruder und ich - schon 60 Interessierte gewonnen und das ging mit Aushängen und der Hauspost. Ja, es gab Informationskästen der SG an Orten, wo viele Menschen vorbeikamen. Über Eckard, der auf tragische Weise zu Tode kam, als ihn ein Drogenabhängiger beim Jahreswagenverkauf erschoss, bekamen wir dann den Kontakt zu seinem Bruder Berti, der wiederum den Kontakt zu Dieter Bissinger, einem Sprinter per Excellence, der uns dann 20 Jahre unentgeltlich unser Magazin druckte. Berti stellte immer das Papier zu Verfügung. Die Italomafia mit den Gebrüdern Maina und Angelo Pasero versorgte uns mit Campa-Teilen direkt aus Italien, die gerade Furore machten. Ansonsten wurde noch mit Weimann, Modulo und Peugeot gebremst, geschaltet mit Simplex und Huret. Shimano blies gerade zum Angriff auf Campagnolo. Die erste Ausfahrt fand mit über 40 Mann statt und jeden Dienstag und Donnerstag wurde zusammen trainiert. Na ja anfänglich, denn später wurde es ein Ausscheidungsfahren. Man musste nur Ortskenntnisse haben, um vor Einbruch der Dunkelheit zurück zu finden. Später wurden zwei Treffpunkte eingeführt, Bahnhof Lohhof und Eingang Perlacher Forst am Fasangarten. Beleuchtung war ein Fremdwort, ebenso wie Radhelm. Rudi Wimmer hatte meistens ein Herz für die Nordgruppe und führte die weniger Fitten wieder zurück zum Ausgangspunkt. Manchmal musste man auch mal

nachhelfen, damit alle heim kamen. An jedem Montag konnte man auf der Olympia-Radrennbahn trainieren und mittwochs fanden Rennen statt. Hier starteten unser Materialfreak Walter Kelemann, Andy Hörmann, Ulli Schillinger, der Vater des letztjährigen Tourteilnehmers Andreas Schillinger, und ich für die BMW-Farben. Auch damals gab es schon Vielfahrer, nicht so extrem wie Howard, aber Karl Arend brachte es auch schon auf über 30.000 km. Wenn es bei einem Rennen mal nicht so lief wie gewünscht, warf er sein Rad auch mal den Abhang hinunter.

Schon frühzeitig nahmen wir Kontakt mit den Verantwortlichen des Testgeländes auf, um dort den Radsporttag für alle Mitarbeiter und den Firmen-Vierer durchführen zu können. Herr Streichsbier war nicht einfach zu händeln, doch schließlich führen wir nun 40 Jahre am ersten Wiesensonntag unsere Veranstaltung durch. Der damalige E-Vorstand Dr. Hagen übernahm die Schirmherrschaft für den Vierer und mit Firmen wie MB Stuttgart, übrigens die Firmenmannschaft mit den meisten Siegen, Porsche, Dornier, MBB, Audi, MTU, bestand lange und besteht bis heute ein sehr guter freundschaftlicher Kontakt.

Für den Radsporttag setzte sich besonders der damalige EK Herr Ball ein und seine Sekretärin Frau Lucia Eder. Dort wurden auch ein paar Talente entdeckt, wie Paul Schwarzer und Rolf Rösch, der aber nur Zweiter wurde und sofort Protest wegen Behinderung einlegte, das blieb mir für immer in Erinnerung.

Über den Bremsenpapst Ufo, Jakob Unterforsthuber, bekamen wir die Einladung für die Lucas Trophy auf dem Nürburgring, eine tolle Veranstaltung. Im ersten Jahr konnten wir uns den Pokal vor den Daimler-Fahrern erkämpfen.

Im Zuge der Neueinstellungen der BMW traten immer mehr Sportler in die SG ein und spe-

zialisierten sich in der Radtechnik. So speziell Bernd Becker und Peter Klesel, die auch die einheimische Bevölkerung bei unseren Trainingslagern in Italien durch ihre Fertigkeit begeisterten. Es gab tolle Reisen in Ligurien, der Toskana oder auf Kreta und Mallorca, den Kanaren und Rundfahrten in Portugal/Spanien, auf Sardinien und Südafrika. Auf eine gute Küche wurde stets sehr viel Wert gelegt. Als dann noch der als 10-facher DDR-Meister angekündigte Plattfuß in den Club eintrat, hatte zuerst einmal jeder großen Respekt. Leider fand er nie zu seiner Form zurück und machte nach 28 Rennen Schluss, sorgte aber immer für beste Stimmung bei gemeinsamen Veranstaltungen. Nachdem er wieder nach Köln zurückgekehrt war, feierte er jedoch wieder kleinere Erfolge.

Als Willy Bauer und Wolfgang Grass eintraten, gab es noch einmal eine technische Aufrüstung, denn sie waren die ersten mit Clickis, die waren von Look und wurden mit Argwohn betrachtet. Sollte das Prozedere vor dem Sprint wirklich aufhören, wo jeder noch ein-



v.l.n.r.: Willy Baur, Wolfgang Grass, Andy Hörmann, Ippi

mal die Riemchen nachzog? Es dauerte nicht lange, bis alle umgerüstet hatten.

Andy Hörmann wurde zum Stylingbeauftragten erkoren und machte jeden rund, der nicht im klassischen Stil - schwarze Hose und weiße Socken - antrat. Inzwischen hatte ich Kontakt zu einem Trikothersteller, der Firma Rotmoos in Unterföhring, aufgenommen. Diese schneiderten uns alles, was wir wollten und waren für damalige Verhältnisse mit ihren Stoffen einen Schritt weiter. Der Chef, Herr Geissler, war eigentlich Wintersport-Ausstatter, wagte sich aber an alles heran. Die Wolltrikots hatten es in sich, wenn sie nass wurden. Oft hingen sie bis weit über den Sattel und verhinderten, dass man beim Sprint aus dem Sattel gehen konnte. Gefahren wurde übrigens alles mit einem Rad, wer einen zweiten Laufradsatz hatte, war König, ansonsten wurde einfach das Ritzelpaket gewechselt. Regina Gold sechsfach und später siebenfach waren die Topmodelle. Bernd Becker mit seiner Bärenkraft kann ein Lied davon singen, wie es ist, plötzlich ins Leere zu treten. Der 17er Kranz war einfach zu schwach für ihn.

Mitte/Ende der 80er Jahre wurde noch einmal ein Schub an Mitgliedern verzeichnet, andere wollten sich lieber einer anderen Sportart widmen, blieben aber oft noch viele Jahre dem Club treu und sind zum Teil noch heute sehr aktiv. Werner Wojack, Rüdiger Gutsche, Norbert Scherner, Chicki George aka Wolfgang Leinweber, Franz Willenecker, Peter Kainer, Günther Wetzels, Markus Erras, Karl Heinz Bauer, Willi Skrypek, Sebastian Kroll, Matthias Klesel, Sigi Benthous, Wolfgang Stankiewicz und Egon Schnell, die immer mit ihren Gesangseinlagen für beste Stimmung sorgten, um nur einige zu nennen.

Claudia Daurer legte immerhin 40, Kornelia Nickel 26, Frederike Gastl, die spätere Frau von Stefan Müller, und Gaby, die damalige Freundin von Markus Erras, brachte es auf 11 Rennen.

Der kompletteste Starter, was Styling und Zustand des Rades anging, war stets Franz Willenecker, der chaotischste Oswald Ehrmann. Sicher war das auch ein Grund, dass er später die MTB-Abteilung übernahm, da fällt so etwas weniger auf. Nach 1990 kam eine neue Generation, die materialmäßig alles aufmischen wollte. Mit Robert Brunner, Stefan Müller, Stefan Zakrzewski kam neues Leben ins Geschehen: Trialenker und Helm wurden Pflicht, doch niemand der genannten wurde je Clubmeister.

Hennes Baldauf war übrigens der Erste, der mit einem Lederriemenhelm beim Europark-Kriterium antrat und sich prompt aufstellte. Anfang der 90er gab es dann bei BMW einen PC für Jedermann, vorher war das nur AT'lern vorbehalten. So wurde auch die schnelle Kommunikation mit Ergebnislisten, Absagen etc. möglich.

Nach 2000 kamen dann die jungen Wilden, die fast alle Bestzeiten pulverisierten. Rover-Mitarbeiter Steve Davidson und Dave Farmer

entschlossen sich, in München zu bleiben und sind bis heute dabei. Robert Lindermaier, Stefan Karl, Christian Lubeseder, Tobias Sicheneder, Dave Farmer, Anton Koller, Jürgen Knupe, Bernhard Uhl und Thomas Janz machten den Titel des Clubmeisters unter sich aus. (Anmerkung der Redaktion: Ippi holte im Jahre 2000, im Alter von 56 Jahren, seinen letzten von 15 Clubtiteln, weitere 10 Mal stand er in der Endabrechnung am Podium!)

Einen schweren Verlust mussten alle beklagen, als unser engagierter und überall beliebter Pilli 2002 unvorbereitet von uns ging. Eine nicht ernst genommene Grippe riss ihn aus seiner Familie und seinem Freundeskreis. Wir alle haben ihn noch in bester Erinnerung, wenn er seine zahlreichen Ausreißversuche beim Kriterium auf dem Testgelände startete.

Eine sturzfreie Saison wünscht Euch  
Euer Ippi

## Saison 2017

**W**ie die meisten von Euch wissen, wurde unsere Clubmeisterschaft 2016 von einem schweren Unfall überschattet. Zum Glück erfreuen sich inzwischen alle Beteiligten wieder guter Gesundheit, aber der Unfall hat uns aufgezeigt, wie schnell eine kleine Katastrophe geschehen kann.

Aus diesem Grunde wird es unsere traditionelle Clubmeisterschaft nicht mehr im gewohnten Stil geben. Es werden einige Änderungen umgesetzt, so werden wir z.B. ein Event auf der Radrennbahn in Augsburg durchführen und uns genehmigten kleinen Rennrad-Veranstaltungen

im Münchener Umland anschließen. Sobald die Umbauarbeiten auf dem BMW-Testgelände in Aschheim beendet sind, können wir hoffentlich auch dort ab 2018 wieder zwei bis drei Rennen durchführen. Außerdem haben wir eine Zeitfahr-Trainings-Serie geplant, keine Rennen, keine Zeitnahme.

Details dazu werden wir auf unserer Mitgliederversammlung am 9. März 2017 diskutieren und danach auf unserer Website veröffentlichen.

Euer Jürgen



▲ Volo bib short  
▼ Gabba Trikot



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



CASTELLI

# BMW

## Radsport-Kollektion

### Preise für Mitglieder

(in Klammern für Nichtmitglieder)

Trikot kurz:	73 €	(80 €)
Hose kurz:	85 €	(92 €)
SanRemo 3.2:	200 €	(220 €)
Perfetto Jacke:	180 €	(190 €)
Gabba Trikot:	160 €	(170 €)
Regenjacke:	155 €	(165 €)

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



# Tour de Kärnten 2016



*Neutralisierte Phase*

**G**lück gehabt - in einer engen Rechtskehre hätte mich der andere Teilnehmer der Tour de Kärnten fast abgeräumt: ich hatte schon eingelenkt, da hör ich einen Ruf von hinten und realisiere, dass

ein Teilnehmer mit deutlichem Geschwindigkeitsüberschuss rechts hinter mir fährt, viel zu schnell, die Kurve noch zu kriegen. Ich kann ihm Platz machen und sehe im Augenwinkel, wie ihm Straße und Talent ausgehen und er in

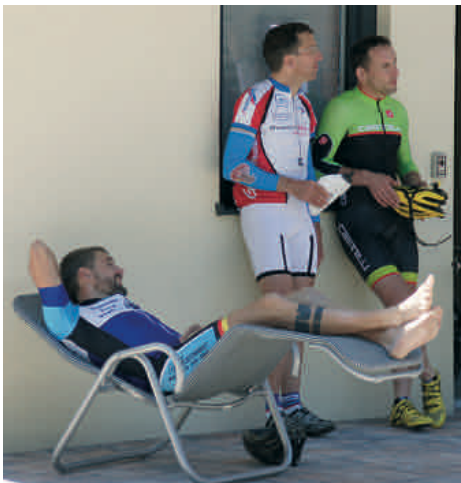


*Fokussiert im Hof unseres Quartiers*

die Wiese rodet. Eine Stunde zuvor war er mir schon aufgefallen, weil er ausgangs einer langen Geraden bei hohem Tempo ins Schlingern gekommen war - ich hatte mich schon auf Erste Hilfe eingestellt - und die folgende Linkskurve gerade noch gepackt hatte. Später darauf angesprochen meinte er, die Bremsen hätten ver-sagt, Carbonlaufräder - ohne Worte...

Glücklich wieder im Ziel, wird erst mal gefeiert; unser „Team“, gemischt aus Triathlon Team Vogtland und BMW Radsport ist stark dabei, vor allem Stephan Mende und Stefan „Henne“, Henneberg, Silvio Vogel, Torsten Sarfert, Sven Babbe und ich. Und die Vogtländer widerlegen wieder einmal das Vorurteil, dass Triathleten nur geradeaus fahren können. Henne und Silvio werden begleitet von ihren Familien. Sehr angenehm, weil auch mal andere Themen auf den Tisch kommen und schöne Fotos geschossen werden - vielen Dank an Christina und Nadine!

Im Gegensatz zum Wetter im Vorjahr haben wir vom ersten Tag weg fast durchgehend Kaiserwetter: bei strahlender Sonne stehen wir - qualifiziert durch unsere Vorjahresteilnahme - im Block A. Leider können da nur unsere drei schnellen Vogtländer mithalten: nach der



*Vor dem Einzelzeitfahren*

Eröffnung des Rennens aus dem Mini Clubman des Rennleiters ist die Spitzengruppe schnell weg, aber es folgen ja noch 5 Etappen. Die erste Etappe führt in die Berge nordöstlich des Ossiacher Sees in das Wimitzer Tal, auch bekannt als das Tal der Gesetzlosen. Höchster Punkt ist der Zammetsberg mit gut 1100 hm, in Summe stehen zum Schluss 102 km und 1700 hm auf der Uhr, Stephan wird Gesamtzwölfter!

Am zweiten Tag steht das Zeitfahren rund um den Ossiacher See über 39,6 km, gefahren im Uhrzeigersinn, auf dem Programm: gestartet wird in gestürzter Reihenfolge von einer Rampe - sehr professionell. Im Hof unserer gemütlichen Unterkunft, wir sind hier nicht die einzigen Teilnehmer, herrscht angespannte Ruhe: Stephan hat zum Aufwärmen sogar seine Rolle dabei: sein Ziel ist es, unter die zehn Schnellsten zu kommen.

Bei Kaiserwetter und fast Windstille rolle ich von der Startrampe: es läuft, die Anschaffung der Zeitfahrmachine stellt sich als lohnende Investition heraus: ich erreiche das mir gesteckte Ziel, die Strecke in weniger als 60 Minuten zu absolvieren. Die leider zahlreichen Lutscher und Züge trüben meine gute Laune nicht.

Die dritte Etappe, das Dach der Tour, führt über das Hochrindl (1609 m) nach Buggl am Bach - hier gibt's zum Abschluss ein echtes Schmankerl. Nach dem Start in Block B geht's neutralisiert bis Feldkirchen. Leider mit im Block etliche Hirnlose, die trotz Überholverbots für viel zu viele kritische Situationen sorgen. Auf der Hochebene hinter Himmelberg erwische ich eine gute Gruppe: der von schräg vorne kommende Wind fächert die Rennteilnehmer über fast die ganze Straße auf: es wird Windkante gefahren, tolle Rennstimmung. Die Auffahrt zum Hochrindl ist sehr kurzweilig, weil ich mich mit einem anderen Teilnehmer hochratsche.

Die letzten Kilometer zur Bergankunft in Buggl am Bach ziehen dann nochmal richtig

Strom: fünf Kilometer mit 400 hm, gewürzt mit Steigungsspitzen von bis zu 16%, sorgen dafür, dass uns das Mittagessen in der uralten Wirtschaft des ehemaligen österreichischen Skirennläufers Valentin Stubinger besonders gut schmeckt.

Am vierten Tag steht ein weiteres Schmanckerl auf dem Programm: Bergeinzelzeitfahren auf der Mautstraße von Villach auf die Rosstratten über 16 km und 1200 hm mit zwei Flachstücken: professionell hatten Sven und Stephan die Strecke schon mal am Vorabend mit Svens Fremdfabrikat aus Zuffenhausen abgefahren und Stephan sein Rennrad noch um jedes überflüssige Gramm erleichtert. Morgens macht die Sonne richtig Pause: es ist kalt und regnerisch; gegen Mittag reisst's dann aber auf und beim Start am Nachmittag hat's angenehme 16°C. Beim Einrollen gehe ich das Streckenprofil nochmal durch, oben auf 1700 m erwarte ich 8°C - Gott sei Dank können wir Wechselklamotten nach oben schicken. Gestartet wird wieder in gestürzter Reihenfolge: als ich von der Rampe rolle, sitzt Stephan noch auf der Rolle, Sven und Silvio sind schon unterwegs.

Mit knackigen 10% geht's los, die Steigung läßt dann aber schnell nach, im ersten Flachstück erreiche ich 55km/h - so macht Bergzeitfahren ganz besonders Spaß. Im Ziel gibt's nach einer warmen Suppe vor der Hütte Tumult: der am Vortag wegen unsportlichen Verhaltens disqua-

lifizierte Erstplatzierte Zechberger streitet mit etlichen Fahrern des Teams Strassacker - wohl höhenkrank.

Als die Sonne durch die Wolken bricht, starten Stephan und ich zur Abfahrt: wir genießen einen herrlichen Ausblick über die mit Neuschnee angezuckerten Gipfel. Die Abfahrt ist erfrischend kühl, die Straße perfekt in den Berg gebaut: weite Kurven, guter Asphalt. Trotzdem gehen wir's gemütlich an, wir wissen ja nicht, welche Tiere sich hier am Berg rumtreiben. Und Stephan vertraut seinen ultraleichten Schläuchen auch nicht wirklich. Abends ist noch lange Licht im Stall: Stephans Rad wird wieder zuverlässig gemacht.

Tag 5 bringt die Wintersport-Runde, sie führt zum geographischen Mittelpunkt Kärntens, nach Arrach: drei Berge verteilen sich auf 95 km und 1600 hm. Heute stehe ich wieder im Startblock A, das lässt professionelles Fahren auch im neutralisierten Teil erwarten. Die Sonne strahlt vom Start weg, meine Weste lege ich schon vor dem Start ab.

Die erste Welle wird mit unverändertem Tempo genommen, in der ersten längeren Steigung finde ich wider Erwarten meinen Rhythmus, nachdem ich mir beim ersten Anstieg aus Ossiach heraus gar nicht hatte vorstellen können, in dieser Form überhaupt einen längeren Berg fahren zu können. Jetzt macht die Runde richtig Spaß: die Anstiege sind immer wieder



Start zum Bergeinzelzeitfahren Sven und Sebastian

unterbrochen von Flachstücken, der Ziellanstieg besonders, auch die Gruppe arbeitet gut zusammen. Auf den letzten 1000 m kann ich leider nicht mehr mitgehen. Am Ziel dann wieder feine Kärntner Verpflegung: Kasnocken mit Grieben-schmalz und Krautsalat: echter Raketentreibstoff.

Die letzte Etappe führt über die Windische Höhe nach Bad Bleiberg über 100 km und 1200 hm. Sie ist keine wirkliche Bergetappe mehr, nur zum Schluss gibt es einen ernstzunehmenden Anstieg. Leider treffe ich im Block B wieder auf die bekannten Murkser. Auch heute wird die erste Welle vom Feld in vollem Tempo genommen. Hier passiert der einzige Massensturz der Woche: direkt neben mir scheint eine Teilnehmerin plötzlich nach links gezogen zu sein. Wie wir nachher erfahren, gab es aber keine schweren Verletzungen. Das Tempo liegt die ersten zwei Stunden bei über 36 km/h und sinkt erst in den letzten beiden Anstiegen etwas. Irgendwie ist bei mir und in der Gruppe die Luft raus: das Ziel ist jetzt, die letzten Kilometer zu

genießen und sicher anzukommen, schließlich wartet noch die Buckelpiste von Labientschau nach Erlachgraben auf uns. Die letzten Kilometer werden dann flacher und nochmal flotter, eine kleine Gruppe hat sich gebildet. Leider kommt das Ziel 2,5 km zu früh - aber egal: es war wieder eine geniale Woche mit echter Radsportatmosphäre, guter Organisation, leckerer Verpflegung und angenehm kurzen, aber knackigen Etappen in familiärer Atmosphäre. Zu unser aller Freude kommt Stephan tatsächlich unter die Top 10: Glückwunsch!

Sebastian



*Geschafft!*

# 24 Stunden Rennen Kelheim, 16./17. Juli 2016

Ich wollte schon immer mal als Teilnehmer an einem 24-Stunden-Rennen teilnehmen (kannte dies bislang nur als Zuschauer bei den 24-Stunden-Motorsport-Rennen am Nürburgring), bislang hatte sich jedoch noch nicht die Gelegenheit dazu ergeben. Anfang des Jahres traf ich zufällig in der BMW-Kantine Nik, einen Teilnehmer vom letzten „24 Stunden Rennen Kelheim“ von 2015, der dieses Jahr nicht teilnehmen konnte. Anschließend habe ich kurz mit unserem Team-Captain Ippi den Fahrertausch abgestimmt und somit war ich schon dabei.

Eine Woche vorher fand im Münchner Olympiapark das 24-h-MTB-Rennen statt und ich konnte kaum das kommende Wochenende

abwarten. Da der Olympiapark quasi vor meiner Haustüre liegt, wäre hier eine Teilnahme eigentlich auch mal angesagt, zumindest landete das spontan gegründete MTB-Team Galicia mit Jacobo und Edu am Ende auf einem hervorragenden dritten Platz.

Sebastian, mit insgesamt zehn Teilnahmen an 24-Stunden-Rennen (davon alleine acht in Kelheim) und somit ein sehr erfahrener Kamerad, gab mir eine Woche vor dem Rennen auch noch ein paar super Tipps auf den Weg, um nicht gleich bei der ersten Teilnahme vermeidbare Anfängerfehler zu machen.

So mietete Einzelfahrer Jürgen für uns alle einen großen Wohnwagen, den wir am Freitagnachmittag am alten Kanalhafen in Kelheim auf-



*Kurz vor dem Start*

stellten, und mit Ippi, Sven, Stefan, Rico und mir war das 5er-Seniorenteam somit komplett. Auch fuhren Clubmates in diversen anderen Teams (insg. waren 15 Teilnehmer/-innen von BMW Radsport in verschiedenen Teams und als Einzelfahrer am Start), die Stimmung sollte somit super werden.

Punkt 14:00 Uhr wurde am Samstag das Rennen gestartet, Ippi fuhr als Team-Captain und Erfahrenster von uns die erste Runde. Wir verfolgten das Wechselkonzept 1:2:1:2:3:4:3:4:5:1:5:1:2:3:2:3... usw., d.h. es wurde nach jeder Runde (gut 16 km) gewechselt, jedoch fuhr somit jeder nach einer Pause von ca. einer halben Stunde insgesamt zwei Runden pro Einsatz. Man kann natürlich auch die Wechselzone auslassen und mehrere Runden fahren, wenn man mag und dies im Team abgestimmt wurde. Unsere Strategie ging jedoch am Ende perfekt auf, und man konnte sich in der Nacht auch mal für zwei Stunden hinlegen (24 Stunden durch-

machen ist nicht so mein Ding, man muss ja am Sonntagnachmittag auch noch irgendwie und einigermaßen wach nach Hause kommen). Gegen Ende des Rennens fuhr dann jeder noch mal eine Runde und 6 Minuten vor Schluss am Sonntag standen für unser Team 44 Runden und 720 gefahrene Kilometer auf der Uhr. Dies bedeutete für uns einen hervorragenden 10. Platz in der Seniorenwertung.

Viele Teilnehmer fahren offenbar ungern nachts im Dunklen, ich fand vor allem diese Runden am prickelndsten, die Kühle und Ruhe der Nacht sind einzigartig. Nur das Rasseln der Kette, das Klicken der Schaltung und die Lichtkegel der Lampen machen die Nachtfahrten zum Genuss (ich fuhr mit einer leuchtstarken 1500-Lumen-Lampe am Lenker und für den Notfall als Ersatz mit einer 700-Lumen-Stirnlampe, beide Lampen zusammen leuchteten die Strecke perfekt aus). Gutes Licht ist bei diesem Rennen auch sehr zu empfehlen, da riskante



*Startrunde: Felix in Führung*

Schlüsselstellen zwar mit Scheinwerfer-Batterien sehr gut ausgeleuchtet sind, aber die dunklen und unbeleuchteten Schneisen im Wald z.T. sehr schnell gefahren werden (gute Fahrer kommen hier zur Altmühl runter auf knapp 70 km/h).

Auch wenn meine persönlichen Rundenzeiten bei der ersten Teilnahme an dieser Veranstaltung noch über 30 Minuten lagen, war ich rundum zufrieden, einer Steigerung im nächsten Jahr und der einen oder anderen Runde unter der magischen 30-Minuten-Grenze sollte somit nichts im Wege stehen. Ich denke, dass ich die meiste Zeit an den beiden Anstiegen verloren habe, da können halt austrainierte 68 kg Leichtgewichte im Gegensatz zu 86 kg Monstern ihren Vorteil ausspielen...

Ich bin nach diesem Wochenende von dieser Veranstaltung voll angefixt und es wird sicherlich nicht die letzte Teilnahme gewesen sein. Vor allem das ‚Drumherum‘ mit dem Fahrerlager

(wer auf Camping-Atmosphäre steht, kommt hier voll auf seine Kosten), lustige Kontakte zu anderen Teams, die super volksfestähnliche Stimmung durch die Kelheimer Einwohner und die anspruchsvolle Strecke mit knackigen Anstiegen und schnellen Abfahrten machen das „24 Stunden Rennen Kelheim“ aus meiner Sicht zu einem besonderen Erlebnis.

Von dem schönen Wochenende existiert auch ein kleines unterhaltsames Video, das man sich unter dem folgenden Link gerne anschauen bzw. herunterladen kann:

<https://www.magentacloud.de/share/dfsax36g4h>

Kennwort: radsport

Sportliche Grüße,  
Schleichi



BMW-Dream-Team (v.l.n.r.): Rico, Schleichi, Ippi, Sven, Stefan

# BIKE Transalp Challenge 2016 von Imst/Tirol nach Arco

## Auftakt und Vorgeschichte

Nach kaum Vorbereitungszeit und minimaler Findungsphase mit meinem neuen Transalp-Partner Jan Grebe formieren wir das 2er Masters-Team BMW Radsport.

Die Transalp Challenge kann somit kommen - eine mehr als erfolgreiche Vorbereitungsphase mit einigen Titeln ist absolviert. Hier bei mir u.a. Vize-Europameister bei der UEC Masters-EM, 3. Platz bayerische Meisterschaft, 3. Platz 12h MTB-EM von Diessen im 4er Team und etliche Podestplätze bei der Ritcheyserie. So auch Jan, der die Kurzstrecken rockte und erneut in Riva Platz 2 und einige andere Podestplätze einfuhr.

Nun heisst es Durchbeißen und bei prognostiziertem Traumwetter das Podest in der Masterswertung erklimmen!!!

Folgt dem Team BMW Radsport im Facebook-Mitschnitt mit Jan und mir.

## Tag 1 und 2

Nach zwei schönen Etappen hier bei der Transalp, aber ernüchternden Platzierungen mit Platz 6 und Platz 8, müssen wir feststellen, dass dieses Jahr in der Masterswertung schneller gefahren wird.

Trotz einiger Hilfe für meinen Teampartner Jan liegt ein overall Podestplatz mit 22 Minuten in unerreichbarer Ferne und eine Top-5-Platzierung um 9 Minuten entfernt. Somit müssen wir unsere Ziele neu einordnen und feilen an Ernährungs- und Vorbereitungsoptimierungen. Sollte es aufgehen, können wir auf Platz 5 vorfahren, falls nicht, haben wir immerhin eine sehr schöne Strecke über die Alpen bei Top-Wetter genossen.

## Tag 3

Noch mehr Ernüchterung nach der 3. Etappe - mit 4:14 h rollten wir erst als 12. Masters-Team über die Ziellinie in Livigno. Während des ganzen Rennens waren wir beide am Limit, Jan mit seiner Form an meiner Trikottasche hängend und ich in der Abfahrt hinter ihm her. Damit ist zumindest schon mal die Rollenverteilung klar geregelt und hat uns dazu verholfen den 7. Gesamtrang Masters zu halten. Der 5. Platz ist nun 13 Minuten entfernt und nur bei wundersamer Erholung meines abfahrtschnellen Teampartners möglich. Derweil tröstet mich der Damensieg von Teamkameradin Naima und natürlich das tolle Gebiet, in dem wir unterwegs sein dürfen...





#### Tag 4

Jan und ich haben heute die Dachetappe der TAC richtig genossen. Auf knapp 2800 m gab es beste Trails, Aussichten und auch wieder Verpflegungsfrauen, die an Bananen erinnerten, also eben Gelbbraun. Trotz aller Langsamkeit behielten wir den 8. Gesamtrang Masters und feilen bereits an der nächsten Strategie, siehe Transalp-Booklet. Wenn das aufgeht, brauchen wir uns keine Sorgen um die Gegner mehr zu machen, schließlich war die Taktik bereits bei der TAC 2015 ausgeplant und teilerfolgreich abgeschlossen... bleibt dabei - wir auch!!!

#### Tag 5

Heute mal wieder im Rennmodus unterwegs, untermauerte ich nach Teamabsprache die sportlichen Möglichkeiten, die ich mit einem gleichwertigen Teampartner hätte. So konnte ich auf der Königsetappe, die den ganzen Mountainbiker forderte und unglaubliche Hochgebirgstrails herzauberte, eine 16. Gesamtzeit mit 4:32 h herausholen, das wäre dann Platz 3 bei den Masters geworden, hätte ich Jan im Gepäck gehabt. Erstaunlicherweise kam mein lebenswerter Race-Partner Jan bereits 30 Minuten später ums Eck und festigte damit die nun angepeilte Top-10-Masters-Platzierung - damit geht ein guter Renntag mit positiver Stimmung zu Ende und wird gebührend gefeiert!

#### Tag 6

6. und vorletzter Tag der TAC mit der besten Leistung in dieser Woche lieferte Platz 6 in der Masters-Wertung!

Nach erneuter Teamabsprache lieferten Jan und ich uns hinten und vorne schöne Duelle mit der Masters-Konkurrenz. Endlich konnte ich auf die Zweitplatzierten aus Costa Rica aufschließen und meine Vorteile in der Abfahrt ausspielen, trotzdem sind die Jungs mit und ohne Unterstützung am Berg eine Macht. So trennten sie auf der 88 km langen und 2400 m hohen Etappe nur Sekunden von meiner Singlezeit von 4:01:28 und mich ca. 7 Minuten zu Platz 1 der Masters-Herren Debertolis/Laner, das bestätigte zumindest einmal mehr die Podest-Ambitionen bei der diesjährigen Transalp. Die Gesamtzeit 4:12:30 rettete allerdings Jan ins Ziel, der ein furioses Rennen am Limit fuhr und in Bereiche vordrang, die wir nicht mehr für möglich gehalten hatten. Leider sorgte sein Verbremser in den Schotter-Serpentinen für einen minimalen Zeitverlust und einen Stopp im Sani-Zelt.

Nun wollen wir es auf der 7. und letzten Etappe nach Arco noch einmal wissen und wollen mit aller Kraft einen Podestrang erkämpfen - möge die Macht mit uns sein!

*Foto im Hintergrund: Überquerung Paso Alpisella*



*Blick vom Quartier Reschnerhof am Reschenpass*

### **Tag 7**

Die finale Etappe brachte uns mit einer starken Teamleistung das bisher beste Ergebnis dieser Transalp! Auf der Strecke von Trento nach Arco öffnete zwar der Himmel seine Schleusen, jedoch verhalf ich Team-Partner Jan zu seiner alten Stärke zurückzufinden. Das sorgte bei extrem rutschigen Verhältnissen in der Abfahrt vom Bondone-Sattel und in der folgenden Enduro-Wertung auf dem Marocche-Trail für feuchte Finger und einen furiosen Zieleinlauf

nach Arco. Mit einer Zeit von 4:14 h hatten wir zwar mehr als 15 Minuten Rückstand auf die Mastersspitze um A.Laner/M.Debertolis, und 5 Minuten auf das drittplatzierte Team 7Card II aus Costa Rica, bedeutete aber Platz 4 für uns und war somit ein versöhnliches Ergebnis dieser schweren Transalp. Untermauert wurde dieser Erfolg vor allem durch Überholmanöver am ersten 1400-Hm-Anstieg, hier konnten wir zunächst das viertplatzierte Craft Rocky Mtn.Factory Team überholen und lieferten uns



*Pasta-Party mit Jan auf 2000 m im Skigebiet Scoul*



*Blick nach Süden inklusive der spektakulären Brücke zum Zielfinish*

bis zum Sattel und auch in der folgenden Steilabfahrt ein packendes Rennen mit Team toMotionRacing um S.Danovski und M.Friedrich. Letztlich verhalf mir mein Fully und die vielen Alpenrennen dieser Saison zum Überholen der

beiden und danach die bewährte Uphillstärke mit Jan im Schlepptau über die letzte Kuppe. Danach brachten wir den errungenen Zeitvorsprung von knapp 3 Minuten sicher bergab und formierten mit den heutigen Grandmaster-



*Start zur 4. Etappe aus Block A2*



... wohl angekommen im Zielort Bormio

Gewinnern um Torsten Damm den bekannt emotionalen Zieleinlauf... nun ist das nächste große Ziel Cape Epic 2017, mit einem gleichstarken Teampartner, aber darüber mehr nach den heutigen Feierlichkeiten!!!

Fahrer: Jan Grebe und Oswald Ehrmann  
als Team BMW Radsport

Bericht: Oswald



Finish-Foto mit dem frischgebackenen Race-Across-America-Sieger Pierre Bischoff



Masters-Dauergewinner Andreas Laner (IT) bei Übergabe eines seiner Leader-Trikots an mich



*Kleines Lockerungsbier im Quartier Meridian - Brenta im Hintergrund*



*Startfoto mit nepalesischem Meister*



*After-Race Foto Team BMW im Zielort Arco*



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***



# Transcontinental Race #4 2016

**29.07.2016, Geraardsbergen:** Nach 9 Monaten intensivem Radtraining fand ich mich an der Startlinie zur vierten Ausgabe des Transcontinental Race (TCR) wieder, einem Rennen ohne Unterstützung von Geraardsbergen (Belgien) nach Canakkale (Türkei), mit vier Kontrollpunkten. Die gesamte Route von Start bis Ziel, entlang der Kontrollpunkte, muss von jedem Teilnehmer selbst geplant werden. Meine Route sollte sich über 4000 km und ca. 42000 Hm erstrecken. Mein Plan war, zwischen 12 und 14 Tagen zu finishen. Ich hatte nie zuvor ein Langdistanzrennen bestritten, lediglich Ein-Tages GranFondos, und dieses Jahr einige 300+km-Trainingsfahrten und ein Everesting zur Vorbereitung auf das TCR. Von meinem Trainingszustand aus war ich mir sicher, dass ich im Schnitt 300 km pro Tag würde fahren können, aber letztendlich weißt du nie, wie dein Körper nach fünf Tagen und mehr auf solch lange Distanzen reagieren wird, wenn du solch ein Rennen zuvor noch nie gefahren bist!

Ich war Mike Halls (Organisator des TCR) „World Cycle Race“ im Jahre 2012 mit größtem Interesse im Internet gefolgt, und seither war der Wunsch, selbst einmal ein Langdistanzrennen zu bestreiten, stetig in mir gewachsen. Nachdem ich bei der 2015er Ausgabe des TCR als „dot watcher“ mitgeholfen hatte, war ich mir sicher, dass ich mich für die 2016er Ausgabe anmelden musste!

Am Vorabend des Startes war ich mit Elke mit dem Auto 600 km von München nach Düsseldorf gefahren, um dort die Nacht bei Elkes Schwester Silke zu verbringen. Am Morgen des 29. August fuhren wir alle zusammen die verbleibenden 250 km nach Geraardsbergen, wo ich ein Hotelzimmer gebucht hatte, um vor dem Start um 10 Uhr abends nochmals etwas ausruhen zu können. Die lange Anfahrt

direkt vor dem Start war nicht ideal, und ich hätte mir gewünscht, etwas ausgeruhter in meine zweiwöchige Reise zu starten.

Nur ein paar Tage zuvor hatten wir unsere Kappen(Start)-Nummern erfahren. Meine war die 46! Als ehemaliger Motorrad-Rennfahrer, der es noch immer liebt die Moto-GP-Rennen im TV anzuschauen, war die 46 eine große Ehre für mich, da dies die Startnummer des legendären Valentino Rossi ist - so musste ich sofort ein „VR46“-T-Shirt bestellen, das tatsächlich noch am Tag meiner Abreise eintraf!



*Auf der Muur von Geraardsbergen, ein paar Stunden vor dem Start*

Nach der Registrierung genossen wir ein gutes Mittagessen, danach fuhr ich mit dem Rad zur Muur von Geraardsbergen und die ersten 5 km meiner geplanten Route. Ich wollte vermeiden, dass ich schon nach ein paar hundert Metern anhalten müsste, im Dunkeln und inmitten des TCR-Pelotons, um meine Route auf dem Garmin Edge1000 zu checken!

Zurück im Hotel versuchte ich mich mit einem 1,5-h-Nickerchen nochmals etwas zu erholen -

leider viel zu wenig - dann war es auch schon Zeit für das Abendessen, wo ich meine Speicher mit einer großen Pizza auffüllte. Die Nervosität stieg nun ständig so kurz vor dem Start.

### **Tag 1, Geraardsbergen - Nevers (Belgien - Frankreich, Länder #1&2)**

*524 km, 4009 Hm, 19:50 h Fahrtzeit, 26.4 km/h*

Alle Teilnehmer sammelten sich ab 21 Uhr auf dem Marktplatz von Geraardsbergen, die Nervosität war spürbar. Pünktlich um 22 Uhr fiel der Startschuss, und wir starteten auf eine neutralisierte Runde durch die Stadt, bevor wir die Mauer von Geraardsbergen hinauffuhren. Hunderte von Zuschauern mit Fackeln säumten den Weg, was den Start sehr speziell machte. Während der Abfahrt von der Mauer verschwanden alle Teilnehmer in verschiedenen Richtungen ins Dunkel der Nacht.

Ich hatte mir hauptsächlich kleine Straßen in Belgien und Frankreich ausgesucht, um Autoverkehr und betrunkene Fahrer in der ersten Nacht zu meiden. Ich befuhr sogar einige Pflastersteinpassagen in Belgien und fühlte mich wie bei der Flandernrundfahrt. Es war ein seltsames Gefühl, nun auf der Route zu sein, die ich einige Monate zuvor virtuell geplant hatte. Den größten Teil der Nacht fühlte ich mich sehr einsam. Nur wenn ich größere Straßen querte oder diesen für ein paar Kilometer folgte, traf ich den ein oder anderen TCR-Teilnehmer.

Nach ca. 150 km und 5,5 h im Sattel fühlte ich mich zum ersten Mal hungrig und stoppte für ca. 15 min. um eine Kleinigkeit zu essen. Charlotte, die Frau meines Freundes Howard, hatte zwei Power-Fruchtkuchen für mein erstes Wochenende gebacken. Aus Erzählungen der vorangegangenen drei Rennen wusste ich, dass es speziell an Wochenenden in Frankreich nicht einfach war, etwas Essbares zu finden. Daher war ich nun sehr froh darüber, während der ersten beiden flachen Tage diese 1,5 kg Mehrgewicht an Nahrung mit mir zu führen.

Gegen Morgendämmerung wurden meine Augenlider zunehmend schwerer und ich entschied mich für ein einstündiges Nickerchen auf einer Parkbank. Erstaunlich, wie frisch man danach schon wieder ist! Nur der Magen knurrte bald schon wieder, doch leider scheinen französische Bäckereien nicht vor 8 Uhr zu öffnen! Ein kurzer Stopp an einem Tabakshop für einen Kaffee zu meinem Fruchtkuchen war besser als nichts...

In Aeroposition flog ich nun förmlich dahin und überholte einige Konkurrenten. Gegen 11:30 Uhr fuhr ich nach Provins hinein. Obwohl dies eine größere Stadt war, konnte ich noch kein geöffnetes Restaurant finden, um ein richtiges Mittagessen zu mir zu nehmen! So saß ich ein weiteres Mal mit meinem Fruchtkuchen und einem Kaffee vor einem Tabakladen... ich hatte bereits begonnen, dieses Land zu hassen... Ich plante, in der nächstgrößeren Stadt zu stoppen, um dort ein vernünftiges Mittagessen zu mir zu nehmen.

Ich traf um 14:30 Uhr in Sens ein, mit 366 km in der Tasche, und musste feststellen, dass ich nun zu spät dran war, um ein offenes Restaurant zu finden! Alle Restaurants hatten bereits ihre



„Mittagessen“ in Provins nach 316 km;  
Charlotte's Power-Fruchtkuchen



Küche geschlossen und niemand war gewillt, mir noch etwas Essbares anzubieten - Zefix! Aber dann zum guten Schluss, auf dem Weg hinaus aus der Stadt, sah ich den Wegweiser zu McDonalds! Ich muss zugeben, dass ich in diesem Moment sehr froh darüber war, dieses Fast-Food-Restaurant gefunden zu haben! Zwei Double-Cheesburger für den sofortigen Verzehr und einen für meine Trikottasche, plus eine Coke und Wasser für meine Flaschen waren genug Energie, um mich für die nächsten 5-6 Stunden zu versorgen.

Ursprünglich hatte ich gehofft, ich könnte ohne Übernachtung bis zum ersten Check Point (CP) in Clermont-Ferrand durchfahren. Aber aufgrund der Zeitverluste durch Essenssuche, und längere Pausen als geplant, beschloss ich gegen 22:30 Uhr in Nevers nach einem Hotel Ausschau zu halten. Die Prozedur im Hotelzimmer sollte für die nächsten 12 Tage dieselbe bleiben, und von Tag zu Tag noch etwas zeitoptimiert werden: raus aus den Radklamotten, diese im Waschbecken auswaschen, selber duschen, Shorts und T-Shirt anziehen, zum Essen gehen, dann 4-4,5 Stunden schlafen.

## Tag 2, Nevers - Charolles (Frankreich)

354 km, 2372 Hm, 13:01 h Fahrzeit, 27.2 km/h

Ich startete wieder um 4:45 Uhr mit drei Stück Fruchtkuchen und einer Tasse Kaffee im Magen, die ich mir im Zimmer zubereiten konnte. Nach ca. 100 km und 3,5 h Fahrt war ich dennoch froh, direkt an der Straße ein offenes Café zu finden. Leider gab es nur Croissants, aber zusammen mit Kaffee, Coke und Wasser war ich nun bereit für die letzten 65 km bis zum CP1. Ich traf nun mehr und mehr Teilnehmer, und einige fuhren bereits in entgegengesetzter Richtung. Ich flog wieder förmlich, da die Route bis CP1 nun recht flach war. Ich erreichte den Kontrollpunkt um 10:56 Uhr auf dem 26. Platz - nicht so schlecht in Anbetracht der Tatsache, dass ich „lang“ und gut in einem Hotel geschla-

fen hatte! Ich hielt nur 10 min., um meine Brevetkarte gestempelt zu bekommen, und einen weiteren Kaffee und eine Coke zu trinken, dann startete ich den Aufstieg zum Col de Ceysnat, dem ersten richtigen Anstieg des Rennens mit 700 Hm, der zur CP1-Pflichtroute gehörte. Die Straße war nass und am Gipfel tröpfelte es ein wenig, aber ich hatte wohl glücklicherweise gerade den großen Schauer verpasst!

Zurück in der Stadt nahm ich mein Mittagessen in einem Restaurant direkt an der Straße zu mir, das ich während meiner Fahrt zum Col de Ceysnat entdeckt hatte. Ein gutes Steak mit Pommes, zusammen mit zwei Cokes, waren wieder genügend Energie für die nächsten vier Stunden. Ich hatte eine Route mit möglichst wenigen Anstiegen ausgewählt, um möglichst viel Nutzen aus meinen Aero-Laufrädern ziehen zu können. So fuhr ich fast 70 km auf derselben Route zurück Richtung Nevers, bevor ich ostwärts in Richtung Schweiz abbog. Ich fuhr teilweise auf sehr kleinen Straßen mit sehr wenig Verkehr - was jedoch auch wenige Ortschaften bedeutete, in denen ich Wasser nachtanken konnte. Nach 290 km fand ich schließlich ein kleines Restaurant, das sogar um 17:30 Uhr geöffnet war! Leider gab es nur wieder ein



Col de Ceysnat

paar Croissants, aber wenigstens konnte ich etwas trinken und meine Flaschen auffüllen. So war der Stopp sehr kurz, aber ich würde bald etwas Vernünftiges zu essen brauchen. 1,5 Stunden später fand ich in Digoïn ein italienisches Restaurant mit hervorragender Pizza. Neben dem Essen her googelte ich nach einem Hotel in den nächsten 20-50 km und fand schließlich eines in Charolles, das ich sofort buchte. 21:15 Uhr traf ich in dem Hotel ein und startete sofort meine tägliche Prozedur, begleitet von zwei Bieren. Kurz darauf war ich schon im Tiefschlaf - ich hatte in zwei Tagen 877km und 6380 Hm mit Gepäck zurückgelegt...

### **Tag 3, Charolles - Grindelwald (CP2) (Frankreich - Schweiz, Land #3)**

*373 km, 3846 Hm, 14:58 h Fahrtzeit, 24.9 km/h*

Ich startete bereits wieder um 4 Uhr und mein Ziel war es, diesen Tag am CP2 in Grindelwald zu beenden. Ich wusste, dass mehr als 360 km und knapp 4000 Hm vor mir lagen, sodass ich während des Tages möglichst keine Zeit verlieren durfte. Da Grindelwald auf 1000 m Höhe liegt, wollte ich unterwegs dort auch ein Hotel buchen - zumal Mike Hall beim Briefing erwähnt hatte, dass in Grindelwald wegen des Nationalfeiertages wahrscheinlich alle Hotels ausge-

bucht seien! Zu meinem sehr frühen Frühstück hatte ich einmal mehr Charlottes Fruchtkuchen. Aber dennoch war ich sehr froh in Louhans bereits kurz vor 7 Uhr ein offenes Caffee zu finden, in dem ich für 35 min. stoppte. Leider geben Croissants für ihr Volumen nicht sehr viel Energie zurück, so dass ich bereits 90 min. später in Crancot einen weiteren kurzen Stopp benötigte, nachdem ich einen steilen 300 m Anstieg auf einer sehr kleinen Straße bewältigt hatte. Die meiste Zeit gab es nur wenig Verkehr, fantastische Landschaft, blauen Himmel und Rückenwind, sodass ich die Fahrt nach Pontarlier auf der Hochebene, 800 m über Meeresspiegel, genoss. Sogar die italienische TCR-Filmcrew überholte mich hier und filmte ein kurzes Interview vom fahrenden VW Bus aus!

Den schon weit vorher mit Schildern angekündigten McDonalds konnte ich in Pontarlier leider nur nach langer Suche finden. Hinzu kam, dass ich im Inneren eine endlose Schlange von Menschen vor den Schaltern fand! Zumindest war die Energiedichte der Burger deutlich höher als die der Croissants...

Ein paar Kilometer und einen kurzen Anstieg später betrat ich mein drittes Land, die Schweiz, wo ich auch #114 Darren Franks traf. Unsere Route führte uns nördlich des Neuenburgersees



*6:30 Uhr in Tournus*



*La Saone*

und beim Anstieg zum Tunnel war Darren etwas schneller als ich und fuhr mir davon. Die Fahrt durch den Tunnel war eine der beängstigsten meiner ganzen Reise, denn es war extrem dunkel und mit dem starken Verkehr auch unangenehm laut. Oben angekommen stand wieder die italienische Filmcrew und ich musste für ein paar Minuten anhalten, um meinen Adrenalinpiegel wieder runter zu bringen...

Die schnelle Abfahrt war ein guter und verdienter Ausgleich mit viel Spaß. Ich traf Darren schon wieder, der an einer Bushaltestelle an seiner Kette arbeitete. So beschloss ich, ebenfalls kurz zu stoppen, um ein kleines Schwätzchen zu halten, und dachte, meine Kette könnte nun nach mehr als 1000 km ruhig auch ein paar Tropfen Öl vertragen - sie hörte sich schon etwas trocken an! Da ich noch ca. 130 km bis Grindelwald vor mir hatte, vergeudete ich nicht viel Zeit und fuhr noch vor Darren wieder weiter.

Mit einem weiteren kurzen McD-Zwischenstopp erreichte ich gegen 20:30Uhr den Thunersee - die Sonne ging gerade unter, und ich hatte noch immer 30 km zu fahren, mit einem finalen Anstieg von ca. 500 Hm - und ich war schon wieder hungrig! Außerdem musste ich noch ein Hotel finden - das hatte ich komplett vergessen! So stoppte ich kurz am See, genoss

den Sonnenuntergang bei einem Powergel und googelte nebenher nach einem Hotel in Grindelwald. Schließlich fand ich sogar ein freies Zimmer in einem der teuersten Hotels dort und buchte es ohne lang zu überlegen. Trotz des Preises war ich sehr froh, denn ich fühlte mich bereits sehr müde und ich erwartete eine sehr kalte Nacht, die ohne ein Bett sicherlich sehr unbequem gewesen wäre.

Der letzte Anstieg nach Grindelwald zog sich; es war dunkel und kalt und ich war müde.



*#114 Darren Franks nach der Abfahrt zum Neuenburgersee*

Ich erreichte CP2 nach 2 Tagen, 23 Stunden und 45 Minuten auf Platz 17! Nachdem ich mein Hotel gefunden hatte, leerte ich die Minibar (die im Preis enthalten war!), und nachdem ich mich und meine Kleidung schnell gewaschen hatte bekam ich sogar noch ein gutes Abendessen im Hotel Restaurant. Ich plante, diese Nacht etwas länger zu schlafen und das Frühstück um 7 Uhr zu genießen. So konnte ich bei Tageslicht und mit ausreichend Energie in den Tag der 4 Pässe starten - obwohl mir schon bewusst war, dass ich durch den langen Schlaf einige Positionen verlieren würde.

**Tag 4, Grindelwald - Lugano (Schweiz - Italien, Land #4)**

220 km, 4359 Hm, 11:23 h Fahrtzeit, 19.4 km/h

Der Wecker klingelte um 6:45 Uhr, und pünktlich um 7:00 Uhr saß ich bereits in Radklamotten am Frühstückstisch. Ich genoss mein erstes ausgiebiges und sehr gutes Frühstück und machte mich schon um 7:50 Uhr auf den Weg, den ersten Pass des Tages, die Große Scheidegg, zu erklimmen. Einmal musste ich wegen eines Postbusses anhalten, der mich auf der engen Straße, die ansonsten für den Autoverkehr gesperrt ist, überholen wollte. Später

überholte mich noch Daniel Fisher, den ich dann am Gipfel wiedertraf. Es war zwar etwas wolkig, aber die Aussicht war grandios, und Regen war erst für den späten Nachmittag vorhergesagt.

Der nächste Anstieg zum Grimselpass betrug 1500 Hm, von 650 m auf 2165 m, und ich war sehr froh, dass der Himmel etwas bewölkt und es nicht so heiß war. Dennoch benötigte ich fast 2,5 h für diesen Anstieg! Bei der Abfahrt hat man einen wunderschönen Ausblick auf den Furka Pass, der die nächsten 700 Hm Anstieg bedeutete. Doch zuvor lud ich meine Energiespeicher am Fuße des Furka Pass mit der besten Pasta Carbonara auf, die ich seit langer Zeit gegessen hatte!

Ich erreichte den Gipfel des Furka Pass gegen 15:30 Uhr auf Platz 20 - somit hatte ich lediglich drei Positionen seit meiner Ankunft in Grindelwald eingebüßt, trotz des langen Schlafes im Hotel! Die Film Crew knipste wieder ein paar Fotos, und da es gerade anfang zu tröpfeln, verlor ich keine Zeit, zog meine Regenjacke über (eher als Windschutz) und nahm direkt die Abfahrt in Angriff. Ich konnte dem Regen erfolgreich entfliehen, und nach einer Abfahrt von 900 Hm startete ich den letzten Aufstieg des Tages zum St. Gotthard Pass - weitere 600 Hm. Ich



Kurzer Stopp am Thunersee



Start zur Großen Scheidegg (1962 m)



*Hotel Belvedere, Furka Pass (007 Goldfinger!)*

war hier erst der zweite Teilnehmer hinter Stuart Birnie, der sich wie ich für die südliche Route entlang des Comer Sees und Gardasees entschieden hatte. Diese Route versprach deutlich weniger Anstiege (~3000 Hm weniger), war jedoch ca. 100 km länger als die direkte Route zum CP3 über mehrere weitere Pässe.

Am Gipfel angekommen war es bereits 17 Uhr, und ich hatte erst 108 km zurückgelegt! Ich wollte wenigstens noch bis zum Luganer See fahren - also weitere 110 km; glücklicherweise verzeichnete die Strecke bis dorthin 1800 Hm Abstieg und nur wenige ganz kurze Anstiege! Ich traf kurz nach 21 Uhr in Lugano ein, wo ich das erstbeste Hotel direkt am See wählte.

Es war eine warme Sommernacht und ich genoss mein gutes und gehaltvolles Abendessen im Restaurant gleich neben dem Hotel, mit Blick auf den See.

### **Tag 5, Lugano - Predazzo (Italien)**

*389 km, 2933 Hm, 14:34 h Fahrtzeit, 26.7 km/h*

Ich startete etwas spät, 4:50 Uhr, und ohne Frühstück. Mein Ziel war es, CP3 noch in dieser Nacht zu erreichen. Mein Plan war, mit über 28 km/h Schnitt über die Po-Ebene zu fliegen (was



*#133 Daniel Fisher am Gipfel der Gr. Scheidegg*

ich auch schaffte), aber viele Dinge gingen an diesem Tag schief, so dass ich nicht den vollen Vorteil aus meiner Routenwahl ziehen konnte...

Nach 6 Uhr, kurz vor der italienischen Grenze, fand ich eine Tankstelle, die gerade geöffnet hatte. Es gab zwar keine warmen Speisen, aber zwei Kaffees, Fruchtsaft und Wasser für meine Flaschen, und zwei Packungen Schokokekse taten ihren Job für die nächsten drei Stunden bis Bergamo, wo ich dann einen weite-



*St. Gotthard Pass, 2106 m*

ren kurzen Frühstücksstopp einlegte. Die Temperatur war bereits auf 23°C gestiegen und alles war soweit bestens.

Kurz vor Brescia, gegen Mittag, brannte die Sonne bereits mit über 30°C und plötzlich war das Display meines Garmin Edge1000 komplett eingefroren - das Gerät zeigte keinerlei Reaktion, was auch immer ich drückte! Ohne Navigationshilfe durch Brescia hindurch war das absolute Chaos, und die Beschilderung führte mich zwischenzeitlich sogar für ein paar Kilometer auf die Autobahn! Nach der nächsten Ausfahrt fand ich endlich einen Wegweiser Richtung Gardasee - exakt wohin ich wollte. Bei der nächstbesten Pizzeria außerhalb hielt ich an, um meine Mittagspause einzulegen. Ich hatte 12:30 Uhr bereits 180 km hinter mir, und es waren nun bereits 33°C. Ich hatte schon sehr in dieser großen Hitze gelitten, so dass ich über eine Stunde stoppte, um etwas abzukühlen. Leider war die Pizza hier eine der schlechtesten meines Lebens, so dass ich nicht einmal alles essen konnte! Zumindest schaffte ich es, meinen Garmin zu reseten, und es schien, als ob sogar meine Daten geloggt waren.

Eine gute Stunde später erreichte ich Sirmione am Gardasee. Es war nun mit 37°C unglaublich heiß! Um meinen Körper abzukühlen, tauchte ich mein Trikot in kaltes Wasser, wann immer ich eine Quelle oder einen Wasserhahn neben der Straße fand. Doch allmählich fing nun auch mein Gesäß an, sich wegen der Feuchtigkeit wund zu reiben. Ich brauchte unbedingt zusätzliche interne Kühlung, und stoppte für ein großes Eis im Schatten. Weitere 40 km später fühlte ich mich so schlecht und überhitzt, dass ich in einem Kaffee für 1,5 h stoppte und so viel wie möglich trank. Auch ein kleines Nickerchen auf der Eckbank war nötig; nur hatte ich überhaupt keinen Appetit, um irgendetwas zu essen.

Es war nun 18 Uhr und ich hatte aufgrund meiner vielen Stopps erst 260 km zurückgelegt.

Zumindest waren die Temperaturen nun auf etwas unter 30°C gesunken, und die Sonne brannte nicht mehr auf die Haut. Außerhalb von Rovereto kam endlich mein Appetit zurück und ich stoppte für zwei Portionen Spaghetti Carbonara; danach war es bereits 20 Uhr, aber ich hatte nun zumindest 300 km in der Tasche - was jedoch nicht genug war. Ich hatte ja einen richtig großen Tag geplant! Ich wollte nun wenigstens noch einen Teil des Aufstieges zum Passo Pellegrino schaffen! 00:30 Uhr hatte ich dann weitere 1000 Hm und 88 km zurückgelegt und beschloss nun, hinter der Tankstelle in Predazzo zu biwakieren. Obwohl ich mich auf 1000 m befand, war es komfortabel und warm in meinem Daunenschlafsack, und ich fiel sofort in Tiefschlaf. Hätte ich nicht all die Probleme mit Garmin und vor allem mit der großen Hitze gehabt, hätte ich nun in Alleghe am CP3 sein und in einem Bett schlafen können!

### **Tag 6, Predazzo - Spittal a.d. Drau mit CP3 (Italien - Österreich, Land #5)**

*240 km, 3174 Hm, 10:24 h Fahrzeit, 23.1 km/h*

Ich hatte meinen Wecker auf 5:45 Uhr gestellt. Obwohl ich bei meinem ersten Biwak gut geschlafen hatte und mich richtig warm und komfortabel in meinem Schlafsack fühlte, war ich bei Weitem nicht so gut erholt wie die Tage zuvor in einem Hotelbett. Ich hasste den Gedanken, dass ich nun meinen warmen Schlafsack verlassen, und alles im Kalten packen musste, und kein Bad und Toilette hatte, um mich aufzufrischen.

Nach einem Minimal-Frühstück (ein Riegel) startete ich 6:20 Uhr mit dem unmittelbaren Anstieg zum Passo Pelegrino (1918 m). Der 900-Hm-Anstieg auf 21 km Länge war nicht steil, aber mein Magen forderte schon Nahrung an. Ich hatte nicht mehr viel in meinen Beuteln, so dass ich am Gipfel lediglich für 10 min. stoppte, um einen weiteren Riegel zu essen und das obligatorische Gipfel-Selfie zu schießen.

Ich hatte diesen Teil meiner Route bereits im Mai mit Howard abgefahren, so dass ich genau wusste, dass die letzten 30 km bis zum CP3 in Alleghe nicht sehr hart waren. Nach der Abfahrt kam nur noch ein leichter 200-m-Anstieg, so dass ich gegen 9 Uhr im Hotel Europa ankam. Die bekannte Langdistanz-Radfahrerin Juliana Buhring (u.a. Weltrekord um die Erde) war eine der Helfer, die die TCR-Teilnehmer empfangen und unsere Brevet-Karten stempelten. Glücklicherweise verweigerte sie nicht das Foto mit mir, obwohl ich sicherlich nicht den besten Geruch trug, nach 1,5 Tagen ohne Dusche und ohne meine Bekleidung gewaschen zu haben...

Ich war so glücklich, nun ein ausgiebiges Frühstück im Hotel zu mir nehmen zu können, und hoffte, meine Fahrt rasch fortsetzen zu können. Aber irgendwas stimmte nicht mit mir - ich fühlte mich plötzlich schwindelig und schwach, mein Kreislauf spielte total verrückt. Lag es an der gestrigen Hitze und Dehydrierung, oder stimmte irgendetwas mit dem Frühstück nicht? Ich weiß es immer noch nicht. Auf jeden Fall hatte ich zu kämpfen und dachte, ich könnte meine Fahrt nicht weiter fortsetzen und müsste aufgeben! Aber bevor ich dies tun würde, beschloss ich erst einmal ein Nickerchen im Schatten am See zu halten. Ich glaube, ich schlief mehr als eine Stunde, da es bereits 11:20 Uhr war, als ich mich zum Weitermachen entschloss. Ich wusste zu diesem Zeitpunkt nicht, wie weit ich wohl kommen würde - aber zumindest fühlte ich mich nun wieder deutlich besser.

Ich benötigte 2:10 h um die 1200 Hm zum Passo Giau zu erklimmen, dem Ende des CP3-Parcours - was natürlich sehr langsam war! Es war wieder ein heißer Tag, und selbst auf 2200 m zeigte der Garmin noch 27°C an! Ich stoppte nur kurz für ein paar Fotos und fuhr die 1000 Hm sehr schnell hinab nach Cortina. Endlich war auch mein Appetit wieder zurück und ich beschloss, ein ausgiebiges Mittagessen in der letzten italienischen Stadt auf meiner Route ein-

zulegen. Ich genoss hervorragende Spaghetti und einen riesigen Eisbecher, bevor ich meinen Weg Richtung Österreich fortsetzte. Die meisten Fahrer waren von hier Richtung Süden zur kroatischen Küste weitergefahren, aber ich hatte mich für eine direktere inländische Route durch den Balkan zum CP4 in Montenegro entschieden. Mein Ziel war nun, heute noch Spittal in Österreich zu erreichen, weitere 150 km von Cortina; und bisher hatte ich erst 87 km in fast 9 Stunden zurückgelegt!

Meine Energie war nach dem späten Mittagessen in Cortina zurückgekommen, so dass ich nach einem leichten 300-m-Anstieg gleich nach der Stadt förmlich auf der großen SS51 nach Lienz hinab flog, trotz des starken Verkehrs: 80 km mit 800 Hm Höhenverlust in 2:35 Stunden. Mein Ziel war nun nur noch weitere 75 km entfernt, so dass ich mich für einen kurzen Nachtank-Stopp in einem McDonalds entschied. Während ich zwei Doppel-Cheesburger aß, googelte und buchte ich ein Hotel in Spittal, welches ich 2,5 Stunden später um 20:50 Uhr erreichte. Und man wird es kaum glauben, aber nachdem ich meine übliche Reinigungsprozedur durchgeführt hatte, war ich schon wieder hungrig! Zum Glück hatte das Hotel ein sehr gutes Restaurant, und da es ein schöner milder Sommerabend war, konnte ich auch draußen sitzen.

### **Tag 7, Spittal a.d. Drau - Karlovac (Österreich - Slowenien - Kroatien, Land #7)**

*293 km, 2584 Hm, 11:55 h Fahrzeit, 24.6 km/h*

Leider bot mir das Hotel weder ein frühes Frühstück, noch ein Vesperpaket für meinen frühen Start an, so dass ich 5:15 Uhr wieder einmal ohne Frühstück aufbrechen musste. Zum Glück passierte ich ca. 30 km später in der Nähe von Villach eine große Agip-Tankstelle mit eigenem Café, sah sehr einladend aus, und ich war mehr als erfreut dort eine bayeri-

*Blick vom Grimsel Pass zum Furka Pass (2436 m)*



Luganer See



Gardasee, Sirmione

sche Spezialität zu finden: Leberkäsemmel! Ich bestellte sogleich zwei davon, zusammen mit zwei großen Kaffees und einem Liter Orangensaft - diese Menge zu dieser frühen Stunde hatte die Bedienung offensichtlich nicht erwartet, da sie mich zweimal nach einer Bestätigung für die Kaffees und Semmeln fragte. Nach nun sechs Tagen mit vorrangig Croissants zum Frühstück fühlte ich mich befriedigt und glücklich und bereit für den bevorstehenden Anstieg über den Wurzenpass, der nach Slowenien führt.

Dieser Pass ist ein Anstieg von lediglich 540 Hm, aber jemand hatte mir nur zwei Tage vor dem Start erzählt, dass es dort Rampen mit 20% Steigung gibt! Na gut, ich dachte mit meiner 34/32 Übersetzung sollte dies kein Problem sein. Mein Garmin-Display zeigte schon bald Steigungen von über 10% an, mit Spitzen bis 16%. Nach einer Kehre erschien dann das Verkehrszeichen mit 18% Steigung und eine gerade steile Rampe vor mir. Nach nur wenigen Metern entschied ich, diesen steilen Anstieg besser



Biwak hinter der Tankstelle in Predazzo



Juliana Buhring und ich am CP3





Passo Giau; Copyright: PEdAL ED, Photographer: Giovanni Maria Pizzato

zu Fuß zurückzulegen, anstatt zu versuchen nicht vom Rad zu fallen. Bei der Finisher-Party erzählte mir Sieger Kristof Allegaert, dass sogar er hier schieben musste! Der letzte Teil des Passes war wieder fahrbar, und ich war etwas überrascht, am Gipfel einen alten Panzer vorzufinden.

Die nächsten 100 km vergingen wie im Flug, da ich 700 Hm Abstieg mit Rückenwind genießen konnte, was in einem 28 km/h Schnitt resultierte. Meine Gesäßprobleme, die am 5. Tag in Italien begonnen hatten, wurden nun leider immer schlimmer; je rauher der Straßenbelag war, desto unwohler fühlte ich mich im Sattel. Und ich hatte den Eindruck, dass der Straßenbelag schlechter wurde, je weiter ich Richtung Osten fuhr.

Punkt 12 Uhr, mit 142 km in der Tasche, kam ich wieder an einer großen Tankstelle vorbei. In Slowenien beherbergen diese oft ein Mini-

Restaurant oder ein Café, was auch hier der Fall war - also war dies der optimale Mittagsstopp für mich. Außer einem kleinen Anstieg folgten nur flache und leicht abfallende Passagen. Straße und Verkehr waren ok, und ich fühlte mich in Slowenien niemals unsicher. Die Temperaturen waren bereits wieder auf über 30°C angestiegen, jedoch brannte die Sonne nicht so stark herab wie in Italien, da der Himmel leicht bewölkt war. Da ich keine weitere Dehydrierung und Überhitzung wie in Italien riskieren wollte, stoppte ich nach gut 200 km nochmals in einem Biergarten, um mich und meine Flaschen zu füllen und Kaffee und Kuchen zu genießen. Ein kurzer Check meiner Route signalisierte mir, dass ich weitere 100 km bis Karlovac in Kroatien vor mir hatte, was eine gute Hotelübernachtung bieten könnte. Der Himmel vor mir wies bereits ein paar dunkle Wolken auf, und meine Wetter-App sagte für den Abend in Karlovac Gewitter



Passo Giau nach Cortina



Panzer am Gipfel des Wurzenpass (1070 m)

voraus. Daher vergeudete ich nicht zu viel Zeit im Biergarten und brach schnell wieder auf. Es warteten nur noch ein sanfter Anstieg, ansonsten überwiegend flache Strecke auf mich, so dass ich Karlovac kurz nach 20 Uhr erreichte - noch immer im Trockenen, aber mit dunklen Wolken rundherum. Ich wählte das nächstbeste Hotel, das wie ein kleines Schloss aussah und am Fluss Korana lag und nach diesem benannt war. Obwohl es ein 4-Sterne-Hotel war, war es kein Problem, mein Fahrrad in das große Zimmer mitzunehmen. Nach meiner Wasch-Prozedur ging ich hinab ins Restaurant, wo ich ein vorzügliches Drei-Gänge-Menü mit zwei Flaschen des lokalen Bieres (Karlovac) auf der überdachten Terrasse zu mir nahm, und ein spektakuläres Gewitter-Blitzen ringsum beobachten konnte, bevor dann der Regen einsetzte. Ich war sehr glücklich, dass ich in diesem Moment im Trockenen saß, und wusste, dass ich die Nacht in einem warmen, trockenen Bett schlafen konnte.

**Tag 8, Karlovac - Banja Luka (Kroatien - Bosnien, Land #8)**

201 km, 1152 Hm, 07:25 h Fahrtzeit, 27.2 km/h

Ich war nun sieben Tage im Rennen und

hatte ca. 2400 km zurückgelegt - mehr als die Hälfte der Renndistanz und noch immer innerhalb eines möglichen 12-Tage-Finishs. Ich stellte meinen Wecker für einen frühen Start auf 4 Uhr, aber als ich aufstand, regnete es immer noch in Strömen! In keinem Fall würde ich mein Zimmer verlassen und in diese nasse kalte Dunkelheit starten! Stattdessen legte ich mich nochmals für drei Stunden hin, um um 7 Uhr zu frühstücken. Zu solch früher Stunde war ich die einzige Person am Frühstücksbuffet und konnte ein weiteres ausgiebiges Mahl in diesem Hotel genießen, das mich für die nächsten fünf Stunden sättigen würde.

Als ich mein Rad bepackt und das Hotel verlassen hatte, war es bereits 8:45 Uhr; zumindest tröpfelte es nun nur noch, jedoch die Straßen waren nass. Meine Route durch Kroatien führte durch sehr verlassene Gegenden, auf kleinen Straßen mit quasi Null Verkehr. Die Häuser waren in äußerst schlechtem Zustand, teilweise noch mit Einschusslöchern aus der Bürgerkriegszeit, und man sah kaum junge Leute. Es schien, als sei dieser Teil Kroatiens evakuiert und die älteren Leute vergessen worden... Meine Route war nicht sehr hügelig - es gab eher leicht ansteigende Ebenen (~1%),

als wirkliche Anstiege. Allerdings waren meine Gesäßprobleme heute sehr schmerzvoll, und die schlechten Straßen mit aufgerissenen Teer halfen dabei nicht, da jeder dieser Risse einen Schlag mit unmittelbarem Schmerz erzeugte. In Aeroposition zu fahren half zwar gegen diesen Schmerz, aber auf sehr schlechter Oberfläche war es kaum möglich, in dieser Position zu fahren. Ich versuchte, meine Position auf dem Rad so oft wie möglich zu verändern, und stoppte sogar 2-3 Mal, um die wunden Stellen neu mit Sitzcreme zu versorgen, was zumindest eine Verschlimmerung verhinderte.

Die Straßen trockneten schnell ab und ich fuhr die 120 km zur bosnischen Grenze in Novi Grad ohne einen Verpflegungsstopp. An der Grenze wechselte ich etwas Bargeld - Bosnien ist eines der wenigen Länder auf meiner Route ohne Euro-Währung. Es war Samstag und auf den Straßen gab es einen kleinen Markt. Mein Frühstück war nun bereits verbrannt, sodass ich am nächsten kleinen Restaurant hielt, um zu Mittag zu essen. Zu meiner Überraschung sprachen die Besitzer deutsch, und es stellte sich heraus, dass sie in den 90er Jahren (zur Bürgerkriegszeit hier) als Flüchtlinge in Deutschland waren. Sie waren noch immer sehr dankbar für die Hilfe, die sie damals erhalten hatten, und wünschten mir viel Glück für meine weitere Reise.

Die Temperaturen waren an diesem Tag nicht hoch - ca. 17°C mit grauem Himmel, aber zumindest ohne Regen. Während meines Stopps hatte ich einen tieferen Blick in meine Routendaten geworfen und festgestellt, dass nach Banja Luka, das nur ca. 80 km vor mir lag, zwei Anstiege auf mich warteten, und für viele Kilometer keinerlei Zivilisation! So beschloss ich, nur bis Banja Luka zu fahren, dort in einem Hotel zu stoppen, und ganz früh wieder zu starten, anstatt mitten in der Nacht irgendwo im Niemandsland ohne Möglichkeiten für Nahrung und Übernachtung zu stranden! Die restlichen

80 km waren schnell mit einem 28er Schnitt zurückgelegt, da die Straßen nun wieder besser waren als in Kroatien. Ich googelte die Hotels in der Stadt und fuhr zu einem, das direkt im Stadtzentrum an meiner Route lag. Es war erst kurz vor 18 Uhr und es gab noch jede Menge freier Zimmer. Nach meiner Waschprozedur ging ich zum Supermarkt gegenüber, um Wasser, Fruchtsaft und etwas zum Essen für den nächsten Morgen zu kaufen.

Später gab es noch ein frühes Abendessen im Hotelrestaurant und ich fand heraus, dass das italienische Paar #218, Gualtiero Rossano & Alberto Vaghi, in derselben Stadt, nur ein paar hundert Meter von meinem Hotel entfernt, gestoppt hatten! Am nächsten Tag las ich auf ihrer FB-Seite, dass Alberto wegen Knieproblemen aufgeben musste, und Gualtiero nun solo unterwegs war.

### **Tag 9, Banja Luka - Kiseljak (Bosnien)**

*159 km, 1920 Hm, 07:07 h Fahrzeit, 22.4 km/h*

Ich hatte lang und gut geschlafen und bereits am Abend zuvor ein paar Sandwiches vorbereitet, sowohl für mein Frühstück, als auch für unterwegs. Das Fahrrad war auch bereits fertig gepackt und fertig zum Aufbruch, so dass ich wenig Zeit zwischen Aufstehen und Abfahrt um 4:40 Uhr verlor. Es war kalt, aber trocken, und mein Castelli-Gabba-Trikot zusammen mit den Nanoflex-Armlingen und -Beinlingen funktionierten tadellos, so lange ich fuhr und Wärme erzeugte.

Schon 16 km außerhalb der Stadt begann der erste Anstieg zusammen mit leichtem Nieselregen, der bald zu richtigem Regen wechselte, so dass ich anhalten musste, um meine Überschuh und Regenjacke anzuziehen. Der Anstieg schien endlos zu sein und erstreckte sich auf über 40 km, mit einigen kleinen Abfahrten zwischendurch. Es gab so gut wie keinen Verkehr, keine Häuser - kein Leben... ich fühlte mich sehr einsam und meine Stimmung begann

zu sinken... Nach 54 km erreichte ich endlich den Gipfel und verlor keine Zeit vor der Abfahrt, da ich ziemlich froh.

Der nächste Anstieg von 450 m auf 1070 m folgte unmittelbar, und diese 20 km fühlten sich wieder endlos an. Es waren nun lediglich 9°C und es regnete in Strömen. Nach der Abfahrt mündeten mehr und mehr Straßen auf meine Straße und die ersten kleinen Städte tauchten auf, was jedoch auch bedeutete, dass der Verkehr deutlich zunahm. Nach ca. 5,5 h und 104 km erreichte ich gegen 10 Uhr Traunik, die erste größere Stadt seit Banja Luka. Es war noch etwas früh für ein Mittagessen und ich hatte auch noch ein Sandwich in meiner Tasche, aber ich war so kalt und nass bis auf die Knochen, dass ich ca. 10 min. nach einem geöffneten Restaurant mit warmem Essen suchte! Schließlich fand ich eines, in dem sie eine bosnische gemischte Grillplatte mit Pommes anboten. Zumindest schmeckte es ziemlich gut und ich war happy, dass das Restaurant warm war, da ich vor Kälte in meinen nassen Klamotten ziemlich zitterte. Nach knapp 1,5 Stunden Pause beschloss ich weiterzufahren, obwohl es noch immer stark regnete. Ich war inzwischen einigermaßen warm und wusste, dass ich mir nicht schon wieder, wie gestern, ein frühes Tagesende leisten konnte! Ich hoffte, es würde bald aufhören zu regnen.

Zurück auf der flachen Straße nahm der Verkehr weiterhin zu. Es war nun Mittagszeit an einem regnerischen Sonntag, aber die Bosnier schienen ihren Sonntagsausflug trotz des schlechten Wetters zu genießen. Die Straße wies tiefe Fahrspuren auf, die vom heftigen Regen komplett mit Wasser gefüllt waren. Wann immer ich von einem Auto oder einem der vielen Busse überholt wurde, bekam ich eine kräftige Dusche, als ob jemand einen Eimer Wasser über mir ausleeren würde! Es war alles andere als lustig und ich fühlte mich ziemlich unsicher unter diesen Bedingungen, aufgrund

der schlechten Sicht - ich musste am Tag mit eingeschaltetem Licht fahren! Nur ca. 40 km nach meinem Mittagsstopp stoppte ich wieder, in einem Wettlokal, um mich wieder mit zwei Kaffees aufzuwärmen - aber das half relativ wenig; mein ganzer Körper zitterte vor Kälte. Meine Stimmung war auf dem niedrigsten Tiefpunkt angelangt. Gedanken wie „Was zum Teufel mache ich hier?“, „Ich werde das Rennen jetzt beenden und in aller Ruhe in den kommenden Tagen nach Thessaloniki radeln, um dort meinen Flieger zu erreichen!“ schwirren durch meinen Kopf. Aber die wichtigste Sache war nun erst einmal, ein Hotel zu finden und trockene Klamotten anzuziehen - ansonsten, war ich mir sicher, würde ich morgen todkrank sein... Ich hatte immer noch 40 km bis Sarajevo vor mir, was weitere 1,5 Stunden bei diesem Regen bedeutete! Einer der Gäste erkundigte sich in gutem österreichischem Deutsch, wohin ich unterwegs sei, und empfahl mir ein Motel in der nächsten Kleinstadt in 10 km - mein neues Tagesziel war somit gesetzt! Leider war das Motel nicht leicht zu finden, da es einige hundert Meter außerhalb der Stadt auf dem Weg nach Sarajevo lag, aber schließlich fand ich es doch noch und bekam ein Zimmer im Erdgeschoss für mich und mein Rad. Ich sprang sogleich in voller Montur unter die heiße Dusche, um mich aufzuwärmen, und zog die Klamotten erst einige Minuten später nach und nach aus, als ich mich wieder warm fühlte. Es war unglaublich, wie schmutzig ich und meine Kleidung von den schmutzigen Straßen waren, schwarzes Wasser rann ewig an meinen Beinen hinab.

In trockener Kleidung und mit Daunenjacke fühlte ich mich wieder wie ein Mensch. Ich wusch all meine Klamotten und hing sie im Bad auf. Der Bursche an der Rezeption war so nett, mir einen Transfer zum nahegelegenen Restaurant anzubieten. Und als ich ihm erzählte, dass ich schon weit vor dem Frühstück aufbrechen wollte, bot er mir sogar an, ein Lunchpaket für

mich vorzubereiten und dieses im Kühlschrank an der Rezeption zu hinterlegen! Ich nahm beide Angebote glücklich an und befand mich wenige Minuten später in einem netten, warmen Restaurant, wo ich ein Drei-Gänge-Menü mit zwei Bieren genoss. Endlich fand ich nun auch einmal Zeit, etwas auf meiner FB-Seite und in meinen WhatsApp-Gruppen über meine schlechte Stimmung zu posten... unverzüglich bekam ich so viele aufmunternde Nachrichten zurück, und zusammen mit dem guten Essen und den Bieren stieg meine Stimmung wieder. Die Wettervorhersage kündigte für den späten Nachmittag Besserung an - morgen würde ich wieder zurück im Rennen sein!

Als ich bezahlte, hatte der Regen bereits aufgehört und die Sonne kam sogar raus, so dass ich die 1-2 km zum Motel zu Fuß zurückging, als gerade Gualtiero vorüberfuhr. Ich rief noch seinen Namen und winkte ihm mit beiden Armen, aber er erkannte mich offensichtlich nicht und verschwand in Richtung Sarajevo. Zurück im Zimmer machte ich einen kleinen Kettenservice und stopfte meine nassen Schuh mit Zeitungspapier aus und ging sehr zeitig zu Bett.



*Straße zur Montenegrischen Grenze - rauhe Oberfläche*

## **Tag 10, Kiseljak - Berane mit CP4 (Bosnien - Montenegro, Land #9)**

*315 km, 4108 Hm, 13:26 h Fahrzeit, 23.4 km/h*

Mein Wecker klingelte bereits 2:45 Uhr nach einem guten, langen Schlaf. Ich holte mein Lunchpaket aus dem Kühlschrank und aß es zum Frühstück, während ich nebenher mein Rad packte. Meine Klamotten waren fast über Nacht getrocknet. Punkt 3:33 Uhr startete ich meinen Garmin und fuhr in die Dunkelheit. Die Straßen waren auch schon fast trocken.

Nach nur 7 min., meine Beine waren alles andere als warm, machte ich meine erste Erfahrung mit einem Hunde-Angriff: sieben große, wilde Hunde erschienen aus dem Dunkeln und jagten mich bellend, und ich musste meinen ersten Hunde-Sprint einlegen - nun war ich warm und völlig wach! Das war ein wirklich furchterregender Moment, und von nun an beobachtete ich den Straßenrand sehr aufmerksam. Ich erspähte mehrere Hunde, aber anscheinend war ich jeweils schon außer deren Reichweite, als sie mich erspähten, oder ich war für sie keine interessante Beute.

Meine Beine fühlten sich heute ziemlich gut an - die längere Pause war definitiv gut für die Erholung meines ganzen Körpers. Ich war



*Brücke über den Fluss Piva nach der Grenze*

außerdem froh, dass ich so früh gestartet war, da es kaum Verkehr auf der großen zweispurigen Straße nach Sarajevo gab. Hinter Sarajevo, Richtung Süden, durfte ich den ersten Anstieg des Tages fahren: 660 Hm auf 20 km, hinauf auf 1160 m. Meine Stimmung war deutlich besser als gestern, obwohl mein Garmin bisher nur 10°C anzeigte. Nach weiteren 25 km Abfahrt, es war gerade erst 7 Uhr, knurrte mein Magen schon wieder - ok, ich hatte bereits 85 km zurückgelegt und mein Frühstück lag bereits vier Stunden zurück! Leider befand ich mich in einer sehr abgelegenen Gegend ohne Städte, nur mit einzelnen Häusern von Zeit zu Zeit, aber noch ohne Lebenszeichen zu solch früher Stunde. Ich war nicht sehr optimistisch, etwas zu essen zu finden, und hatte noch 30 km bis zur Grenze zu Montenegro vor mir. Plötzlich, aus dem Augenwinkel, bemerkte ich eine Person, die mit Kaffee und Zigarette auf der Veranda eines kleinen Pubs saß. Ich drehte sofort um und fragte, ob sie mir etwas zu essen zubereiten könnten. Die nette und hübsche Dame verstand zwar weder Englisch noch Deutsch, aber offensichtlich sah sie mir an und verstand, dass ich hungrig war, und zeigte mir die Menükarte.



*Blick zurück nach Pluzine auf dem Weg zum Durmitor*

Ich bestellte eine warme Suppe und ein großes Omelette zusammen mit einem großen Kaffee und Wasser für meine Flaschen. Im Gegensatz zu Frankreich scheren sich diese Leute hier nicht um irgendwelche Öffnungszeiten ihrer Küchen; wenn jemand etwas zu essen braucht, gehen sie einfach, und kochen dir, was immer du wünschst!

Nach meinem zweiten Frühstück auf dem Weg zur Montenegrinischen Grenze hatte ich noch ca. 30 km auf rauhen Straßen zurückzulegen, die teilweise weggespült waren. Es muss hier kürzlich heftige Überflutungen gegeben haben. Zum Glück war der Dreck schon größtenteils von der Straße entfernt worden und die Straße nicht gesperrt! Ansonsten hätte ich einen großen Umweg zu fahren gehabt.

Der Grenzübertritt war ohne Probleme - ich betrat wieder ein EU-Land, wo ich auch wieder mit Euro bezahlen konnte. Die nächsten 30 km durch das Tal des Flusses Piva bot fantastische Ausblicke, und ich musste mehrere Male stoppen, um dies auf Fotos festzuhalten. Ich hatte einige Male Freudentränen in den Augen - wie schön dieses Land und das Leben ist! Und natürlich mit dem Bewusstsein, dass ich CP4 in



*Einer der vielen kleinen Tunnel*



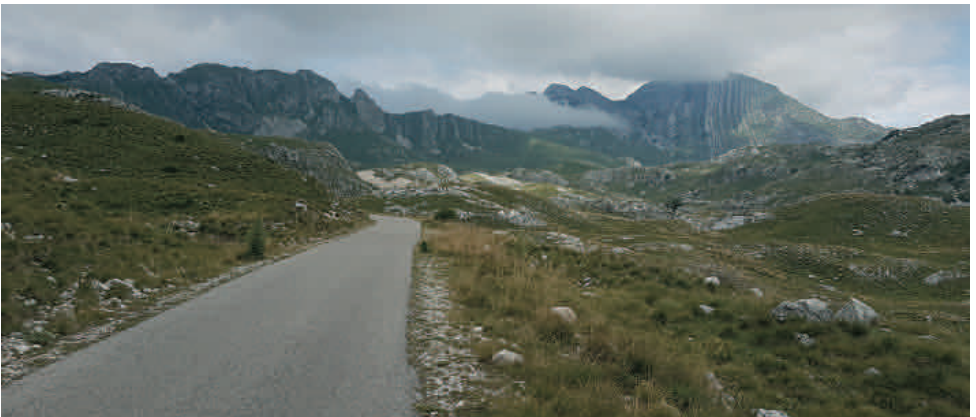
*Mit Stefan Slegel am CP4 in Pluzine*

wenigen Minuten erreichen würde, und was ich nun schon alles erreicht hatte! Vielleicht in weiteren drei Tagen könnte ich in Canakkale sein! Und ich würde bald wieder einige TCR-Jungs treffen; ich hatte seit CP3 keinen einzigen mehr getroffen! Tatsächlich saß bereits Stefan Slegel im Restaurant in Pluzine, was der Startpunkt des CP-Parcours zum Durmitor-Massiv war. Kurz darauf kamen noch Karl Speed und David Winton an. Es war ein gutes Gefühl, nach so vielen Tagen wieder bekannte Gesichter zu treffen, und wir tauschten unsere letzten Erlebnisse und

Geschichten aus, während ich ein köstliches Menü bestellte. Die anderen Jungs beschlossen, ihre Fahrt hoch zum Durmitor nach einem kurzen Stopp fortzusetzen - sie hatten anscheinend einen anderen Essens-Zeitplan als ich. Ich war jedoch schon seit sieben Stunden auf dem Rad und wusste, dass ich nun einen 2,5 Stunden Aufstieg vor mir hatte, ohne Aussicht auf weitere Verpflegung auf dem Weg nach Zabljak.

Ich setzte meine Fahrt 30 min. nach den drei Jungs fort. Bevor ich den Anstieg starten konnte, musste ich ca. 3 km auf meiner Anfahrtsroute zurückfahren, mit einem fantastischen Blick über den Pivsko Jezero, den größten Stausee Montenegros. Auf dem Anstieg muss man mehrere schmale Tunnel auf einer schmalen Straße ohne Verkehr durchfahren. Es war ein absolut fantastischer Tag zum Klettern: die Steigung war angenehm, die Temperaturen zwischen 16°C und 19°C und brillante Ausblicke; lediglich die höchsten Gipfel des Durmitor-Massivs waren in Wolken gehüllt. Wieder hatte ich Freudentränen in den Augen - das war der emotionalste Tag meiner Tour bisher, und ich war nun so froh, dass ich am Tag zuvor nicht aufgegeben hatte!

Nur ein paar Meter vor dem höchsten Punkt überholte ich Karl Speed und fuhr direkt ab, ohne eine Jacke überzuziehen. Nach 195 km



*Durmitor-Gipfel in Wolken*

erreichte ich Zabljak, CP4, kurz nach 17 Uhr auf Position 36 - ich hatte seit CP3 aufgrund meiner letzten zwei schwachen Tage acht Plätze verloren! Karl kam ein paar Minuten nach mir an und die drei Jungs beschlossen, in der Stadt ein Restaurant aufzusuchen. Ich wollte jedoch nicht zu viel Zeit verlieren, da ich bereits in Pluzine ein gutes Essen hatte, und beschloss, nur ein paar Sandwiches und Kaffee im Hostel zu essen, und googelte nebenher nach Optionen für die Nacht. Mein Ziel war weitere 120 km entfernt in Berane, mit nur wenigen kleinen Anstiegen, jedoch mehr Abfahrt und flacher Strecke. Ich erreichte Berane kurz vor 21 Uhr, es war bereits dunkel. Jedoch das erstbeste Hotel bot ein freies Zimmer und eigenes Restaurant - alles war perfekt. Nach nur 30 min. saß ich gewaschen, erfrischt und glücklich im Restaurant mit einem großen Filet-Steak und einem Bier, und ließ den Tag Revue passieren. Ich hatte eine wichtige Lektion gelernt: nach dem schlechtesten Tag deines Lebens kann der nächste dennoch dein bester Tag werden! Gib niemals auf!

### **Tag 11, Berane - Veles (Montenegro - Kosovo - Mazedonien, Land #10&11)**

*275 km, 2966 Hm, 11:33 h Fahrzeit, 23.8 km/h*

Der letzte Tag war ein sehr intensiver und langer gewesen, mit vielen Anstiegen. So erlaubte ich meinem Körper eine halbe Stunde mehr Schlaf als gewöhnlich und stellte den Wecker auf 4:30 Uhr. Ich musste noch mein Rad packen und leider bekam ich hier kein Lunchpaket anstelle des verpassten Frühstücks. Ich hatte immer noch ein trockenes, zwei Tage altes Sandwich in meiner Tasche, was nun ins Spiel gebracht werden musste - was hätte ich nun für ein Stück von Charlottes Fruchtkuchen gegeben! Ich startete 5:15 Uhr direkt mit einem Anstieg aus der Stadt heraus, von 680 m auf 1330 m auf 16 km. Die nachfolgende Abfahrt endete in Rozaje auf 1000 m Höhe, wo es bereits vor 7 Uhr reges Treiben auf den Straßen

gab. Die Leute schauten Muslim aus und ich betrat die nächstbeste Bäckerei, in der bereits eine Handvoll Männer ihren Morgenkaffee zu sich nahm. Die ältere bedienende Frau konnte mir leider nur verschiedene süß ausschauende Backwaren anbieten. Ich bestellte zweimal, denn ich war schon wieder ziemlich hungrig, und versuchte mich mit zwei Tassen türkischem Kaffee aufzuwärmen. Bei 11°C draußen zitterte ich am ganzen Leib, und in der Bäckerei war es nicht viel wärmer, da die Tür ständig offen stand. Die Frau bemitleidete mich und füllte eine große Plastikflasche mit heißem Wasser, die ich unter mein Trikot stecken sollte - das half sofort und ich wärmte mich schnell auf. Ein weiteres Mal hatte ich so hilfsbereite und nette Menschen in einem fremden Land getroffen, die sich um mich kümmerten, was für eine gute Erfahrung!

Wiederum direkt nach der Stadt musste ich weitere 760 Hm auf 1780 m hinaufklettern, bei lediglich 10°C. Aber solange ich mich bewegte, produzierte ich genügend Wärme, um warm zu bleiben. Nur wenige hundert Meter vor mir tauchte ein anderer Radfahrer mit Gepäck auf, offensichtlich ein TCR-Fahrer. In einigen Abschnitten kam ich ihm näher, in anderen fuhr er mir wieder etwas davon - wir schienen ziemlich ähnliche Geschwindigkeit zu fahren. Am Gipfel des Anstieges mussten wir beide bei der Passkontrolle an der Grenze zu Kosovo anhalten, und so konnte ich ihn einholen. Es war #91, Deneka Ryszard aus Polen. Wir sollten uns noch ein paar Mal an diesem Tag treffen. Am Ende finishte er 8,5 Stunden und fünf Plätze vor mir.

Es war eine sehr kurvenreiche Abfahrt ins Kosovo, aber die Straße war gut und es gab nur wenig Verkehr. Aber sobald ich auf der großen M-9 fuhr, nahm der Verkehr stark zu und die Auto- und Lkw-Fahrer zeigten keinerlei Respekt vor Radfahrern. Ich hatte den Eindruck, als gäbe es hier keine Verkehrsregeln. Ich erlebte drei Beinahe-Unfälle an diesem Tag.

- Ein Auto überholte mich, um direkt vor mir



zu bremsen und rechts abzubiegen, während ich auf meinem Aerolenker fuhr.

- Das nächste Auto, das aus entgegengesetzter Richtung kam, machte einen U-Turn direkt vor mir, so dass ich eine Vollbremsung mit blockierendem Hinterrad durchführen musste.

- Ein anderer ignorierte mein Vorfahrtsrecht und fuhr aus einer Nebenstraße direkt vor mir raus, was ein blockierendes Hinterrad zum dritten Mal in wenigen Stunden forderte.

Mit 20 cm Abstand überholende Fahrzeuge und entgegenkommende Autos, die überholten, ohne auf mich Rücksicht zu nehmen, war eine Normalität in diesem Land. Ich musste einige Male anhalten, nur um tief durchzuatmen und meinen Adrenalinlevel wieder auf Normzustand zu bringen. Es war die schrecklichste Radfahrt meines Lebens durch dieses Land, und ich würde niemals jemandem empfehlen, hier Radzufahren. Ich weiß nicht, ob andere auch diese Erfahrung teilen, oder ob ich einfach nur die falschen Straßen gewählt hatte - am Ende des Tages war ich definitiv sehr froh noch am Leben zu sein!

Nach 110 km, kurz nach 11 Uhr, stoppte ich bei einem Restaurant direkt an der Straße zum Mittagessen. Zu meiner Überraschung sprach der junge Kellner perfektes Deutsch, und es stellte sich heraus, dass er Deutscher war und während der Sommerzeit hier seinem Freund beim Betreiben des Restaurants aushalf. Ich bestellte das Essen, das er mir empfahl, und ich musste ihm die Geschichte meiner Reise erzählen. Er konnte es nicht glauben, so wie niemand, den ich bisher getroffen hatte, dass jemand mit dem Fahrrad in solch kurzer Zeit von Belgien in die Türkei fahren konnte.

Ich prüfte meine Route und musste feststellen, dass ich weitere 95 km bis zur Mazedonischen Grenze vor mir hatte und hoffte, dass der Verkehr dann wieder sicherer sein würde. Nach der Grenze würde ich Skopje, die Hauptstadt Mazedoniens, zu durchqueren haben. Nach

Skopje waren Städte ziemlich rar, so setzte ich mir als Ziel, zumindest Veles zu erreichen, was ca. 70 km im Lande lag.

Ich benötigte knapp unter vier Stunden bis zur Grenze und traf nochmals #91. Wir begannen zusammen Skopje zu durchqueren. Leider kamen wir gerade während der Rush-Hour an, und es war ein absolutes Chaos, zwischen den Autos auf den 2-3-spurigen Straßen zu fahren. Ab und zu versuchte ich auf den Radwegen zu fahren, aber die Oberfläche war so schlecht und mit Glassplittern übersät, dass ich bald wieder die Straße vorzog. Deneka war draufgängerischer und verschwand sehr bald in der Ferne. Ich sollte ihn zwei Tage später an der Ziellinie wieder treffen. Die Stadt war nur wenige Tage zuvor von heftigen Regenschauern mit Überflutungen heimgesucht worden, die auch einige Tote gefordert hatten. Das Viertel, das ich durchquerte, war anscheinend nicht so



*Kein Crash! Nur um den schlechten Straßenzustand zu zeigen!*

stark betroffen, da es nur noch einzelne kleine Anzeichen einer Überflutung gab.

Es dauerte 45 km, um die 15 km durch Skopje zurückzulegen und ich hoffte, die restlichen 40 km bis Veles in deutlich unter zwei Stunden zurücklegen zu können. Aber ich lernte sehr bald, dass Mazedonische Hauptstraßen schlechter sein können als Deutsche Waldstraßen! Die Straßenoberfläche war mit weiten Rissen aufgebrochen, und jeder Schlag tat an meinem wunden Hintern extrem weh. Je weiter ich fuhr, desto schlimmer wurde der Straßenzustand, bis es schließlich eine Sand-Schotter-Piste mit tiefen Schlaglöchern wurde. Ich konnte nicht glauben, dass ich auf der richtigen Straße war, so dass ich mehrere Male anhielt, um meine Route auf dem Garmin und auf GoogleMaps zu überprüfen - aber die einzige Alternative war die Autobahn, die sicherlich nicht für Radfahrer erlaubt war! Es schien, als ob die Evolution der Straßen in Mazedonien einige Stufen ausgelassen hatte und direkt von Schotterpisten zu Autobahnen geführt hatte... Bis hier hatte ich noch immer keinen einzigen Platten, aber nun war ich mir sicher, bald einen zu bekommen! Zu meiner Überraschung erreichte ich die Teerstraße kurz vor dem Mladost See ohne Platten! Das



Sand-Schotter-Piste vor Veles

Hotel „Romantik am See“ sah ziemlich überfüllt und wie ein Urlaubs-Resort für die Städter aus Skopje aus. So fuhr ich weiter bis Veles, die nächste größere Stadt, und hielt am zweiten Hotel, einem sehr schönen 4-Sterne-Wellness-Hotel. Ich betrat die riesige, weiße Eingangshalle mit meinem Fahrrad und der Rezeptionist gab mir und meinem Rad ein Zimmer gleich um die Ecke, ohne auch nur die Nase zu rümpfen! ;-) Auch ein Lunchpaket für meinen frühen Aufbruch war kein Problem.

Nach meiner täglichen Reinigungsprozedur ging ich sofort ins Hotelrestaurant zum Abendessen. Gekleidet in T-Shirt, kurzen Hosen und weißen Hotel-Bade-Slippern war ich wohl die Attraktion auf der überdachten Restaurant-Terrasse, denn alle Augen waren sogleich auf mich gerichtet...

Als ich gerade mit meinem Rumpsteak beschäftigt war trat Stefan Slegel an meinen Tisch, noch immer in Radkleidung. Ich war froh nun ein wenig Gesellschaft zum Abendessen zu haben, zum ersten Mal seit Geraardsbergen! Wir tauschten unsere Erfahrungen des Tages aus und waren uns beide einig, dass wir niemals nach Kosovo zurückkehren wollten. Als es zu regnen begann, prüften wir die Trackleaders-Website und fanden heraus, dass Karl gerade noch auf der Sand-Schotterpiste war, im Dunkeln und Regen... armer Bursche!

## Tag 12, Veles - Kavala (Mazedonien - Griechenland, Land #12)

308 km, 2048 Hm, 11:51 h Fahrtzeit, 26.0 km/h

Ich holte mein Frühstückspaket um 4:30 Uhr an der Rezeption ab und aß es schnell auf. Ich war schon bald fertig und startete 5:15 Uhr in meinen geplanten zweitletzten Tag. Stefan schlief noch! Es lagen noch 650 km bis Canakkale vor mir und mein Plan war, dies in zwei etwa gleich lange Fahrten von ca. 325 km aufzusplitten. Je weiter ich heute würde fahren können, desto besser. Nach den gestrigen schlechten



*Mazedonischer Sonnenaufgang*

Erfahrungen war ich etwas unsicher wegen der vor mir liegenden Straßen in Mazedonien. Umso mehr war ich positiv überrascht, als ich eine beinahe perfekte Straße hinter Veles vorfand. Ich stoppte nur einmal für ein paar Fotos des wunderbaren Sonnenaufganges, und konnte die 64 km zur nächsten Stadt, Demir Kapija, im Zeitfahrstil in 2:15 h zurücklegen.

Ich dachte mir: Zeit zum Frühstück, da schon viele Personen vor dem ersten Restaurant saßen. Der Besitzer verstand, dass ich schon recht hungrig war, und bot mir direkt an, eine Pizza zuzubereiten - das hörte sich ausgezeichnet für mich an, Pizza zum Frühstück, da ja ein langer Tag vor mir lag. Leider dauerte die Zubereitung etwas länger als erwartet, aber die Pizza war lecker und groß und so setzte ich meine Fahrt in bester Stimmung nach ca. einer Stunde Pause fort.

Direkt nach der Stadt ging die schöne Teerstraße wieder in eine Schotterpiste über. Ich stoppte und checkte meinen Garmin, aber es gab wiederum keine alternative Route, außer der Autobahn auf der anderen Seite des Fluss-

ses. Ich hoffte, dass es sich nur um ein kurzes, unbefestigtes Stück Weg handelte, aber es wurde schlimmer und schlimmer. Nach 5 km stoppte ich nochmals und prüfte meine Route im Garmin. Ich konnte einfach nicht glauben, dass dieser Feldweg eine Hauptstraße sein sollte! Aber mein Garmin zeigte mir nur an, dass erst in 15 km eine Abbiegung nach links zu erwarten war - auf der Karte zu erkennen als Kreuzung mit einer größeren Straße, und so hoffte ich, spätestens dort wieder auf Teer zu stoßen. Von nun an zählte ich jeden Kilometer bis zu dieser Kreuzung runter und hoffte, keinen Platten zu bekommen! Der Schotter war ziemlich grob mit scharfen Kanten, aber ich versuchte nicht zu langsam zu fahren und einen guten Pfad zwischen den größeren Steinen zu wählen. Später fand ich zu Hause heraus, dass ich auf diesem 19,8 km Strava Segment die viertschnellste Zeit inne hatte, und dies mit 25 mm Conti GP4000S II, mit einem Schnitt von 17,6 km/h.

Glücklicherweise war dies die letzte unbefestigte Straße auf meinem Weg nach Canakale! Die letzten 40 km bis zur Griechischen

Grenze am Dojran See war unspektakulär, mit wenig Verkehr, aber ständig steigenden Temperaturen. Ich kam um 11 Uhr mit 123 km in der Tasche an der Grenze an, und es waren bereits 31°C! Das sollte ein richtig heißer Tag werden! Erinnerungen an meinen Italien-Tag wurden geweckt... Der Grenzbeamte hieß mich mit den Worten willkommen: „Ich schätze, du fährst nach Canakkale, korrekt?“ Offensichtlich war ich nicht der erste TCR-Fahrer an diesem Grenzübergang. Mein Magen forderte schon wieder Essen, aber für die Restaurants war es noch zu früh. Zumindest bekam ich ein paar Süßigkeiten zum Essen und meine drei Flaschen mit kühlem Wasser und Saft aufgefüllt - was an diesem Tag noch sehr wichtig sein sollte; ich wollte nicht noch einmal dieselben Probleme erfahren wie in Italien! Ich hoffte auf meinem Weg innerhalb der nächsten Stunde in einem der kleinen Orte ein geöffnetes Restaurant zu finden. Es stellte sich jedoch bald heraus, dass diese Ortschaften so klein waren, dass sie keine Taverne hatten, und um die Mittagszeit quasi ausgestorben waren.

Erst um 13 Uhr, nach immerhin schon 168 km, fand ich eine offene Taverne und die Dame bot mir an, irgendwas für mich zu kochen. Sie hatte kein festes Menü, aber ihre Tochter sprach gutes Englisch und erklärte, was sie anbieten konnten. So startete ich mit einem großen griechischen Salat, gefolgt von einem gemischten Grillteller mit Pommes und genoss ein Radler. Ich hatte keine zu große Eile. Das Thermometer zeigte bereits 34°C und ich wollte nicht wie in Italien überhitzt und dehydriert enden. Meine Kollegen zu Hause, die mir online in der Arbeit folgten, schickten mir schon nach wenigen Minuten via WhatsApp ein Foto der Taverne aus Google Street View und fragten, wie das Mittagessen sei! Wie witzig war das? Ich antwortete mit einem Selfie.

Die Trackleaders-Seite zeigte mir, dass #175, David Winton, den ich am CP4 getroffen hatte, sich näherte. Ich ging auf die Straße hinaus und winkte ihm, und er schien froh zu sein, jemand Bekannten zu treffen und setzte sich zu mir in den Schatten. Nach einer ausgiebigen Pause von knapp 1,5 Stunden setzte ich meine



Mittagessen mit Griechischem Salat und „Radler“

Reise fort und wünschte ihm das Beste für die restliche Fahrt.

Inzwischen waren meine Gesäßprobleme nicht mein größtes Problem, sondern die Schmerzen in meinen Füßen: sie brannten wie Feuer in der Hitze und waren stark geschwollen, so dass ich meine Schuh etwas öffnen musste. Ich stoppte nun fast jede Stunde kurz an einer Tankstelle, um meinen Körper mit Eiscreme und kühlen Getränken abzukühlen und meine Schuhe ausziehen, was dann wieder für eine Stunde half!

Nach 290 km, die Sonne ging schon langsam unter, fing meine Herzfrequenz plötzlich an, verrückt zu spielen, mit Ausreißern über 180! So beschloss ich, besser in 15 km in Kavala zu stoppen und dann morgen einen längeren letzten Tag einzulegen. Kavala stellte sich als rege Touristenstadt heraus, und ich benötigte mehr als 30 min. um ein Hotelzimmer zu finden - es war schon 21 Uhr (nach neuer griechischer Zeit). Nach dem Abendessen war ich gegen 23:30 Uhr im Bett.

### **Tag 13, Kavala - Canakkale => Finish (Griechenland - Türkei, Land #13)**

*357 km, 2071 Hm, 13:51 h Fahrzeit, 25.8 km/h*

Ich stand um 4 Uhr auf und holte mein Frühstückspaket an der Rezeption ab. Der Inhalt war sehr enttäuschend: zwei sehr trockene Sandwiches, jeweils nur mit einer dünnen Scheibe Schinken belegt. Den Inhalt der kleinen Orangensaftflasche benötigte ich, um diese Sandwiches runterzuspülen. Zum letzten Mal packte ich mein Rad und verließ das Hotel um 5 Uhr.

Meine Route aus der Stadt heraus ging im Zick-Zack mit viel Auf und Ab auf kleinen Straßen - diesen Teil hätte ich wohl zu Hause etwas besser planen sollen! Es waren bereits angenehme 20°C und ich schätzte die nächste größere Stadt, Xanthi, gegen 7 Uhr zu erreichen, um dort ein richtiges Frühstück zu

bekommen. Es war ein windiger Morgen mit hauptsächlich Gegenwind auf einer stetig leicht ansteigenden Straße, aber der schöne Sonnenaufgang entschädigte für die Anstrengung. Kurz nach 7 Uhr erreichte ich tatsächlich Xanti, eine nette kleine Stadt, die gerade wach zu werden schien. Es gab nur wenig Leben auf der Straße, und die Cafés hatten gerade erst begonnen zu öffnen. Ich musste 20-30 min. warten, bis ich etwas zu essen bekäme. So beschloss ich in die nächste Bäckerei zu gehen, wo ich eine der freundlichsten Personen auf meiner Reise traf. Ich bestellte einen Teller voll mit Gebäckstücken, alle unterschiedlich gefüllt, und fragte, ob ich diese mit meinem Cappuccino (dem besten seit Italien!) in ihrem keinen Shop essen dürfe. Das war für sie gar kein Problem und sie war sehr interessiert daran, meine Geschichte zu erfahren. Je mehr ich von meiner Reise erzählte, umso mehr erstaunt war sie, und konnte es nicht glauben, dass ich heute noch weitere 300 km bis Canakkale fahren wollte. Auf jeden Fall verstand sie nun, warum ich so hungrig war und noch einen zweiten vollen Teller mit denselben Teilchen und einem Cappuccino bestellte. Sie half mir sogar noch meine Flaschen mit Wasser und Saft zu füllen, und zum Abschied überraschte sie mich mit einem Geschenk: ein Lunchpaket mit zwei Sandwiches und drei selbstgemachten Honig-Nuss-Riegeln - ich war so gerührt, dass ich kaum meine Tränen zurückhalten konnte.

Mein nächst größeres Ziel war nun Alexandroupoli zu erreichen, 110 km vor mir am Meer gelegen. Der Ostwind war nun stärker und die Hitze hatte bald die 30°C-Marke erreicht. Die Landschaft sah trocken und braun aus und ich war sehr froh, nach 7,5 Stunden im Sattel endlich das Meer zu erreichen. Ich hatte nun schätzungsweise die Hälfte meiner Tagesdistanz nach Canakkale zurückgelegt und wollte den letzten Tag meiner Reise genießen. So fand ich ein Restaurant direkt am Strand mit gutem



*Mittags Aussicht in Alexandroupoli mit einem „Radler“*

Ausblick und Schatten. Am Ende verbrachte ich hier fast zwei Stunden inklusive eines kleinen Nickerchens und dem Besuch eines TCR-Fans, der mich auf der Trackleaders-Website verfolgt hatte.

Die folgenden 40 km zur türkischen Grenze gaben mir einen kleinen Vorgeschmack darauf, was mich in der Türkei zu erwarten hatte: lange gerade Straßen mit leichten Hügeln und Temperaturen bis 38°C - und keinerlei Schatten! Meine Fußsohlen begannen wieder stark zu brennen - es war schmerzvoll hart in die Pedale zu treten, speziell in den kurzen Anstiegen. An der Grenze kühlte ich mich mit einigen kalten Getränken und Eiscreme runter, und ich nutzte den Stopp, um etwas Geld für meine Fahrt durch die Türkei zu wechseln. Die Grenzkontrollen benötigten einige Zeit, wahrscheinlich fast so viel wie alle meine bisherigen Kontrollen zusammen!

Nun hatte ich nur noch 140 km bis ins Ziel - die langweiligsten Kilometer meiner ganzen Reise, was die Landschaft anging: ich musste auf einer geraden Autobahn mit leichten Hügeln fahren. Der starke Ostwind hielt bis Kesan an,

wo ich meine Richtung nach Süden ändern musste. Ich hielt bei der nächsten Tankstelle an, um mich wieder abzukühlen, meine Flaschen aufzufüllen und meine Schuh für ein paar Minuten auszuziehen. Ich musste heute unbedingt viel trinken, um ein Leiden wie in Italien zu vermeiden! Von Kesan ab profitierte ich nun endlich von Seitenwind, der sich mehr und mehr in einen starken Rückenwind wandelte, so dass ich guter Dinge war, die restlichen 110 km in unter vier Stunden fahren zu können. Es war bereits kurz nach 18 Uhr, aber ich hatte nicht wirklich die zwei Anstiege, die vor mir lagen, erwartet. Mit meinen schmerzenden Füßen konnte ich an diesen Anstiegen nicht wirklich pushen und erwartete sehnsüchtig die nächste Tankstelle für einen Stopp. Die Autobahnnutzung war dennoch sehr interessant und ich musste zu jeder Zeit hellwach sein: der Seiten-/Rückenwind war inzwischen sehr stark und mit meinen Hochprofilfelgen musste ich äußerst vorsichtig sein, wenn mich einer der zahlreichen Lkws überholte. Ein Traktor kreuzte an einer Stelle einfach die Autobahn - was in Westeuropa niemals denkbar wäre.

Die Sonne ging schnell unter und so fuhr ich das Rennen nun im Dunkeln zu Ende. Ein Motorrad, komplett ohne Beleuchtung, mit zwei Personen ohne Helme überholte mich - wie verrückt sind diese Leute hier! In einer nahe gelegenen Ortschaft erklangen die Abendgebete über Lautsprecher. Ich stoppte ein letztes Mal an einer Tankstelle, um meine Füße zu entspannen und eine Kleinigkeit zu essen - nur noch 60 km zu fahren! Ich zählte nun beinahe jeden Kilometer.

Mit nur noch 20 zu fahrenden Kilometern, die Straße war nun deutlich kleiner geworden, griff mich eine Horde wilder, bellender Hunde an - darauf war ich auf meinen allerletzten Kilometern überhaupt nicht vorbereitet! Ich sprintete ein letztes Mal und konnte sie nach ein paar Sekunden hinter mir lassen. Nun war ich deutlich aufmerksamer. Es gab hier jede Menge bellende Hunde in der Gegend, aber glücklicherweise versuchte keiner mehr mich zu jagen.

22:30 Uhr erreichte ich schließlich die Fähre in Eceabat, kaufte ein Ticket, ging an Bord und ans andere Ende der Fähre, um dann als einer der Ersten beim Verlassen der Fähre in Canakkale zu sein. Ich konnte meine Emotionen nun nicht mehr bis zur Ziellinie zurückhalten, und Tränen kullerten über meine Wangen. Das Warten und die Überfahrt dauerten beinahe eine Stunde, genügend Zeit um noch mal meine ganze Reise mit all den beeindruckenden Erinnerungen Revue passieren zu lassen. Um ehrlich zu sein, in diesem Moment war ich sehr stolz darauf, was ich erreicht hatte. Das war eindeutig das größte Abenteuer meines Lebens! Viele Glückwünsche und Nachrichten von Familie, Freunden und Kollegen erreichten mich schon über WhatsApp und Facebook. Es war ein schönes Gefühl, sie alle jetzt wenigstens virtuell um mich herum zu haben.

Die Ankunft an der Ziellinie, dem Saat Kulesi (ich stürzte beinahe noch auf den letzten 10 m

am Bordstein zum Platz), nach 13 Tagen und 30 min. war dann etwas enttäuschend, da ich alle meine Emotionen bereits auf der Fähre durchlebt hatte. Dennoch war es ein warmer Empfang mit einigen bekannten Gesichtern, unter ihnen Chris White (der ca. vier Stunden vor mir angekommen war) und Organisator Mike Hall. Da es nach Ortszeit schon 23:30 Uhr war, verschwanden alle recht schnell und ich fand ein Hotelzimmer gleich um die Ecke. Die Touristenstadt war noch immer sehr geschäftig, so dass es kein Problem war noch etwas zu essen zu bekommen.

Am nächsten Morgen schlief ich lang und schreckte mit einem Sonnenstrahl auf meinem Gesicht hoch. Im ersten Moment konnte ich



*Finish in Canakkale*

mich zunächst nicht daran erinnern, wo ich war und dachte, ich hätte verschlafen und müsste meine Fahrt schnell fortsetzen. Es dauerte vielleicht eine Minute, bis ich realisierte, dass ich heute nicht in die Pedale treten musste. Am Frühstückstisch fragte mich eine türkische Familie, die mit derselben Fähre angekommen war wie ich, einige Sätze in türkischer Sprache - es stellte sich bald heraus, dass sie in Deutschland lebten und zum Urlaub in der Türkei waren. Sie dachten, ich sei ein Landsmann - nun wusste ich, dass ich als nächstes eine Rasur in einem Friseurshop benötigte!!!

Die ungekürzte Version meines Berichtes mit mehr Bildern findet ihr unter:  
<http://www.lupo-goes-biking.de/berichte/2016/TCRNo4.htm>

Euer Jürgen

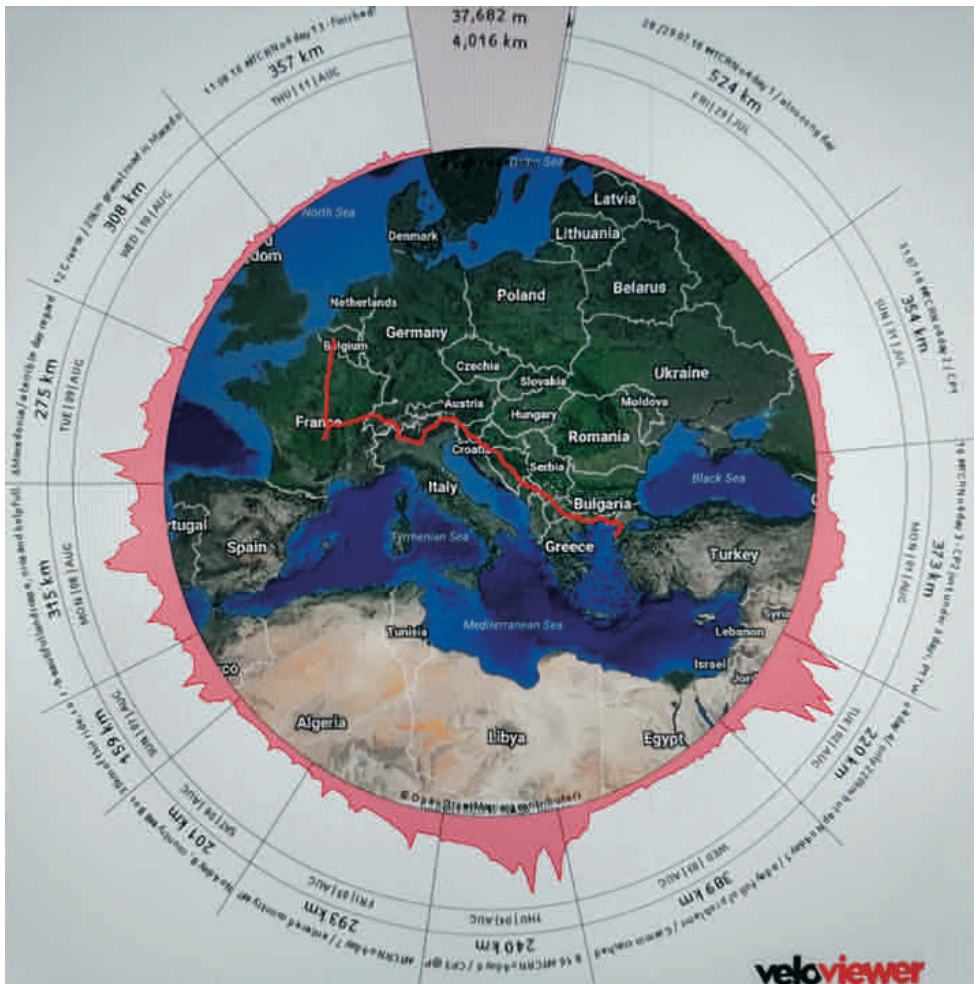


*Am nächsten Morgen:  
Saat Kulesi in Canakkale, die Ziellinie*

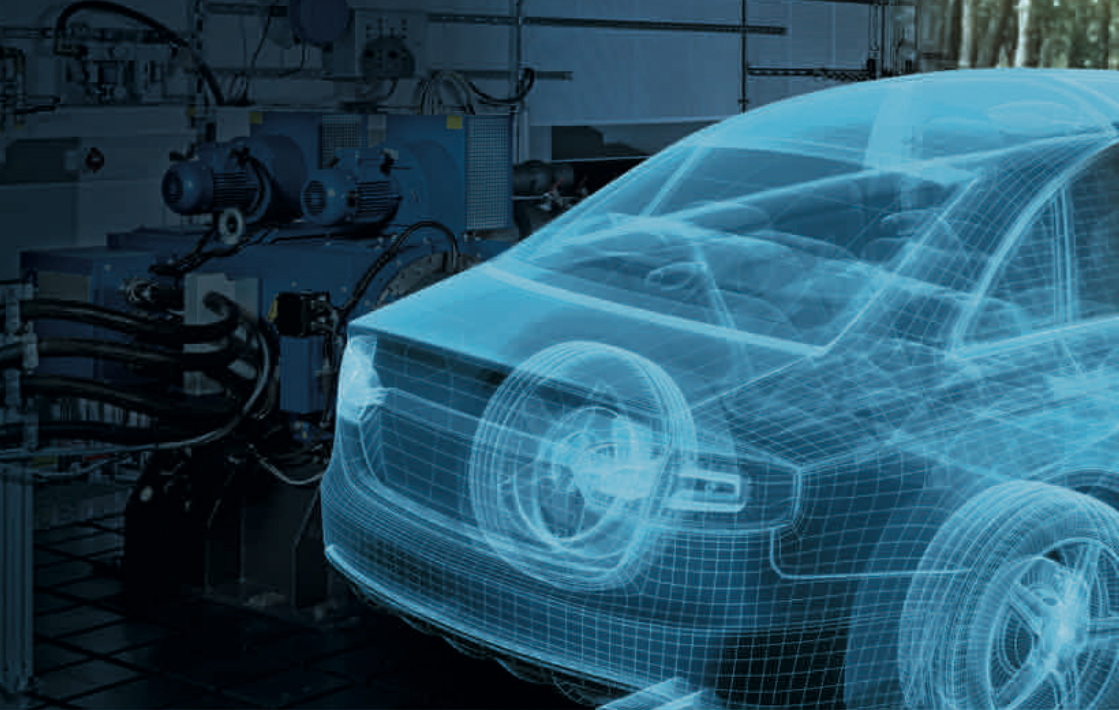


*Das Trojanische Pferd in Canakkale*





Die gesamte Reise in einem Bild



# 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](mailto:nl.muenchen@avl.com)  
Telefon: +49 89 307 497 0  
Homepage: [www.avl.com](http://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.

# Das Bezwingen der Alpen - Der Ötztaler Radmarathon



*Zwei Radsportler, eine gemeinsame Vorbereitung, unterschiedliche Rennstrategien und unabhängig voneinander die gleiche Ankunftszeit*

„[...] Timmelsjoch ca. 17:30 Uhr - der letzte Gegenanstieg Richtung Sölden ist bewältigt. Ich: schweißüberströmt. Irgendwo zwischen Übelkeit und Euphorie dringt mir ins Bewusstsein, dass es ab jetzt nur noch bergab geht bis ins Ziel. Das bedeutet, dass es mir jetzt praktisch nicht mehr zu nehmen ist! Dass ich ihn finishen werde, diesen widersinnigen Alpenmarathon. Und was ist das! ... Ein Mann? ... Ein Teufel! ... Und ich dachte meine inneren Dämonen längst überwunden zu haben, viel weiter unten noch am Fuß des Timmelsjochs, wo die Hitze stand, als würde sie mir jetzt jede verbliebene Kraft herausbrennen wollen, aus dem ausgezeherten Körper... [...] ... warte - den kenne ich... vom Fern-

sehen! Die Tour de France. Dann lieber ein Foto machen... Äh, was ist das?! Durchs Bild fährt?? meine Freundin?? ... Wie immer diese Sache hier auch ausgeht, dass sie vor mir ins Ziel kommen könnte, war nicht in den besprochenen Möglichkeiten. Und sie macht nicht mal Anstalten anzuhalten! Lächelt nur verschmitzt im Vorbeifahren und fängt schon an zu brabbeln, was sie so erlebt hat... Mensch Mädchen, später doch! ... und geht schon in die lange Abfahrt. Handy weg, schnell hinterher, sonst komme ich wohl wirklich auch noch hinter ihr ins Ziel...“

Zurück erstmal zum Anfang: In diesem Artikel soll es nicht so sehr um einen klassischen Rennbericht gehen, da vielfach über die einzel-



*Unverhoffte Begegnung: zwischen mir, einer teuflischen Erschöpfung UND der Lisa.*

nen Fakten und Streckendetails nachgelesen werden kann. Es geht mehr um das Erleben zweier Sportler, die sich erstmals einer solchen Herausforderung stellen - und dabei aber ganz unterschiedliche Voraussetzungen mitbringen.

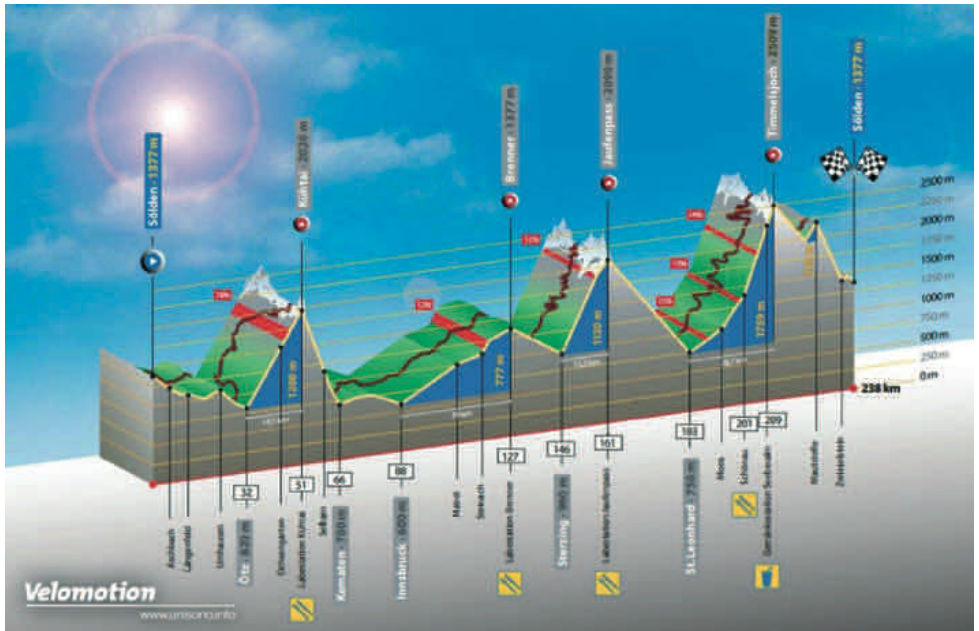
**Ich - Daniel:** Ich bin Radfahrer, hauptsächlich weil es ein Sport ist, der mich fortbewegt! Ich will das Nützliche mit dem Unterhaltsamen verbinden. Angefangen hat es mit MTB - aber möglichst abwechslungsreich bitte... über Berg und Tal die Welt entdecken und dabei auch gleich was Gutes für die Fitness tun. Möglichst jedes Mal ein anderes Ziel erkunden und gern auch mal durchs Unterholz. Ich habe mir immer mal wieder kleinere Ziele gesteckt: ein Cross-Country-Rennen hier, eine Alpenüberquerung da und aus einer Rennsportbegeisterung heraus und einer Begeisterung für diese Strecke

dann auch mal für Rad am Ring angemeldet. Und da habe ich gemerkt: das Rennradfahren hat ja so seine Seiten! - mit richtig Speed und einer wirklich guten Fahrhaltung, die einen irgendwie eins werden lässt mit der Straße, dem Vortrieb und der Luft, die mich umströmt. So ging es eine Zeit dahin, möglichst abwechslungsreich zwischen RR und MTB und immer häufiger auch mal alpin unterwegs.

**Die Verbündete - Lisa:** „The Addicted“. Ist verrückt nach Ausdauersportarten, möglichst langen Einheiten, gerne sehr gleichförmig und immer unter dem Motto: „Warum nicht einfach jeden Tag die gleiche Strecke?“ Angefangen hat es bei ihr mit Laufsport, dabei hat sie im Jahr so ihre 4000 km zurückgelegt und somit mehr als mancher (ich ;) im Durchschnitt auf dem Fahrrad. Dann kam die Erkenntnis, dass es gesündere Sportarten geben muss und die Entdeckung: Rennradfahren! Das macht NOCH mehr Spaß und ist gleich noch gesünder für den Körper. Genauer gesagt war es bei ihr ein Cyclocrosser, den sie mit Zehntausendkilometer im Jahr einem rechten Langzeittest unterzogen hat. Aber mal Hand aufs Herz: Berge waren nicht dabei, ein Trainingskonzept erst mal auch nicht. Aus meiner Sicht formuliert, hat sie sich so zur Queen Mother der gleichmäßigen Kraftausdauer entwickelt, und ja, ich hatte Angst vor unserer ersten gemeinsamen Ausfahrt.

**Der Glücksfall:** Anfang 2016 haben sich Lisa und Daniel kennen gelernt und festgestellt: auch wenn die Stärken/Schwächen ganz unterschiedlich verteilt sind, auf eine längere Tour gesehen, gleicht sich das sehr gut aus! Nichts naheliegender also, als ein Pärchen-Trainings-Team zu bilden, in dem sich jeder für sich neuen Herausforderungen stellen wird.

**Das Ziel:** Von Lisa gesteckt und von mir angenommen.



Höhenprofil Ötztaler Radmarathon

**Die Herausforderung:** Der Ötztaler Radmarathon, eine Hausnummer, der wir bis dahin beide kaum gewachsen waren.

Die Herausforderung insbesondere für Lisa: das Bergfahren zu entwickeln - da sie bis dahin die Erfahrung gemacht hatte, dass schon kleine Anstiege für sie die Spreu vom Weizen trennen und sie bei Anstiegen in Gruppenfahrten immer abreißen lassen musste. Sowie die Maximalkraft auszubilden, die schlicht erforderlich werden kann, sobald die Steilheit bei einer endlichen Kassettengröße nur noch geringe Trittfrequenzen ermöglicht. Die klassische Langdistanz dafür ein Martyrium in meiner Welt. Als Mountainbike-Fahrer kommt man sich irgendwie veralbert vor, wenn es mal nicht mehr zackig bergan gehen kann, bevor es schon wieder fluffig bergab rollt. Eine Gleichmäßigkeit über STUNDEN... das hatte für mich erst mal nur nach einem langen Niedergang geklungen.

Und daher hat uns eine Frage ab dem Zeitpunkt der Anmeldung schwer bedrängt: wie bereitet man sich sinnvoll auf ein Rennen vor, bei dem sowohl die Renndistanz als auch der Höhenmeter-Umfang für sich weit über einem Pensum liegen, das wir jemals einmal am Stück gefahren waren? - Schlimmer noch: an Touren mit „Überlängen“ hatte ich erst mal nur ganz schlechte Erinnerungen. Für die Suche nach einem funktionierenden Trainingskonzept haben wir dann die unterschiedlichsten Quellen genutzt und geradezu widersprüchliche Ansätze gefunden. Viel Grundlage versus besonders intensiv zu fahrende Einheiten. Das Stärken der Kraftausdauer versus hochfrequente Trainingsintervalle. Sehr dicht gepackte Trainingspläne versus Kalendervorschläge mit - für uns - beunruhigend vielen regenerativen Pausen. - Wie soll mit einem so geringen Trainingspensum eine persönliche Bestform erreichbar sein? Zum Schluss haben wir daraus die für uns vielver-

sprechendste Schnittmenge gebildet: möglichst lange Einheiten mit überwiegend moderaten Intensitäten und vor allen Dingen ganz vielen Höhenmetern. Das war Initiator für eine wirklich wunderbare Zeit! Ab jetzt sind wir in eine stetige Abfolge von überaus erlebniswerten Trainingstouren eingestiegen: mit einigen der schönsten Bergstraßen und Pässetouren um den Gardasee, im Bozener Alpenraum, dem Karwendel und auf Sizilien. Dieses Programm hat in erster Linie eines gebracht: reichlich Spaß! In Form einer scheinbar nicht endenden Abfolge postkartenwürdiger Landschaftsansichten, jeder Menge berauscher Abfahrten und nicht zuletzt vor allem jede Menge dieser speziellen biochemischen Glücksmomente, die in langen Passanstiegen entstehen können, wenn die physischen Prozesse, bei denen Alltagsstress in Glücksgefühle umgesetzt wird, durch einen mental-energetischen Katalysator befeuert wer-

den, der aus der puren Ästhetik des Erlebnisses zu bestehen scheint. Und überraschend: unsere so begrenzt erscheinende Freizeit bot reichlich Raum für solche kleinen Radurlaube.

So hat uns der Ötztaler als selbstgesteckte Herausforderung etwas beigebracht, noch bevor wir ihn überhaupt bestritten haben: den Einblick in einen Lebensstil, von dem man - hat man sich erst einmal infiziert - vielleicht so schnell nicht mehr die Finger lassen kann. Und auch ein Fortschritt blieb dabei nicht aus. Immer weiter konnten wir den Umfang unserer Touren steigern und fühlten uns mit der Zeit auch nach recht großen Fahrten noch erstaunlich frisch bei der Belohnung mit Cappuccino und den kulinarischen Genüssen, die der Gastort so zu bieten hatte. Große Vorbehalte vor der Machbarkeit des Ötztalers selbst hatten wir dabei noch immer. Zu eindrucksvoll sind die Geschichten unter anderem über Steilstellen mit 16-prozentigem Anstieg, die Tücken



*Die alpine Rennradtour als Lebensart haben wir erst in der Vorbereitung auf das Langdistanz-Rennen so richtig kennen gelernt.*

des Streckenverlaufes wie auch den Schicksalen von Enthusiasten, die eine unrühmliche Zielankunft im Besenwagen-Bus erleiden mussten. Diese Bedenken konnten wir mit einer Probefahrt der Ötztaler-Strecke als Zweitagestour relativieren. Genauer: wir waren begeistert! Und so verblieb die Frage: wie viel langsamer werden wir sein, wenn beide Streckenhälften dann am Stück gefahren werden?

Als ein Vorbereitungsrennen hat uns Rad am Ring gedient - schon ein wirklich g\*\*ies Radevent, das bereits Höhepunkt des Jahres hätte sein können! Für mich zusätzlich auch noch ein MTB-Marathon im schönen Harz.

Insgesamt hat Lisa in allem einen deutlich konsequenteren Weg verfolgt als ich: mit einem Leistungstest und darauf aufbauend einem persönlichen Coaching hat sie ihren Trainingsplan frühzeitig perfektioniert. Dazu hielt im Verlauf noch ein Leistungsmesser an ihrem Radl Einzug, mit dem sich Intensitätsbereiche nun noch weitaus besser kontrollieren ließen. Und diese Leistungssteuerung wird in ihrem Rennen dann auch noch eine wichtige Rolle zu spielen haben.

**Hier nun das eigentliche Erleben des Events aus meiner Sicht:** Der Start - was für ein Gedränge! Ich dachte mir, mit einer halben Stunde Vorlaufzeit wären wir mit reichlich Zeitpolster angetreten. Stattdessen schieben wir uns jetzt mit anderen Verrückten durch irgendwelche Vorgärten, weil die Hauptstraße lang schon dicht gefüllt ist. Egal, seitlich reinschieben. Carbon und Hüftknochen sind ja prima kompressibel. Ich: doppelt so warm angezogen wie der Rest... naja, so wenigstens auch gleich als Grünschnabel ersichtlich. Nach dem Start entbrennt erst mal ein Highspeed-Race Richtung Ötz hinunter. Mach ich so nicht mit... sollen alle anderen das Rennen doch in den ersten zehn Minuten gewinnen. Ab dem Fuß des Kühtai schlägt dann erst mal meine Stunde... so kann

ich ein paar Hundert Leute überholen, bis ich nach zwei Dritteln des Anstieges auf einmal in vollem Stau stehe. Unmöglich bei einem Rennrad-Rennen? Der Grund macht dem Namen „Kühtai“ alle Ehre: Rinder stehen so dicht gedrängt auf der Straße, dass teilweise nur ein einzelner Radfahrer zwischen den Tieren hindurch passt. Schließlich oben angekommen denke ich: ist das hier der erste Verpflegungsposten oder bin ich aus Versehen am Münchner Hauptbahnhof im Berufsverkehr angekommen? Auf der Suche nach den besten Kraftspendern hat sich ein wildes Gedränge entwickelt. Meine weise Entscheidung: gar nicht erst reindrängen und die schmale Spur vorbei verwenden. In der langen Abfahrt können mitgebrachte Gels auch super in die Blutbahn sickern. Und mit richtig Speed geht's erst mal runter! Mit 90 Sachen über den Kuhrost meinen Gabelschaft riskieren oder mit dem Highspeed-Bunnyhop den bisher kühnsten Sprung hinlegen? Ein Mittelweg wird's richten. Und mit richtig Zunder geht's später durch das verschlafene Sankt Sigmund runter. Wenn jetzt der Sepp zum Semmeln holen schlurft, dann gibt's den blödesten Crash der Renngeschichte. Schwein gehabt, die leidgeplagten Anwohner haben scheinbar sämtlich evakuiert. Durch Innsbruck durch und dann die Brennerstraße hoch beginnt Kapitel 1 meines Niedergangs. Vielleicht bin ich Kühtai hoch und runter über meinem Level gefahren. Jedenfalls sind die Gruppen, die ich hier finden kann, über meiner Geschwindigkeit unterwegs, und so verbrenne ich mich nach und nach. Und das allen Vorsätzen zum Trotz. Denn vorher schon hatte man sich gesagt, dass es wenig Sinn machen würde, auf diesem ewig langen, flachen Anstieg allzu viele Kräfte zu verschwenden. Die übertrieben warme Kleidung stopf ich mir, wohin es eben geht, und habe das Gefühl endgültig längst schon ausgelaugt zu sein, als die kleine Brennergemeinde endlich zu sehen ist. An der Verpflegungsstation kann ich überzählige Klei-





*Am Jaufenpass ein Zwischenhoch erlebt*

dung endlich im hinterlegten Austauschbeutel zurück lassen und Nahrungsmittel auffüllen. Und eine neue Euphorie kommt bei mir auf: jetzt erstmal bergab und dann „nur noch zwei Pässe“. Gefühlsmäßig hatte ich schon oft genug bewiesen, dass die mir besser liegen und einfach besser gehen müssen, als diese zehrende Brennerstraße.

So fühle ich gleich deutlich mehr Energie und fahre mit Druck bergab an etlichen Mitstreitern vorbei. Ein paar scheinen so zu glauben, dass bei mir noch vieles geht und so finde ich mich durch Sterzing hindurch mit einer größeren Gruppe im Schlepptau wieder. Eine untypische Situation für einen kleingewachsenen Fahrer, der im Geradeausfahren sonst nie eine Stärke zu verzeichnen hatte. Und somit sicherlich der Auftakt zu Kapitel 2 meines selbstverschuldeten Niedergangs. Den Jaufenpass hinauf geht es mir dann leidlich gut, nur dass ich den vom Probefahren her noch deutlich kürzer in Erin-

nerung zu haben scheine. Die Abfahrt macht dann richtig Spaß. Die stetige Kurvenabfolge ist wohl eines der Highlights der gesamten Strecke und die Tatsache, dass heute für den Verkehr gesperrt wurde, für mich schon jeden Cent des Startgeldes wert. Vielleicht liegt es daran, dass man vom MTB einiges an Kurventechnik übertragen kann, jedenfalls bin ich scheinbar ständig als letzter an der Bremse und kann so erstaunlicherweise alle Leute in meiner Sichtweite überholen.

In St. Leonhard, auf unter 1000 Höhenmeter angekommen, merke ich dann schnell: hier im windgeschützten Tal und bei voller Sonneneinstrahlung herrscht intensive Hitze. Mein Radcomputer misst 34°C. Und während ich mich schon am Fuß des um 1700 Höhenmeter bis aufs Timmelsjoch hinaufführenden Anstieges aufarbeite, scheint mich die Hitze, die von der Straße und der felsigen Bergflanke abgestrahlt wird, erdrücken zu wollen. Bisher war ich mit



*Am Anstieg zum Timmelsjoch wird jede Möglichkeit zur Abkühlung genutzt*



*Euphorie bei der Abfahrt vom Timmelsjoch: nur noch ein kleiner Gegenanstieg trennt mich vom Ziel*

großer Hitze auf dem Rad immer gut zurecht gekommen. Da der Körper bereits im Notbetrieb läuft, stellt sich das jetzt völlig anders dar. Obwohl ich drei Gelegenheiten nutze, mir kaltes Wasser über Kopf und in die Trinkflaschen laufen zu lassen, komme ich an den Punkt, an dem ich denke: jetzt mache ich entweder bewusst eine Pause oder falle irgendwann entgegen meiner noch vorhandenen Willenskraft einfach so vom Fahrrad. Ich entscheide mich für ersteres und setze mich auf einen schattigen Teil der Leitplanke, rund 10 Minuten in zermürbte Radfahrergesichter blickend. Ich denke: eine gute Entscheidung, denn ich glaube, kaum viel später wäre ich sonst an den Punkt der Rennaufgabe gelangt. So wie es scheinbar vielen in dieser Rennphase gegangen zu sein scheint.

Als ich schließlich weiterfahre, geht es etwas besser. Und nach und nach zahlt sich der Gewinn an Höhenmetern durch kühlere Temperaturen aus. Auch wenn ich mich längst nicht mehr als Teil eines Rennens wähne: durchhalten ist das Maximalziel, das ich an diesem Punkt noch vor mir sehe. Das Laktat ist auf Anschlag. Und ich empfinde das Gefühl, dass nur ein einziger zu hoch dosierter Tritt ins Pedal den unumkehrbaren Streik der Muskulatur bedeuten kann und das unweigerliche Aus für meinen Traum bedeuten würde, das Ding hier durchzuziehen! Also arbeite ich weiter. Sehr langsam, sehr kontrolliert und kein Ende vor Augen, bei diesem Pass mit um die 50 Kurven, die immer wieder den Blick versperren auf ein unabsehbares Ende dieses Anstieges. Und schließlich ist es doch erreicht: der Blick streift das Rasthaus Timmelsjoch mit seinem Freundschaftsmonument mit Adlerschwingen. Und schon geht es in die erlösende Abfahrt und kaum später in den allerletzten Gegenanstieg hinein. Rund 100 letzte Höhenmeter können mir die Ankunft jetzt nicht mehr nehmen. Und bei der Überschreitung sehe ich ihn: „Didi“ Senft - den Tour-Teufel. Und wie schon im Prolog beschrieben, kommt sie in

diesem Moment vorbei gefahren, da ich mir die Zeit nehme noch ein Foto von Didi zu machen: die Lisa, meine Mitstreiterin bei diesem Marathon. Und ich kann es kaum glauben, dass sich unsere Wege kreuzen, zu diesem letzten Spurt des Rennens.

**Das Rennen aus der Sicht von Lisa:** Für sie ertönt der Startschuss direkt neben mir im dichten Gedränge. Im Gewühl verlieren wir uns schnell aus den Augen, was kein Problem ist. Denn von vorn herein wussten wir, dass jeder für sich bessere „Überlebenschancen“ haben würde, wenn er seinem eigenen Rhythmus folgt. Zudem waren wir uns aus unseren gemeinsamen Trainings in einem sicher: wenn nichts dazwischen kommt, würde ich letztlich schneller im Ziel sein. Falls diese Ankunftszeit in Richtung des von der Rennleitung gestatteten Maximums gehen sollte, wollte sie mir als Gutmensch nicht im Weg stehen.

Und obwohl sämtliche Randbedingungen, von Streckenverlauf, den Temperaturunterschieden sowie die essenzielle Bedeutung der zwischenzeitlichen Nahrungsaufnahme, für sie identisch waren, hat sie doch ein völlig anderes Rennen erlebt. Nachdem der schnelle Flug nach Ötz hinunter in den Anstieg aufs Kühtai übergegangen war, wurde erstmal ein Bild vorherrschend: das stetige Überholtwerden durch Hunderte von Leuten.

Das Ziel war klar: finishen. Seit der Anmeldung ist kein Tag vergangen, ohne an den Öztaler zu denken. Der erste Gedanke beim Aufstehen und der letzte abends beim Zubettgehen. Strategie: unter der Laktatschwelle bleiben und „das Ding“ sicher einfahren. Der Leistungsmesser gab klar die Watt vor, die getreten werden durften. Schon auf dem Weg nach Ötz hinab gaben die Fahrer Vollstoff und der Wattmesser zeigte, dass Lisa die Geschwindigkeit drosseln musste. Am Kühtai starrte sie unentwegt auf die Anzeige. Die Beine waren frisch,

die Energiespeicher voll. „Nur nicht überpacen.“ Gefühl alle Fahrer fuhren an ihr vorbei. Immer wieder warf sie einen Blick hinter sich: war sie schon die letzte im Feld? Endlich oben angekommen ging es nach kurzer Pause in einer Schussfahrt das Kühtai hinunter. Die Strecke mehrmals probegefahren, so konnte das Bremsen auf das Nötigste beschränkt und mehrere 100 Plätze gutgemacht werden.

Adrenalin pur. Am Brenner war erneut das Maß aller Dinge der Leistungsmesser. So dauerte es rund zwei Drittel des Anstiegs, bis sich eine passende Gruppe fand. Dann kam der große Spaß: der Jaufenpass. Immer noch dieselben Watt wie am Kühtai tretend, aber nun eine andere Perspektive: ein Fahrer nach dem anderen fiel Lisa zum Opfer. Einige Männer murmurten, als sie von ihr überholt wurden. Gefühl wenig Anstrengung bis oben und Blick für die atemberaubende Landschaft. Bei der Abfahrt nach Südtirol wehte ihr ein warmer Wind ent-

gegen und es wurde bald klar, dass noch eine Hitzeschlacht wartete. Und schon sah sie am Fuße des Timmel den Weg gesäumt von Leichen. Leichen kann man sie nennen, die Fahrer die überall am Straßenrand saßen, lagen oder ihr Rad schoben. Lisa fühlte sich gut und hielt die Pace. Dann passierte es: irgendjemand zog den Stecker. Der Beginn eines Hungerastes. Lisa drosselte die Geschwindigkeit, konterte mit Riegel und Gels. Die Kraft kam langsam wieder, wenn auch der Akku nicht voll aufgeladen wurde. Die letzten Kehren zogen sich, dann kam der Tunnel, oben am Gipfel des Timmelsjochs. Tränen traten ihr in die Augen: geschafft! Seit Monaten gezittert und nun war des Ziel zum Greifen nahe. Euphorisch hat sie dann noch den Gegenanstieg erledigt.

Und da stehe ich, ihr moralischer Gegenpol. Zerstörtheit ausstrahlend, wo sie ein sicheres „Siegesegefühl“ verspürt. Und sie startet gleich den großen Redeschwall, der mir alle



*Lisa in der schnellen Abfahrt vom Kühtai*



Geschehnisse seit Morgendämmerung haarklein zu erzählen scheint. Ich sage nur: „Später, Hase!“ Und wir nehmen gemeinsam die Abfahrt in Angriff, bis hinunter nach Sölden, wo wir die Ziellinie überqueren nach 10 Stunden 59. - Wir beide zusammen.

Daniel & Lisa



*Lisa in der Zielzone*

# 24 Jahre BMW-Vierer

„Schöne Erzählungen über eure Erlebnisse bei Radevents“... das klingt für mich zuerst so nach Sonne, Berge, Kaffee-und-Kuchen-Pausen. Bitte nicht falsch verstehen, das kann genial sein, vor allem zusammen mit ein paar guten Freunden.

Der Gruppenausflug, der mich 2016 am meisten geflasht hat, hatte jedenfalls nichts von alledem: der BMW-Vierer.

Eigentlich gibt's da gar nix zu erzählen, ihr kennt ja alle das Ergebnis: die RG FFB hat den 2016er BMW-Vierer abgeräumt :-D

RG wer? Zugegeben, der Name ist keine kreative Meisterleistung. Uns ist nix Besseres eingefallen. Zumindest bei den Fahrernamen klingelt's bestimmt bei einigen von euch. Wolfgang Schober im Team zu haben war in den letzten Jahren immer eine gute Voraussetzung dafür, ganz vorne mitzumischen. Und Flo Völk ist auch beileibe kein Unbekannter als Teil des in 2015 drittplatzierten Teams und aktiver A-Klasse Fahrer, wie auch sein Freund Wolfgang Voit. Wer von euch wusste übrigens, dass schon Flo's Vater erfolgreicher Teilnehmer beim BMW-Vierer war? Ich weiß es jedenfalls, ich war schließlich dabei! Und zwar 1993 als Rookie bei meiner ersten BMW-Vierer-Teilnahme in seinem Team von Dornier. Das war „Liebe auf den ersten Click“ - und nicht nur, weil wir damals gewonnen haben. Das Rennen selbst, die faszinierende und inspirierende Location, die Leidenschaft des Organisationsteams, all das trug erheblich dazu bei. Entscheidend aber war die Rennform des Mannschaftszeitfahrens an sich, die mich von Anfang an fasziniert hat. Was für eine geile Kombi aus Speed, Power, LEIDENSCHAFT und Teamwork! Genau mein Ding!

Zumindest in meiner ersten Radsportkarriere beruhte diese Liebe durchaus auf Gegenseitigkeit. Bis 1998 durfte ich noch zwei weitere

Male Teil der Siegerteams von Dornier und Powerbar/food sein und auch einige vordere Platzierungen mit diesen Teams erreichen. 1996 hätte nicht viel gefehlt und eine weitere Tagesbestzeit wäre auch der 4. Sieg gewesen, aber da waren wir im Ziel nur noch zu zweit. Wir hatten - ab Mitte der ersten Runde zu dritt unterwegs - in der siebten den amtierenden Deutschen Duathlonmeister Zibi Szlufcik an seine streikenden Adduktoren verloren.

Nun, ihr ahnt es vielleicht, wenn's eine erste Karriere gab, dann wohl auch eine zweite, und das heißt auch, dass die erste ein Ende gefunden haben muss. Der Job und die Familie nahmen sich mehr und mehr Zeit, was durchaus seine Berechtigung und auch Vorteile hatte (und bis heute hat). Der Sport „trat zurück“ in die dritte Reihe. Ich hab nie ganz aufgehört und den Spaß am Heizen nie verloren, aber jedes Jahr ging's ein Kilo rauf und ein km/h runter, man wird ja nicht jünger. „Willkommen im Club“ also, oder?

Die tollen Erinnerungen an die BMW-Vierer-Rennen haben mich jedoch nie ganz losgelassen und waren sicherlich einer der entscheidenden Motivatoren, die Zügel nicht ganz schleifen zu lassen und letztlich wieder aufzunehmen. Bei einer Interims-Teilnahme 2002 - erstmals unter dem EOS-Logo - haben wir genau das 25-jährige Jubiläum erwischt, was mit dem Verbot von essenziellem TT-Zubehör wie Aerohelm, Aufliieger und Scheibe einherging. Alles Verständnis für die Intention dafür hat mir nicht geholfen, das Rennen so zu „genießen“, wie all die anderen Male. Ohne das Zeug ist's einfach nicht dasselbe, jedenfalls für mich.

Auch war damals nicht jeder unserer Wettbewerber glücklich darüber, dass wir (in dem Fall wohl eher ich) nur mit viel „Kreativität“ so was ähnliches wie eine Firmenmannschaft auf



*Zeitfahren mit nichts als 'nem krummen Buckel... das ist die alte Schule*

die Beine stellen konnten, die nicht vollkommen dem Untergang geweiht war. Entsprechende, nicht ganz unberechtigte Kritik mussten wir uns dann auch gefallen lassen. Insgesamt nicht die erfolgreichste Teilnahme, und das war vielleicht mit ein Grund dafür, dass schon wieder eine mehrjährige Pause folgte.

Die Motivation für den dritten Anlauf kam letztlich aus einer ganz neuen Quelle. Die Qualität der 3D-gedruckten Teile aus den EOS-Maschinen wurde um 2005/06 schließlich so gut, dass sich ein Einsatz am Fahrrad nicht mehr ausschloss! Und das führte dazu, dass sich zwei meiner privaten Leidenschaften - Zeitfahren und Eigenbau von Sportgerät - mit der beruflichen quasi trafen. Das initiale „Projekt“ - ein Aerolenker aus Polyamid12 - hatte sich so toll angefühlt, dass ich dabei blieb und anfang den alten, halb vergammelten Alu-Bock aufzupolieren und abzuspecken u.a. mit 3D-gedruckten Eigenbau-Teilen\*. Und das wiederum führte

dazu, dass ich wieder anfang mehr zu fahren. Aber erst eine gravierende berufliche Veränderung im Jahre 2010 (innerhalb der EOS-Gruppe), die mir in der Folge wieder mehr kreative Freiräume bescherte, schaffte die Basis für die „zweite Karriere“.

Von 2010 bis heute war dabei der BMW-Vierer das anfangs einzige, aber bis dieses Jahr immer wichtigste Saisonziel. Von 2010 bis 2015 haben wir uns mit der (nun regelkonformen) EOS-Firmenmannschaft vom 34. auf am Ende stabile Platzierungen um den 14. bis 18. vorgearbeitet. Das war auf der einen Seite aller Ehren wert, auf der anderen Seite blieb bei aller Freude darüber immer ein Stachel in meinem Herzen zurück, weil „ich“ nicht einmal „mein“ heimliches Ziel „TOP 10“ erreichen konnte. Ich wünschte mir noch einmal ein richtig schnelles Rennen mit einer richtig starken Mannschaft zu fahren. Ich wünschte mir also einfach die tolle Zeit in den Neunzigern zurück.

Als uns in der 2015er Vorbereitung ein Fahrer ausfiel und wir kurzfristig Ersatz finden mussten, hatte ich - ohne mir viele Hoffnungen zu machen - Wolfi gefragt, ob er einspringen könnte. Natürlich war er bereits engagiert, aber überraschenderweise sagte er für 2016 zu. Mein Dream-Team hatte also schon mal einen Rumpf! Fehlten nur noch zwei ähnlich starke Fahrer und ein Tommi Mattes, der nicht in der zweiten Runde fliegen geht, sondern zumindest ein wenig Luft aus dem Weg räumt. Auf der Oberbayerischen 2015 sagte Flo Völk auf meine Anfrage hin zumindest nicht kategorisch ab, was ich - als unverbesserlicher Optimist - beschloss, als potentielle Zusage zu werten, für den Fall, dass ich ihm aufzeigen könnte, dass ich mich da nicht einfach nur grandios überschätze.

Ich löste also eine Rennlizenz beim TUS FFB und ging seit ca. 15 Jahren mal wieder eine echte Wettkampfsaison an. 40% Trainingsumfang-Steigerung, Altenstadt, BM in Weiden, Straubing EZF + PZF, KOTL und natürlich BMW-Rennen waren fest eingeplant (wurden leider weniger als geplant). Als dann noch das Rennen in Dingolfing abgesagt wurde, das fest als Generalprobe für den Vierer gesetzt war, hab ich sogar spontan ein Privat-Rennen auf der Lochhofener 60-km Strecke „organisiert“. Sozusagen EINZELzeitfahren im doppelten Sinne ;-)

Das „Go“ für das Vorhaben fiel ein paar Wochen vorher bei der Generalprobe des Rumpfteams mit Wolfi und Flo. In meiner persönlichen Wahrnehmung die inoffizielle „Quali“. Zumindest für mich, denn die Performance der beiden anderen stand außer Frage. Ich hatte richtig Bammel, und wie sich herausstellte, nicht ganz zu Unrecht, denn die ersten 30 Minuten waren echt krass. Wenn die Jungs vorne anrissen, war ich im Windschatten praktisch am Anschlag, und schon an leichten Anstiegen verflüchtigte sich der letzte Rest von „praktisch“. Die Führungen fielen entsprechend kurz aus. Aber irgendwie blieb ich dran und

schließlich wurden die beiden „etwas ruhiger“ und/oder mein 54 Jahre alter Diesel war endlich warmgelaufen.

Beim Heimrollen mit Flo - Wolfi war schon abgelenkt - haben wir die Klamottenfrage geklärt und Flo hatte bereits den vierten Mann im Kopf. Geil! Quali geschafft! Dream-Team steht so gut wie!

Ich war in euphorischer und bis zum Bersten gespannter Vorfreude. Nicht mal die grauenvolle Wettervorhersage konnte daran was ändern. Da musste mehr drin sein als „TOP10“. So hab ich mich schließlich hinreißen lassen, die folgende „Ziele-Tabelle“ an das Team auszuloben:

- *Minimalziel: mit euch allen zusammen sturz- und pannenfrei ins Ziel kommen, ohne nur gelutscht zu haben mit einer „ordentlichen Teamleistung“*
- *Ehrentoll: Minimalziel + 48er Schnitt (Wetter-abhängig)*
- *Sehr ordentlich: Minimalziel + unter den ersten 3*
- *Geil: Minimalziel + Sieg*
- *Obergeil: Minimalziel + Streckenrekord*
- *Der Wahnsinn: Minimalziel + Schnitt 50+ (Wetter-abhängig)*
- *Unglaublich: all together (Wetter-abhängig)*

Aber wie sagt der Ami? „No Pain, No Gain“. Und von ersterem gab's nicht zu wenig, zumindest für mich. Dieser, mein 14. Vierer, war anders als alle vorher. Bisher war ich nicht immer der stärkste, aber niemals der schwächste Fahrer im Team. Wirklich gelitten haben eigentlich vor allem die anderen. Ich weiß jetzt, wie sich das anfühlt!

Wolfi und Flo fuhren wie erwartet bärenstark und auch Wolfgang fuhr auf deren Niveau. Der Zug lief wie auf Schienen, ohne jedes steuernde Wort. Alle wussten genau, was wie zu tun war. Und ich kam mit und konnte führen! Soweit so gut. Ende der dritten Runde hatte ich mein persönliches Waterloo-Szenario, ein frühes Ausscheiden, hinter mir gelassen. Ich



konzentrierte mich also darauf - so gut das bei dem Tempo ging - meine Kräfte zu verwalten. Denn das war nötig bei der Geschwindigkeit, mit der die gefühlte Belastung stieg (ganz im Gegensatz zu den Daten des Powermeters ;-). Ich hatte Schiss vor jedem Wiedereinfädeln, denn das wurde von Mal zu Mal härter. Ab etwa der sechsten ging das nur noch mit einem beherzten Zwischensprint im Stehen, wobei der inzwischen vor Kälte gefühllose, quasi „blind“ bei jedem dieser Maximal-Last-Wiedereinfädel-Sprints nach den shifter-buttons suchende rechte Daumen nicht wirklich hilfreich war. Das Ganze versuchte ich unter Kontrolle zu halten durch ein vom Laktatrasch eh schon auf's absolut Notwendige gequetschte Sichtfeld, das zusätzlich von dem beschlagenden Helmvisier und Flo's Hinterrad-Dauerdusche vernebelt wurde. Aber mit ähnlichem Unbill hatten wohl viele zu kämpfen. Ich fürchtete die Beschleunigungsphasen anfangs der Zielgeraden von 40 im Scheitelpunkt der Kurve auf bis zu 60 Rückenwind-supportete Sachen, weil ich da meist gerade wieder hinten rein war und statt Windschatten nur noch die Post abging; sehnte

mich nach der Gegengeraden wo der Gegenwind die Drafting-Phasen merklich erholsamer ausfallen ließ. Im letzten Viertel hab ich gebetet, dass meine Adduktoren nicht den Zibi machen, Gnade vor Recht ergehen lassen mögen und mich bitte über die Runden bringen. Ich weiß nicht wie, aber sie haben das hingekriegt. **Aber keine 200m weiter!** Die lockere 10. Ausrollrunde war schlicht unmöglich. Ich war glücklich ohne Sturz von dem Bock runtergekommen zu sein und stand, saß, dehnte, bis die Kälte meine Beine wieder übertönte.

Ich hätte nicht schneller gekonnt und nicht langsamer gewollt. Mit anderen Worten: ein perfektes Rennen!

Was soll ich sagen? Vier von sieben Zielen erreicht, trotz nicht wirklich idealer Bedingungen, drei recht deutlich verfehlt. Der Streckenrekord ist schon eine Marke. Der wäre auch bei schönem Wetter „oiss andre ois a gmaachte Wiesn gwesn“. Die Bilanz fällt davon unberührt zu 100% positiv aus:

**Das war das beste und harmonischste Team, mit dem ich jemals unterwegs war. Danke Wolfgang, Wolfi & Flo!**

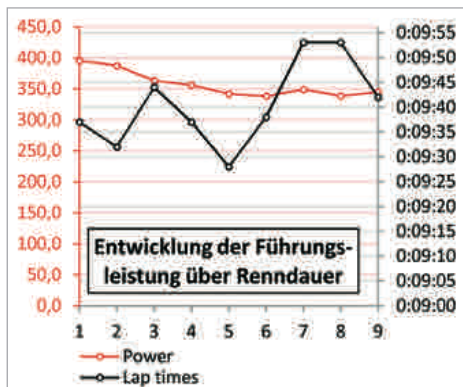
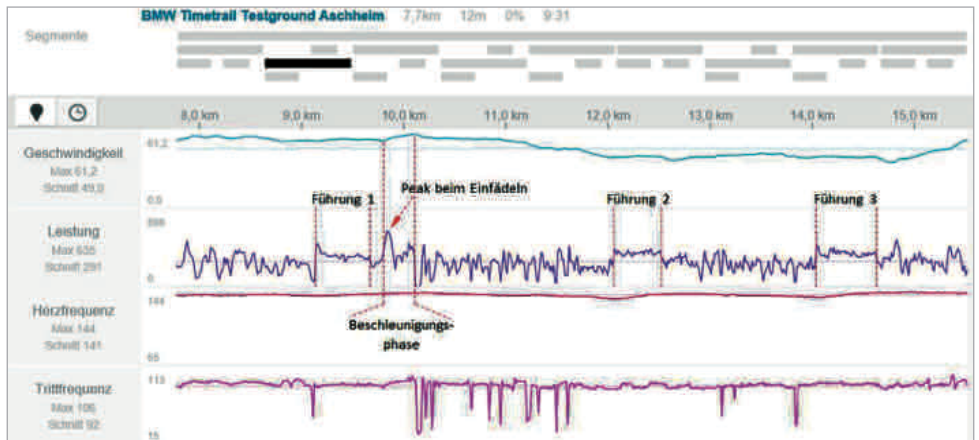


Team RG FFB

Auch mit meiner persönlichen Bilanz bin ich absolut zufrieden:

- 17:58 min Führungsarbeit in 27 Führungen geleistet (20,6%, mittlere Führungsdauer 40s)
- dabei im Mittel 0,3 km/h Speed eingebüßt (Diff. Anf./Ende der Führung), was deutlich weniger als die Messunsicherheit ist (Quelle: Garmin/Strava-Datenschriebe).

Man sieht - auf der folgenden Seite - den charakteristischen Anstieg, Abfall und den Peak beim hinten wieder Einfädeln. Als „Führung“ ist das Intervall von Anstieg bis Abfall definiert, weil danach ja schon wer anderes führt. Man sieht weiterhin, wie Wolfgang auf der Zielgeraden (Führung 1) das Tempo auf 61 hochzieht und ich nach dem Einfädeln an letzter Position



über ca. 15 s mehr Leistung als in der Führung aufbringen muss, um nicht fliegen zu gehen.

Vielleicht ist's mir vergönnt, nächstes Jahr noch einen seriösen Angriff auf den Streckenrekord machen zu dürfen, vielleicht bei Sonnenschein, vielleicht sogar wieder mit genau den drei coolen Jungs.

Aber selbst wenn das aus welchem Grund auch immer nicht genau so funkt: irgendwie krieg ich's hoffentlich noch lange hin dabei sein

zu können. Denn der BMW-Vierer ist und bleibt mein absolutes Lieblingsrennen.

Vielen herzlichen Dank an alle Helfer, Organisatoren, BMW-Wachleute und -Entscheider, Wettkämpfer, Sponsoren und natürlich Teamkameraden, die an den vielen tollen Erfahrungen, die ich dort machen durfte, beteiligt waren.

Ach ja, die „Ausfahrt“ eine Woche später rund um den Attersee war schon deutlich näher dran an dem „Sonne, Berge, Kaffee-und-Kuchen-Pausen“-Szenario. Kaffee und Kuchen gab's zwar auch erst hinterher und Berge nur ein passant, aber Sonne satt und gegen den Vierer war das ne Spazierfahrt ;-)

Tommi

\*) By the way: Das vorläufige Endergebnis von über zehn Jahren Rumgefickel an dem alten Mitteldeutsche-Fahrradwerke-Bock könnt ihr hoffentlich in einer der TOUR-Frühjahrsausgaben sehen (Rubrik „sehens- und zeigenswertes Unikat“).



*TUS-Zug in modern art... die neue Schule hat auch was, oder?*

# Ringparade

**M**itte Oktober: die Radelhauptstadt München lädt zum Radeln auf dem Mittleren Ring ein. Die engagierten BMW-Radsportler hatten sich mit aufwendigen Recherchen tagelang mit der Planung befasst, um größtmögliche Präsenz zu zeigen. Am 16.10.16 starten Thomas, Felix und Sebastian gegen 9 Uhr Richtung Süden, um einige Kilometer vorweg in die Ringfahrt einzubinden. Beim Start bringt Thomas dann ganz neue Infos mit: der GANZE MITTLERE RING sei heute mehrere Stunden für Radfahrer gesperrt! Seine Quelle ist ein unbekannter privater Radiosender. Das dürfen wir uns nicht entgehen lassen, einmal, vielleicht sogar zweimal mit dem Rennrad um den Mittleren Ring! Obwohl diese Info nicht unserer präzisen Recherche entspricht, ändern wir sofort den Plan und fahren Richtung Innen-

stadt, mit dem Gefühl, dass uns sonst etwas entgehen würde. Wir rollen stadteinwärts durch enge Straßen, über den Luise-Kiesselbach-Platz an Baustellenabsperungen vorbei, um mit Ernüchterung festzustellen: Enttäuschung pur! Keine Anzeichen eines Radevents sind zu sehen. Thomas entschuldigt sich und meint, ja nur das Ende des Radioberichts gehört zu haben. Na ja, bis hier hin war's etwas holprig, aber der Konversationsfaktor bei Schnitt 20 sehr schön.

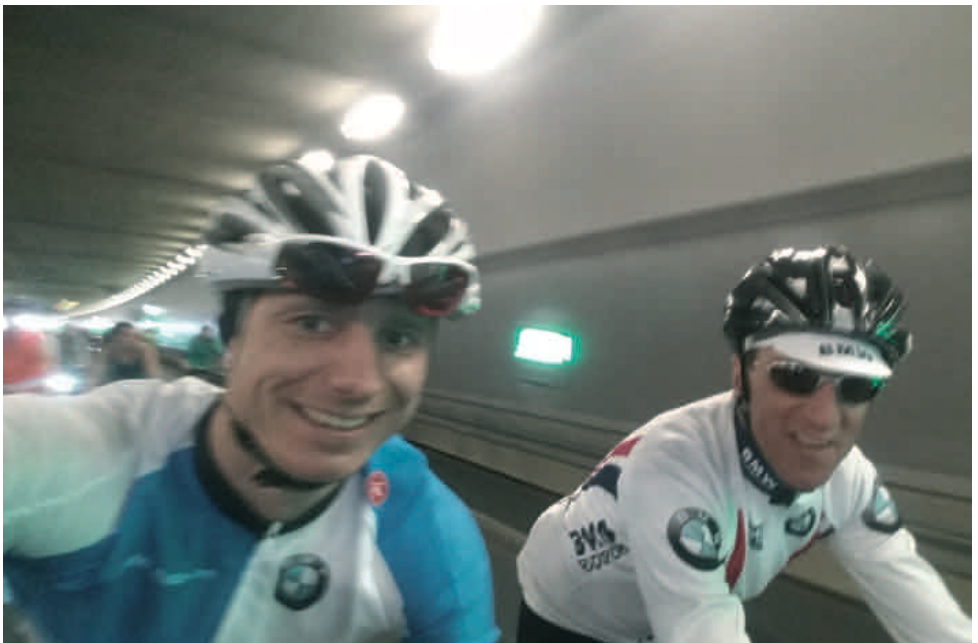
Jetzt geht's los: raus aus der Stadt auf der Olympiastrasse Richtung Süden, die verlorene Zeit aufzuholen. Nach einer schönen Herbsttrunde über Schäftlarn in die Pupplinger Au geht Thomas leider die Zeit aus, er verabschiedet sich und wir geben Gas, um pünktlich vor Ort in Sendling zu sein.



*Einrollen in der Pupplinger Au*



*Tunnelblick*



*Tunneleffekt*

Punkt 12, wir sind am Start und stellen mit Entsetzen fest: so viele Radler, alles voll und wir ganz hinten! Klar müssen wir vor! Auf dem Weg nach vorne treffen wir Günter Ebert, unseren BMW-MTB Kollegen, leider ohne Rad. Endlich fahren. Es geht los! Einstieg auf den Ring Richtung Westen nach dem Brudermühltunnel. Und wieder macht sich Ernüchterung breit: Nicht alle sehen Radfahren als sportliche Betätigung: Kinderräder, Räder mit Anhänger, Lastenräder, E-Bikes und grenzdebile Raddimpfls mit Bierflasche in der Hand.

Die ersten Meter sind mehr Training für Stehversuche als Radfahren. In unserem BMW-Radsportausfit fühlen wir uns fast etwas deplatziert. Aber nur so lange es nicht richtig läuft. Ab dem Tunnel unter dem Luise-Kiesselbach-Platz kommt Bewegung ins Feld, das Tempo wird zweistellig. Richtung Donnersberger Brücke ist es fast wie Rennradfahren: Felix macht Bilder, wir amüsieren uns prächtig.

Und plötzlich erscheint unser Pace Bike: Ein Einsatzfahrzeug des BRK kommt von hinten und teilt die träge Masse der Radfahrer wie Moses das Meer. Es bleibt keine Zeit zu überlegen, ob es sportlich fair ist, sich an dieses Motorrad zu hängen - der Instinkt siegt. Und wir fliegen mit gut 50 Sachen hinterher. Wichtig ist natürlich, jetzt nicht mit einem der zurückbrandenden Sonntagsradler zu kollidieren. Doch dann merken wir: er macht nicht den Weg für uns frei, sondern ist auf dem Weg zu einem Unfall.

Nach der Engstelle sind wir fast an der Spitze des Feldes und genießen die Fahrt zum Olympiapark. Zum Ausrollen drehen wir noch eine Runde durchs Dachauer Hinterland. Nach gut 100 Meilen gönnen wir uns in Pasing noch den großen Amarenabecher, lassen die vielen Bilder des Tages Revue passieren und sind uns sicher: beim nächsten Mal sind wir wieder dabei.

Felix und Sebastian



Am Ziel

# Fünf Wochen mit dem Rad in Patagonien

Unsere Flitterwochen - endlich ein langer Urlaub! Lange dauerte die Entscheidung nicht: Südamerika sollte es sein, Patagonien fanden wir beide interessant, und die Idee einer Radtour kam recht schnell. Bislang waren wir mit dem Reiserad nur durch Europa getourt - das war die Gelegenheit!

Nach mehr oder weniger intensiver Planung war noch einiges Investment erforderlich: ein neues Zelt musste her, nachdem das 25 Jahre alte im Jahr zuvor in Kärnten abgesoffen war. Zu klein war es sowieso. Außerdem bot sich die Gelegenheit, endlich einen warmen Schlafsack zu kaufen und unser Sortiment an Packtaschen zu komplettieren. Die Flugbuchung war anstrengend, da nur Alitalia eine angenehme

und bezahlbare Verbindung hatte. Bis wir die Fahrräder auf den Tickets vermerkt hatten, brauchte es allerdings einige Telefonate. Die Route hingegen wurde recht schnell geplant. Nach ein paar Gesprächen mit Freunden und Kollegen, die bereits in Patagonien gewesen waren, wurde uns klar: wir fahren nicht wie alle die Carretera Austral in Chile ziemlich geradeaus nach Süden, sondern machen eine Rundtour durch Chile und Argentinien. Da wird man nämlich von allen Seiten braun.

Anfang Dezember flogen wir also nach Santiago de Chile. Dank der Bike-Kartons und Alitalia kamen unsere Räder nicht nur unversehrt nach Chile, sondern auch wieder zurück nach München.



*Tour-Übersicht*



*Die Tour im Detail*

Nachdem wir zwei Tage zur Akklimatisierung in Santiago verbracht hatten, waren wir sehr froh, in den letzten Monaten unser Spanisch aufgefrischt zu haben. So waren wir in der Lage, mit verschiedensten Personen zu diskutieren (z.B. den Busfahrern, die unsere Räder mitnehmen sollten). Per Nachtbus ging es von Santiago nach Temuco. Dort haben wir die Räder morgens 6:30 Uhr im Halbschlaf und in ziemlich frischer Morgenluft reisefertig gemacht. Als alles fertig war, haben wir erstmal ein Café zum Frühstück gesucht. In Temuco sind alle Straßen im Raster angeordnet. Dennoch schafften wir es, im Kreis zu fahren. Trotz Garmin und Google Maps, das konnte nur besser werden...

Endlich auf der Strecke haben wir uns sehr über die neue Umgebung gefreut. Die Chilenen lieben gerade Straßen, egal ob irgendwelche Berge im Weg sind. Abgesehen davon wirkt die Landschaft auf den ersten Blick recht vertraut, allerdings sehen die Bäume ganz anders aus als in Mitteleuropa. Und der erste schneebedeckte Vulkan hat uns doch etwas überrascht - schließlich befanden wir uns auf ca. 300 m

Höhe bei 35°C. Nach kurzer Zeit haben wir den ersten Radler getroffen. Ein Franzose, zehn Jahre mit Rad auf Weltreise, zwei Jahre je Kontinent. Eine nette Chilenin hatte er auch zum Mitradeln überzeugen können. Was für ein cooler Vogel und was für ein nettes Gespräch!

Gegen Abend rollten wir nach gut 100 km mit leichtem Sonnenbrand in Melipeuco ein. Hier haben wir zuerst einen netten Mini-Supermarkt gefunden und dann einen sehr gemütlichen Campingplatz. Die erste Cerveza war fällig - an die ca. 30 kg Gepäck je Rad hatten wir uns noch nicht gewöhnt. Bevor es die verdienten Thunfisch-Spaghetti gab, landete allerdings noch ein Hubschrauber direkt neben unserem Zelt. Kein Notfall, sondern ein argentinischer MTB-Reiseveranstalter, der seine Leute am nächsten Tag auf den benachbarten Vulkan Llaima fliegen wollte.

Von Melipeuco aus sind wir in Richtung Conguillio Nationalpark gestartet. Da die erste Nacht im neuen Zelt so angenehmen war, haben wir doch glatt erst einmal verschlafen. Wozu auch einen Wecker im Urlaub stellen?? Geplant



*Es geht los!*





*Unser Lieblingsessen*

waren ca. 80 km an diesem Tag. Leider stellte sich dies aufgrund der Schotterpiste und der Höhenmeter später als absolut unrealistisch heraus. Wir hatten unterschätzt, wie wenig Kilometer man auf Schotter mit Gepäck fahren kann und mussten aus einer Etappe zwei machen. Im Nationalpark haben wir ein Paar aus Ham-

burg und eines aus Österreich kennen gelernt. Die Ösis waren 15 Monate mit dem Rad unterwegs - auch in Flitterwochen, die sind doch alle bekloppt - und wir sollten „die Schweizer“ grüßen...

Nach zwei Tagen im Nationalpark mit vielen Schiebepassagen und viel Lava verbrachten wir eine Nacht auf einem schweizerischen Campingplatz, wo wir „die Schweizer“ trafen (ein Jahr auf dem Rad) und von den Ösis grüßten. Von dort ging es zur Laguna Gualaletté - dem ersten der vielen schönen Seen auf unserer Tour.

Leider handelte es sich nicht um die „Blaue Lagune“, sondern um einen sehr kalten See - aber eine sehr spannende und einsame Landschaft. Glücklicherweise hatten wir uns morgens mit Nudeln, Thunfisch und einem Tetrapack Rotwein eingedeckt, denn das sollte die erste Nacht in der „Wildnis“ werden. Eigentlich war es ein Campingplatz einer Mapuche-Familie... Aber außer huevos und pan gab es dort nix, auch keine richtigen Toiletten... Eier und Brot waren aber super, und glücklicherweise blieb der angesagte Regen aus.



*Laguna Gualaletté*



*Paso Icalma - auf dem Weg nach Argentinien*

Von unserer einsamen Laguna aus ging es am nächsten Tag bei bestem Wetter nach Argentinien zum Lago Aluminé. Ab der Grenze gab's endlich wieder Asphalt, was uns und unseren Rädern doch sehr gut tat. Bis dahin hatten

wir keine wesentlichen Ausfälle, was zum Glück auch für den Rest der Tour so bleiben sollte.

Eigentlich wollten wir an diesem Tag noch weiter fahren, aber am Aluminé-See haben wir entschieden zu bleiben, da es dort sehr schön



*Am Aluminé-See*

und die Etappe lang genug war. Nur leider gab es im Shop nicht das ersehnte erste argentinische Steak und am nächsten Tag auf dem Weg nach Aluminé fing direkt hinter dem See der Schotter wieder an. Die tolle Landschaft hat uns aber völlig begeistert und im Laufe der Zeit lernten wir den Unterschied zwischen gutem und schlechtem Schotter kennen. Der trockene, staubige in Argentinien fällt eher in die zweite Kategorie. In Chile fanden wir auch Luxus-Schotter, der sogar schnelle Abfahrten zuließ.

Abends in Aluminé angekommen kauften wir Bustickets für den nächsten Morgen. Die Etappe bis Junin de los Andes wäre gut 100 km Schotterpiste gewesen, wir waren aber etwas erholungsbedürftig, und Busfahren in Chile und Argentinien ist grundsätzlich recht problemlos. In Aluminé konnten wir auch das erste argentinische Steak erwerben. Die Portionen sind hier etwas größer, nach Meinung des Metzgers waren die gut 900 g für uns zwei eher knapp berechnet.

Per Bus fuhren wir am nächsten Morgen durch eine traumhafte Landschaft bis San Martín de los Andes. Leider haben wir einen Teil verschlafen, da wir so müde waren. In San Martín haben wir uns Zeit genommen für die weitere Reiseplanung. War es möglich, eine zweitägige Vulkanbesteigung einzubauen? Und finden wir einen Guide, der bestenfalls Englisch spricht? Allein wollten wir die Tour auf den Lanín nicht machen, da wir weder Steigeisen noch Eispickel dabei hatten und die Wetterverhältnisse nicht einschätzen konnten. Es war leider sehr viel Wind gemeldet. An diesem Pausentag hat es wie aus Eimern geschüttet, aber wir hatten ausnahmsweise ein Hotelzimmer... Gut geplant!

Die nette Empfangsdame im Hotel konnte uns auch einen Guide organisieren und so ging es am nächsten Morgen mit Diego auf den Lanín. Bei 40 km/h Wind stiegen wir mit Gepäck von 1100 m auf zum Biwak auf 2600 m. So ein Ding hatten wir noch nie gesehen, der Name

caja = Schachtel war Programm und es sollte die kälteste Nacht unseres Lebens werden. Bereits nachmittags in den Schlafsack eingemummelt haben wir uns mit Tütensuppen warm gehalten.

In der Nacht hörte der Wind auf und wir konnten 3:00 Uhr morgens unseren Aufstieg auf den Gipfel mit fast 3800 m angehen. Es war echt anstrengend, schließlich kamen noch 2700 m Abstieg dazu. Aber der Blick hat für alles entschädigt. Geniale, krasse Tour!!!! Mit Mus-



*Unsere „caja“ auf dem Lanín*



*Geschafft - im Hintergrund der Lanín*



*Lago Lacar bei Junin de los Andes*

kelkater in den Beinen wurde es wieder Zeit aufs Rad zu steigen.

Von San Martin de los Andes aus sind wir am 23.12. für einige Tage auf der Ruta 40 nach Süden geradelt - durch eine faszinierende

Berglandschaft, die jeden Tag einen anderen Charakter zeigte und vorbei an vielen schönen Bergseen.

24.12.: ein ganz besonderes Weihnachtsfest. Wir hatten alles gut geplant... Um 15:00 Uhr



*Camping am Lago Trafal*



Weihnachtsmorgen am Lago Nahuel Huapi

radelten wir in Villa la Angostura ein, um uns mit argentinischen Steaks und anderen Leckereien zu bewaffnen. Dann haben wir in einem netten Café bei Kaffee und Kuchen eine schöne Cabaña (kleines Ferienhaus) gebucht, nur noch 27 km bis dahin... Dort kamen wir dann perfekt zum Weihnachtsfest an, nur wollte der Depp jetzt den dreifachen Preis haben und von hinten drohte ein Regenschauer. Wir radelten weiter zum nächsten Campingplatz... der Besitzer war sehr nett und hat uns eine ganze Schubkarre voll Brennholz gebracht. So gab es dann doch noch die ersehnten Weihnachtssteaks und der Regen kam zum Glück erst, als wir im Zelt lagen.

Nach dieser Nacht war uns nach einem Pausentag, den wir am Lago Gutiérrez südlich von Bariloche mit Klamottenwaschen, Fahrradschrauben und einer Wanderung zum örtlichen Skigebiet verbrachten. Dort war natürlich im Sommer nicht viel los, aber im Café lief „Griechischer Wein“ und bayerische Musik... Ob die Argentinier die Texte verstehen?

Gut erholt ging es am nächsten Tag 113 km (unsere Königsetappe) nach El Bolsón. Hier saßen wir dann im Garten der lokalen Brauerei



Typisches Straßenschild

vor unserem Zelt, tranken Bier und genossen unser Abendessen. Nur die gefühlt 1000 Hunde störten ein wenig, aber wir gewöhnten uns langsam daran. Die Argentinier stehen außer auf Hunde voll auf belgisches Bier, das in Lizenz gebraut wird, und auch unser lokales Bier gab es mit typisch belgischem Erdbeergeschmack. Egal, nach dem Radfahren schmeckt alles...

Von El Bolsón hatten wir eine weitere lange Etappe zum Lago Rivadavia vor uns - „endlich“



Powergel auf Chilenisch: Dulce de Leche

wieder mit Schotterpisten. Da wir morgens feststellten, dass es mit unseren Bargeldvorräten schlecht aussah und die lokalen Banken unsere Visa-Karten nicht nehmen wollten, kamen wir erst 21:00 Uhr am See an, nachdem wir unsere letzten Euro in einem Supermarkt getauscht hatten. Das ging auf der Bank nämlich auch nicht. Der Campingplatz am Lago war dafür super: zwar gab es weder Bier noch Duschen, dafür aber den allerbesten Sternenhimmel. Der war einfach gigantisch und der fehlende Luxus schnell vergessen. Am nächsten Morgen sind wir durch den Nationalpark zum benachbarten Lago Futalaufquen geradelt. Hier macht halb Argentinien Urlaub, zumindest war entsprechend viel los. Nach kurzer Schwimmeinlage haben wir noch schnell ein Hähnchen gegrillt... blöde Idee, es hat echt gedauert, bis es mitten in der Nacht endlich gar war!

Nach zwei Wochen in Argentinien sind wir am kommenden Tag zurück nach Chile eingefahren. Man fährt über die Grenze und es schaut alles ganz anders aus... ein bisschen wie in Hobbit-Wunderland.

Von Futaleufu aus sind wir am 31.12. zum Lago Yelcho, dem chilenischen Flyfishing-Paradies, geradelt und haben auch wieder einige andere Radtoureros getroffen. Für unser Silvesterdinner hatten wir morgens bereits eingekauft, hatten aber noch keine Unterkunft und es sah stark nach Camping bei Dauerregen aus. Aber der Garmin zeigte einen Eintrag „la cabaña“...

Und diesen Ort - eine Lodge - gab es wirklich. Wir wurden dort sehr freundlich empfangen und durften in die Cabaña einziehen. Als wir uns gerade am Holzofen bei Kaffee mit Pitu aufwärmten, wurden wir von den beiden Stammgast-Paaren zu einem Welcome Drink eingeladen. Bei Pisco Sour und Häppchen haben wir uns dann sehr nett teilweise auf Englisch, teilweise auf Spanisch unterhalten. Danach gab es unser Silvesteressen am Holzofen und wir hielten sogar bis 24:00 Uhr durch.

Nachdem wir morgens nach gemütlichem Frühstück und Plausch mit dem Chef später los kamen als geplant, warteten 90 km Carretera Austral mit teilweise heftigem Dauerregen auf



*Rio Futaleufu in Argentinien*



*Kurz vor der Grenze nach Chile*

uns. Hier kam dann die Überzeugung auf, die direkte Fähre nach Puerto Montt zu nehmen, da wir von der sonst wahrscheinlich sehr schönen Fahrt durch den Parque Pumalin bei der Wetterprognose nicht viel gehabt hätten.

Angekommen in Puerto Montt entschieden wir uns, gleich an den nächsten See zu radeln und dort einen Ruhetag mit einer kleinen Wan-

derung zu verbringen. Nach sechs sehr langen Radeltagen war das eine schöne Aussicht! In Ensenadas am Lago Llanquihue mieteten wir uns in einer gemütlichen Cabaña mit See- und Bergblick ein. Leider hatte uns der Regen weiter fest im Griff, und so haben wir zwar den See mit den heranziehenden Regenwolken gesehen, den direkt benachbarten Vulkan Osorno, auf den wir eigentlich steigen wollten, leider nicht.

Weiter ging es nach Entrelagos und dann endlich wieder bei Sonnenschein an den Lago Ranco. Nachdem wir dort einen super Sonntag verbracht haben, wurden wir in der Nacht wieder vom Regen eingeholt. Ein Glück hatte unser Campingplatz einen überdachten Essplatz und so konnten wir trocken frühstücken. Aber das Zelt war völlig nass. Zum Glück nur von außen... So radelten wir mit nassem Zelt 100 km nach Panguipulli - unsere einzige Etappe, die landschaftlich nichts zu bieten hatte. Gut, dass wir ausreichend Proviant dabei hatten.

Angekommen im Ort mit dem tollen Namen haben wir uns leider etwas zu schnell ins Box-



*Zurück in Chile*



Regenpause am Lago Yelcho

horn jagen lassen und landeten in einer ziemlich hübschen Hinterhof-Cabaña ohne jeglichen Charme und technisch etwas überholungsbedürftig. Aber dafür bekamen wir einen realistischen Eindruck, wie durchschnittliche Chilenen wohnen und

unsere Vermieterin hat unsere gesamte Wäsche gewaschen!

Beim Frühstück am nächsten Morgen sollten dann noch die letzten drei Tour-Tage geplant werden. Aufgrund der Wetterprognose haben



Unsere chilenische Lieblingsschokolade





*Unterschlupf bei Regen vor einer Kirche*

wir uns endgültig gegen eine weitere Vulkan-Besteigung entschieden und so radelten wir bei Dauerregen 80 km teils über Schotter wieder in Richtung Anden zur Therme in Liquiñe. Wir sind noch nie sooooo nass geworden, der Regen kam buchstäblich von allen Seiten. Aber wir kamen an und der Thermal-Pool vor unserem Ferienhäuschen sowie der Thermal-Jacuzzi drinnen ließen uns den kalten Regen schnell vergessen. Abends haben wir auf unserem Spi-



*Carbon statt Kondition*



*Radfahren macht hungrig*

ritus-Kocher schnell noch ein phänomenales Rührei gebrutzelt und die Heizung voll aufgedreht, während es draußen weiter regnete. Ja, Malediven wäre auch eine Option gewesen - aber da macht man einfach nicht genug Höhenmeter von der Hotelbar zum Strand.

Für unseren letzten Abend wollten wir ein besonders schönes Plätzchen am Lago Calafquen finden. Mit Steak im Gepäck und Carbon (Holzkohle) auf dem Gepäckträger haben wir einige Campingplätze abgefahren - ausgerechnet hier gab es zwar sehr viele, aber leider nur echt ungemütliche. Aber was lange währt wird endlich gut und so haben wir in Licanray einen idealen Platz mit Seeblick, Sonnenuntergang, Sternenhimmel und Frühstück bei strahlendem Sonnenschein gefunden.

Nach einem leckeren Abendessen sind wir per Bus von Villarica nach Santiago gefahren und haben dort noch einen Tag mit Sonnen und Räder Verpacken verbracht. Abends haben wir uns mit Freunden getroffen und hatten einen sehr lustigen Abend bei chilenischem Essen.

Unser Vermieter hatte angeboten, uns zum Flughafen zu fahren. Mit der chilenischen Entspantheit ging es am nächsten Morgen



*Unser letzter Campingplatz*

tatsächlich eine Stunde später als geplant tatsächlich los. Dadurch erreichten wir den Flieger so gerade noch. Aber egal, Hauptsache alles hat geklappt und wir sind mit Gepäck und Rädern ohne Beschädigung in München angekommen.

Wir schauen total glücklich auf fünf schöne Wochen zurück. Radreisen ist so etwas Tolles und Chile / Argentinien sind aufgrund der Infrastruktur und der freundlichen Menschen dazu einfach ideal. Fazit: 23 Tage auf dem Rad, 1702 km, ca. 25.000 Hm, dazwischen drei Wandertage und zwei Ruhetage, kein Platten und auch sonst keine wesentlichen Ausfälle - dafür aber unzählige bleibende Eindrücke und schöne Erlebnisse!



*Auf dem Rückflug*

Silke + Eckl Esters

# Sizilien – MTB-Saisonvorbereitung mal anders

**D**ie diesjährige Saisonvorbereitung führte uns zu einer ungewöhnlichen Jahreszeit in ungewöhnlicher Konstellation auf eine ungewöhnliche Insel. Mit dabei die Kollegen und Triathleten Ralf und Norbert sowie Ralfs Lebenspartnerin Katrin und ihre ‚kleinen‘ Jungs Tobsi und Achim.

Bereits die Ankunft am 1. Januar 2017 auf Augenhöhe des gerade passierten Super-Vulkan Ätna (3.323 m Höhe) versprach eine gewisse Schneelage, zumindest auf der Nordseite. Der erste vereinbarte Treffpunkt, der beschauliche Ort Randazzo auf 750 m über Null, im Norden des brodelnden Riesen bestätigte die entsprechenden Erwartungen.

Nach gutem Selbstversorgerfrühstück in der

Bed & Bike Location Ai Tre Parki unseres Gastwirts Matteo fuhren wir gut einpackt in die sonnendurchflutete Nordflanke und kamen auf guter Asphaltpiste nach einem gefühlten Wimpernschlag schnell in die Schneezone. Die festgefahrene Piste war perfekt und über schneebedeckte Schotterserpentine erreichten wir zügig das Rifugio Saletti für unsere erste Rast auf knapp 1400 m.

Der weitere Anstieg führte durch Vulkangelände entlang rasiermesserscharfer Felsen und Bruchgestein. Trotz üppiger Schneelage kamen wir dank einer gut fahrbaren Jeepspur über kupiertes Gelände auf der Westseite des Feuerbergs zügig zum höchsten Punkt der Tour auf 1626 m Höhe. Die folgende Schnee-



*Bike-Guides Katrin und Ralf vor grandioser Kulisse der verschneiten Ätna-Nordseite*



*Anstieg zur Nordseite*



*Norbert, Oswald, Tpsi, Katrin, Ralf und Achim bei der ersten Pause im Schnee*

abfahrt auf einer Serpentinenspiste machte mit der richtigen Bereifung und abfahrtsorientiertem Bike-Setup (Luftdruck wird überbewertet) richtig Laune. Auch wenn sie so manche geplante und ungeplante Kunststücke der mehr oder weniger versierten Tourteilnehmer erforderte. Nach Passieren einer Ziegenherde kehrten wir auf einer weiteren abschüssigen Schnee- und Eispiste mit dem letzten Tageslicht nach Randazzo zurück. Der erfüllte Tourtag fand seinen Ausklang bei reichlich Pasta im lokalen Ristorante am Kaminfeuer.

Der folgende Tag führte uns in das neue Quartier in die schöne Küstenstadt Cefalu, gelegen an der Nordküste zwischen Palermo und Messina. Den späteren Nachmittag nutzten Ralf, Norbert und ich für einen diesmal schneefreien Tag-und-Nacht-Ausritt auf unseren Bikes zu einer Rundtour über Gratteri. Die gut 1000 Hm konnten wir auf guter Straße schnell bewältigen. Kurz vor Erreichen des höchsten Punkts ging das Sonnenlicht zur Neige, so dass die neu erstandenen Lupine Pikos zum Einsatz kamen. Auf der folgenden Abfahrt zeigte sich deren Überlegenheit gegenüber der Aldi-Beleuchtung. Mit einem wahren Licht-Feuerwerk eskortierten Ralf und ich abwechselnd Norbert zurück ans Meer. Dessen Miet-Rad zwang aufgrund von Luft in den Bremsleitungen zu einer vorsichtigen Fahrweise. Nach gefühlt unzähligen „Tornantes“ kamen wir pünktlich zum Abendessen im angemieteten Ferienhaus an.

Am dritten Tourtag stand mit dem Örtchen Pollina, die Stadt in den Wolken - nach der Schutzpatronin Donna Pollina benannt - auf dem Programm. Der spektakulär auf einem Bergkegel gelegene Ort empfing uns mit Wolken und eisigen Temperaturen. Die vorangegangenen 600 Hm wurden durch weitere 200 Hm innerorts komplettiert. Diese erklimmen wir durch engste Häuserschluchten und steilste Kopfsteinpflasterampen und erreichten endlich das oben gelegene mittelalterliche Freiluft-Theater. Nach

einer regenerativen Einkehr bildete sich durch unsere abgestellten Räder in der engen Gasse ein kleines Verkehrschaos, da auch die Sizilianer es gewohnt sind, bis zu ihrer Haustüre ihrer noch so kleinen Straße automobil zu sein. Frisch gestärkt bestiegen wir unsere Bikes und lösten damit den Pfropfen. Die Rundtour erfuhr dank des heruntergeladenen GPS-Tracks eine Aufwertung zur echten MTB-Tour. Dies bedeutete aber auch für Norbert mit seinem Leih-Bike allerhöchste Alarmbereitschaft. Erst sanft, dann immer steiler, verwandelte sich die Sandpiste zu einer ausgewaschenen Trailabfahrt, die an eine Kugelbahn erinnerte und auf der sich der aufmerksame Biker tunlichst nicht den Gesetzen der Hangabtriebskraft in Richtung der unfahrbaren Rinne unterwerfen sollte. Verfeinert wurde die mystische Stimmung durch die aufkommende Dunkelheit und die exotischen Gewächse, die das Licht unserer Leuchtkanonen reflektierten. Geschafft und „gelehmt“ kamen wir Biker und unsere Bikes unten auf der Landstraße an und surfte wie von selber Richtung Küste unter pausenlosen Lehmbeschuss ab. Es folgte noch die Abkürzung durch die Altstadt von Cefalu, die uns als schnellste Verkehrsteilnehmer noch einmal alle Reflexe beim Touristen-Slalom abverlangte.

Tag Nummer Vier stand unter keinem besonders guten Stern, da der Wetterbericht mit Regen und kalten Temperaturen aufwartete. Die Tour führte uns nun westlich der Küste entlang und sehr bald mussten wir die schützende Regengelle überziehen. Auf knapp halber Strecke nach Palermo bogen wir südlich in das Tal Richtung Caccamo ein. Die Landstraße brachte uns zwar Höhenmeter ein, aber eben auch eisige Temperaturen und nochmals deutlich höhere Niederschläge. Bergauf war dies noch im wohligen Temperaturbereich, jedoch kratzte die Witterung nach Erreichen des Bergkamms bergab an unserer Schmerzgrenze und so leitete uns die Berg- und Tal-Strecke zitternd vor der



Norbert, Ralf und ich sind im Finale...



Aussichtsstraße und Küstenautobahn

reizvollen Landschaft ins Autobahntal zu unserem Aufwärmstop. Vorher allerdings mussten wir gemäß Warnung vieler Verkehrszeichen mehrmals die Straßenseite wechseln und eine brauchbare Linie in den sich ins Tal verabschiedenden Asphalt zaubern. Teilweise waren das schon Fahrbahn-Höhenunterschiede von einem halben Meter, ganz krass war es aber in der letzten Abfahrt, wo es geschätzt auch mal 50 Meter waren. Hier musste also die B-Strecke herhalten und Norbert mit dem sauber gewarteten Stumpi von Katrin wieder Brems-Performance beweisen. In der folgenden Pause enternten wir eine Bar im kleinen Dorf Scillato und brachten das für den Washup benötigte Wasser gleich in unseren Schuhen, Socken und sonstigem Fummel mit. Da staunte die Wirtin nicht schlecht und behielt trotz mehrmaliger Bestell-Attacken von warmer und nährstoffreicher Kost die Contenance. Ein Beinahe-Aufbruchsversuch wurde jämmerlich durch Starkregen vereitelt und so

gingen wir nochmal trocken geblieben in die nächste Cappuccino-Runde inklusive Chips. Derartig aufgedreht wurden wir, bzw. eher ich verleitet, die Abkürzung bergwärts in Richtung nächster Sattel zu nehmen. Dass die brüchige Straße plötzlich aufhörte, war Pech, die gewählte direkte Aufstiegsroute wohl eher die Folge von zu viel Kaffee. Wir fanden uns mal im schönsten Dickicht, mal auf der Ziegenweide und auch mal auf einer Paten-verdächtigen Hazienda wieder und hatten alle Hände voll zu tun, die Bikes über die insgesamt fünf Zäune und Tore zu hieven - eben ein echter All-Inclusive-Bike-Urlaub mit sizilianischem Wellness- und Animationsprogramm.

Beim Erreichen der Anhöhe lockerten sich endlich die Wolken und gaben den Blick auf die, neben Monte Etna, höchsten Gipfel der Insel um den Pizzo Carbonara (1979 m) frei. Die gesunkene Schneegrenze von ca. 1000 m sollte uns für den Rest unseres Verbleibs zwar beschäftigen,



*Ralf vor dem Dead-End der weggebrochenen Straße*



*Letzter Passo mit Carbonara-Massiv in Wolken*

jedoch genossen wir einigermaßen trocken die lange Abfahrt auf einer Top-Straße durch den Ort Collesano und talausgangs bis zum Küstenort Campofelice. Die abenteuerliche 1500 Hm und 95 km lange Tour endete dann wieder im warmen Ferienhaus im mittelalterlichen Cefalu. Zum Ausklang des Tages wurden das Erlebte - das Wandern von Katrin und den Kids musste aufgrund Starkregens sogar abgebrochen werden - in einer Pizzeria in der Nähe der Piazza del Duomo in schönem Ambiente noch mal rekapituliert.

Der nächste Tag war für den Transfer nach Catania gedacht, entpuppte sich aber als der eigentliche Expeditionstag dieses Urlaubs, denn aufgrund der letzten Schneefälle und immer heftiger aufkommenden Winterstimmung bahnte sich am Freitag, dem 6. Januar das Chaos an. Zunächst versuchten wir es mit dem Mietwagen - ein sommerbereifter Lancia Delta - über den 1250 m hohen Kamm und mussten nach

bereits ein paar Kilometern landeinwärts aufgeben. Diesen Versuch brachte uns das Abgeben des außer Dienst gestellten Miet-Bikes ein, das sein Ende unbedingt in unserem Ausgangsort Randazzo erleben wollte. Vernünftigerweise umfuhren wir die Gebirgskette auf der Autobahn entlang der Straße von Messina und testeten den Delta bei nun noch winterlicheren Verhältnissen auf der verschneiten Straße nach Randazzo. Bei circa 2/3 des Anstiegs verließen uns Ortsausgangs leider die Reibwerte und wir trudelten rückwärts und ohne Feindkontakt wieder in das Örtchen Solicchiata hinunter. Noch voller Adrenalin ergatterten wir einen gerade-so-Parkplatz und funkten Matteo, Norberts Bike-Vermieter, um Hilfe in der ausweglosen Situation an. Die prompte Zusage von Matteo, sich den Jeep der Familia auszuleihen und in 30 Minuten da zu sein, wurde sogleich in der Bar gegenüber gefeiert. Tatsächlich fand er uns halb eingeschneit nach einer Stunde frierend und erlöst,



endlich das funktionseingeschränkte Material abzugeben. Für die anschließende Abfahrt wäre ein Snowmobil die erste Wahl gewesen, da die Bergflucht vieler Autofahrer Teilabschnitte der zur Küste führenden Straße so glatt werden ließ, dass es sehr bald zu einem Massencrash unter den ebenfalls nicht winterlich eingestellten Fahrzeugen kam. Mit der Folge, dass uns die Rettungs- und Aufräumarbeiten für weitere anderthalb Stunde aufhielten. Sogar auf der endlich erreichten Küstenautobahn auf nahezu Meeresniveau herrschte der Ausnahmezustand und so erreichten wir das City-Hotel Mercure Excelsior in Catania erst nach einer 12-stündigen Fahrt.

Der letzte Tourtag wurde durch den schrillen Weckton meines Handys eingeläutet, wenig später brachte uns der Delta auf seiner vorletzten Fahrt zum Flughafen von Catania, wo Norbert die Heimreise von den Schrecken des sizilianischen Winters antrat. Der im Vergleich

zur Gruppe um Ralf verlängerte Biketag gab mir die Möglichkeit, etwas Undurchführbares zu versuchen, nämlich die Erklimmung der Ätna-Rundstraße bis auf 2000 m Höhe und evtl. mehr im Angesicht der aktuellen Wetterkapriolen. Sämtliche Wettervorhersagen schlug ich in den Wind, ohne zu wissen, wie sich das genau anfühlt. Und so startete ich die Tour mit dem unendlichen Anstieg vom Hotel aus mit Ziel „Todeszone“. Den nach Tipps von Ralf und Katrin völlig überpackten Rucksack mit mehreren wärmenden und winddichten Schichten spürte ich nach Eintauchen in die wimmelnden Straßenschluchten von Catania und den ersten Sonnenstrahlen auf den bergwärts führenden Stadtkilometern überhaupt nicht mehr. Eher schon die Dieselabgaswolken des Stadtverkehrs, aber immer noch besser als der Schwefelgeruch vor und nach einem großen Ausbruch. Zielstrebig passierte ich den Eingang zum Etna-



„So langsam wird es ungemütlich“



Willkommen in der Todeszone und somit Umkehrpunkt auf ca. 1650 m!

Nationalpark und ließ mich auch durch die inzwischen schneebedeckte Straße nicht aus dem Konzept bringen, zu schön festgefahren und griffig ging es da zur Sache und ich konnte mich bei konstanter Steigung um die 5-8 % immerhin im Geschwindigkeitsbereich der inzwischen Kettenbereiften Fahrzeuge halten. Mit zunehmender Höhe wurden die Wetterbedingungen immer schwankender und unberechenbarer, der Autoverkehr kam inzwischen entweder zum Erliegen, legte Pause ein oder drehte schlichtweg um. Die einsetzenden Sturm- und Schneeböen oberhalb 1400 m Höhe ließen nur noch eine unorthodoxe Fahrweise zu und nahmen einem entweder die Sicht oder brachten wiederum einen stahlblauen Himmel zutage. Trotz einiger Warnhinweise durch aufgegebene Autos entlang der Strecke, der Warnungen des Rangers und der eisigen Böen setzte ich meine Himmelfahrt fort bis zu dem Zeitpunkt, wo nichts mehr ging. Zu viel Wind bei Null Sicht und gefühlten

Temperaturen jenseits der -30°C zwangen mich, die Fahrt zu beenden - die Todeszone war damit auf ca. 1650 m Höhe erreicht ! Nur noch schiebend erreichte ich einen sicheren Parkplatz, an dem ich konsterniert feststellen musste, dass hier nur noch der gesunde Menschenverstand hilft und an Weiterfahren nicht mehr zu denken ist. Zugleich realisierte ich, dass der Plan, sich in einer warmen und windgeschützten Umgebung im Rifugio Sapienza umzuziehen und in die wärmenden Schichten hereinzuschlüpfen, fehlgeschlagen war und ich nun einen Wettlauf mit Erfrierungen oder Schlimmerem führte. Denn, sich ohne luftdichte Kleidung und unaufgewärmt in die Abfahrt zu stürzen, könnte gravierende Folgen haben. Die eisigen Windböen führten schnell zu gefühllosen Fingern und Nase. Derart angetrieben funktionierte alles wie von selber und ich nahm mir nach Wiedererlangung aller Körperfunktionen die Zeit, noch ein paar Fotos zu schießen, obwohl dabei Bike und Rucksack



*Abfahrt mit vollem Grip ohne störenden Autoverkehr*



*Monte Rossi - Trailpark mit toller Aussicht*



*Ralf und Oswald beim Profil-Check*



*Ätna im Rückspiegel*



*Atemberaubender Blick von ca. 2500 m Höhe auf die gesamte Küstenregion*

gesondert gesichert werden mussten.

Nun ging es in die Abfahrt, bei der unter diesen einsamen und speziellen Bedingungen nichts schief gehen durfte, also Gabel hoch, Sattel maximal runter. Die heftigen Schneeböen mit Null-Sicht miteinkalkulieren und dazu noch die Lichtenanlage einschalten, um nicht aus Versehen mit einem fahrenden Yeti verwechselt zu werden. Nach einigen Tiefenmetern bekam ich wieder die volle Kontrolle über mein gutes Niner WFO Enduro und auch gleich Gelegenheit für die ersten Überholvorgänge. Erst auf der Geraden, dann in der Kurve wiedererlangte ich auf der sehr griffigen Schneepiste alles Erlernte der vielen Motorrad-Enduro-Kilometer und abfahrtsorientierten Bikefahrweise. Ungebremst mit ordentlichem Tempo kam ich denn auch sehr schnell in den touristischen Bereich zum Bergrestaurant Piano Bottara auf 1300 m an und nahm dies zum Anlass für eine längere Erwärmungspause am lodernden Kaminfeuer. Das aufkommende Komfortgefühl ließ mich sofort wieder den nächsten Plan schmieden und nach verdächtig flotter Abfahrt in den Trailpark Monte Rossi, 949 m, einbiegen. Hier konnte ich mich für die fehlenden Hm entschädigen und den Tag mit etlichen Singletrail-Km retten. Zudem brachten die Aussichtsstellen entlang und auf der Kuppe dieser vorgelagerten Vulkanberge sehr reizvolle Aussichten auf die Großstadt Catania und den weiteren Küstenverlauf sowie den Blick in den Rückspiegel zum Monte Etna. Der anschließende City-Downhill hinunter zum Hotel rundete die ganze Tour spektakulär ab und zog einige verunsicherte Verkehrsverbrecher nach sich.

Der Abend verkam zu einer einzigen Regeneration und mein Tisch im Ristorante füllte sich mit allerlei Gerichten, so dass sich die benachbarten Gäste etwas wunderten. Da solche Touren in der Gruppe noch mehr Spaß machen, werde ich für die nächste Expedition noch einmal das Gesamtkonzept überdenken und hoffentlich schon mit den anderen an- und wieder



*Palme unter Schnee - da hört der Spaß auf*

abreisen. Eine Ätna-Befahrung zur Sommerzeit ohne Schnee könnte auch Spaß machen, wenn die Mannschaft mitspielt!

Als Fazit bleibt zu sagen, dass es eine mehr als abenteuerliche Erfahrung war, im Winter eine MTB-Vorbereitung auf Sizilien durchzuführen. Vielen Dank dafür an die Organisatoren Katrin und Ralf sowie meinen Zimmerkollegen Norbert... Sizilien - wir kommen wieder!!!

Entweder in den Herbstferien 2017 oder an Ostern 2018, Bericht folgt.

Laut Ralf und Katrin konnte man in der Woche davor im Süden der Insel kurz fahren. Es gibt dort wohl auch ansprechende Bike-Strecken und Sehenswürdigkeiten und lecker Eis zum Essen. Angeblich sogar Strände mit Bademöglichkeiten... aber da war ja in Bayern noch Weihnachten.

Biker: Ralf, Katrin, Norbert, Oswald  
Text & Fotos: Oswald

# Termine 2017

Datum	Veranstaltung
04.04.2017	Start wöchentliche Di.-Rennradausfahrten München Nord, ab FIZ Projekthaus, Oswald Ehrmann
06.04.2017	Start wöchentliche Do.-MTB-Ausfahrten München Nord, Süd oder Alpen, ab FIZ Projekthaus, Oswald Ehrmann
09.04.2017	MTB-Saisonstart-Ausfahrt durchs Fünf-Seen-Land
19.-22.04.17	4 Islands Kroatien: MTB-Etappenrennen
22.04.2017	München Sattelfest Olympiapark & MTB-Marathon (Ritchey Challenge)
23.04.2017	Einzelzeitfahren Altenstadt mit 1. Wertung BMW-Clubmeisterschaft
23.04.2017	Kempten MTB-Marathon (Ritchey Challenge)
23.04.-04.05.17	Ippi's Saisonvorbereitung, Jerez de la Frontera / Andalusien
29.04.2017	Mallorca 167/312
29.04.2017	Riva-Festival und MTB-Marathon
30.04.2017	Rosenheimer Frucadepreis
01.05.2017	Rund um den Henninger Turm
01.05.2017	Rennrad Saisonöffnungstour, Details siehe Homepage
06.05.2017	Bayr. Meisterschaft EZF in Pillnach
09.05.2017	2. Wertung - Radrennbahn Augsburg (200 m, 4000 m)
12.-14.05.2017	Colnago Bike-Festival mit Granfondo und Randoneur
14.05.2017	MTB-Marathon Kaufbeuren/Auerberg
18.05.2017	Clubtraining - Einzelzeitfahren in Giebing über 19.4 km, 18:00 - 19:00 Uhr
21.05.2017	Wörgl MTB-Marathon (Ritchey Challenge)
28.05.2017	Achenkirch MTB-Marathon (Ritchey Challenge)
30.05.2017	Clubtraining - Bergzeitfahren in Schäftlarn über 2.3 km und 2.5 km, 18:00 - 19:00 Uhr
03.06.2017	12 h MTB-WM Penzberg
04.06.2017	Granfondo Marcialonga / Predazzo Dolomiten
11.06.2017	Straßenrennen oberbayr. Meisterschaften, Buch am Erlbach
11.06.2017	Granfondo Eddy Merckx, Trentino
17.06.2017	Pfronten MTB-Marathon (Ritchey Challenge)
xx.xx.2017	RSC Wolfratshausen, Bergsprint Münsinger Berg mit Wertung Clubmeisterschaft (*)
24.06.2017	Kirchberg MTB-Marathon (Ritchey Challenge)
25.06.2017	Dreiländergiro Nauders
25.06.2017	UCI MTB-Marathon WM Singen
29.06.2017	Clubtraining - Einzelzeitfahren in Gremertshausen über 16.3 km, 18:00 - 19:00 Uhr
02.07.2017	Maratona dies Dolomites
02.07.2017	Oberammergau MTB-Marathon (Ritchey Challenge)
15./16.07.2017	24 h Kelheim
15.07.2017	Salzkammergut-Trophy (Ritchey Challenge)

# Termine 2017

Datum	Veranstaltung
16.-22.07.2017	BIKE Transalp, Mayerhofen-Riva
22.07.2017	Traditionelles Sommerfest im Deutschen Kanuclub an der Thalkirchener Brücke, ab 15:00 Uhr (Termin noch nicht bestätigt!) (*)
29.07.2017	12 h MTB-EM Diessen/Obb.
30.07.2017	Arber-Radmarathon
10.08.2017	Clubtraining - Einzelzeitfahren in Lochhofen über 60 km, 18:00 - 19:00 Uhr
11.08.2017	BZF Spitzing, Bikebase Schliersee mit Wertung BMW-Clubmeisterschaft (*)
15.08.2017	Dachauer Altstadtkriterium
14.-20.08.2017	Alpencross für BMW Radsport-Biker
23.08.2017	Masters Cycling Classics Einzelzeitfahren, St. Johann i.T.
26.08.2017	Alpenbrevet
27.08.2017	Öztaler Radmarathon
09.09.2017	33 Runden von Weissach, Treffpunkt: Porsche/Weissach, Beginn: 10:30 Uhr
10.09.2017	EZF Vilstal mit Wertung BMW-Clubmeisterschaft
10.09.2017	DM MTB-Marathon, Gruibinger Albtrauf
11.-16.09.2017	UCI SwissEpic, Grächen-Zermatt
17.09.2017	40. Vierermannschaftszeitfahren über 70 km, Start: 11:00 Uhr auf dem BMW-Testgelände
16./17.09.2017	24 h MTB Olympiapark München
23./24.09.2017	Tuscany Road long distance unsupported race
30.09.2017	Einzelzeitfahren „King of the Lake“ am Attersee
30.09.2017	Oberstdorf MTB-Marathon (Ritchey Challenge)
15.-21.10.2017	Brazil Ride Etappenrennen
28.10.-01.11.2017	MTB-Saisonabschluss Vinschgau/Gardasee
09.12.2017	Jahresabschlussfeier, neue Gaststätte wird auf unserer Homepage bekannt gegeben (*)

Get together  
 MTB-Rennen und -Touren  
 Offizielle Wertungsrennen BMW Radsport  
 Clubtraining Zeitfahren BMW Radsport

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

# Ergebnisse 2016

## Clubmeisterschaft 2016

Platz	AK	Name	Rennen	Gesamtpunkte
1	H	Schworm, Felix	2	39
2	S3	Knupe, Jürgen	2	38
3	S3	Brunies, Falko	2	37
4	S2	Flakus, Stefan	2	31
5	H	Dominguez, Ojea Jacobo	2	31
6	H	Wenning, Markus	2	26
7	S2	Janz, Thomas	1	25
7	S2	Schober, Wolfgang	1	25
9	H	Koller, Anton	1	22
9	S3	Mattes, Thomas	1	22
11	S2	Kroll, Sebastian	2	19
12	S2	Salzberger, Jürgen	1	17
13	H	Kurzeder, Sven	1	16
14	S2	Schmid, Nikolaus	1	15
15	H	Hiltl, Peter	1	14
16	S2	Babbe, Sven	1	13
17	S2	Ehrmann, Oswald	1	12
17	S2	Gerboth, Thomas	1	12
19	S2	Gugel, Stefan	1	11
20	H	Raith, Patrick	1	10

## Clubmeisterschaft Rennen 2016

Rennen Nr.	Datum	Rennen	Distanz
Platz 1	2	3	5
<b>1</b>	<b>18.05.2017</b>	<b>Einzelzeitfahren Giebing</b>	<b>19,6 km</b>
Janz, Thomas	Koller, Anton	Knupe, Jürgen	Schworm, Felix
27:04,0	27:15,0	27:33,0	27:34,0
			Schober, Wolfgang
			27:39,0
<b>2</b>	<b>03.07.2017</b>	<b>Einzelzeitfahren Aschheim</b>	<b>38,9 km</b>
Schober, Wolfgang	Mattes, Thomas	Schworm, Felix	Brunies, Falko
48:42,0	51:44,0	52:21,0	53:36,0
			Knupe, Jürgen
			53:55,0



# Ergebnisse 2016

## 39. BMW Vierer-Mannschaftszeitfahren - 18.09.2016 auf dem BMW-Testgelände in Aschheim

Platz	St.-Nr.	Team	Ges.-zeit	Klasse
1	30	RG FFB	01:27:04	OFFEN
2	31	Radsport 2000 Kelheim	01:28:15	OFFEN
3	11	Audi Connect	01:29:39	FIRMA
4	20	Geiger Medius Bike Base Team 1	01:30:23	OFFEN
5	18	Radteam Aichach 2000 I	01:31:30	OFFEN
6	21	BMW Radsport	01:32:11	FIRMA
7	14	Team Lechner 1	01:32:29	FIRMA
8	19	Porsche Radsport 1	01:32:35	FIRMA
9	27	SG Stern Stuttgart	01:33:15	FIRMA
10	22	RV Sturmvogel München	01:33:54	OFFEN
11	12	Team Holzbau Achter	01:34:09	FIRMA
12	10	VfL Kaufering Triathlon	01:34:11	OFFEN
13	26	Next Level Racing Men	01:34:33	OFFEN
14	6	Geiger Medius Bike Base Team 2	01:35:07	OFFEN
15	23	RCC Herzogenaurach	01:35:44	OFFEN
16	13	Renngemeinschaft Chiemgau	01:36:06	OFFEN
17	8	Radteam Aichach 2000 II	01:36:50	OFFEN
18	25	Audi Elektronik	01:37:19	FIRMA
19	17	Rohde & Schwarz	01:37:21	OFFEN
20	16	TSV Erding 1	01:37:46	OFFEN
21	29	Tri Team FFB	01:39:21	OFFEN
22	15	Team Icehouse eV	01:39:43	OFFEN
23	7	Team Lechner 2	01:40:26	OFFEN
24	4	VfB Kipfenberg Team Radsport Heller	01:43:06	OFFEN
25	9	MRRC München	01:44:42	OFFEN
26	1	Next Level Racing Ladies	01:46:44	OFFEN/Damen
27	3	Radteam Aichach 2000 -mixed-	01:47:18	OFFEN/mixed
28	5	Corallo Challengers	01:48:43	OFFEN
29	2	Liqui-Tech Bike Team	DNF	OFFEN
30	28	CANYON DEVELOPMENT TT	DNS	FIRMA
31	24	TSV Crailsheim	DNS	OFFEN

# 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](mailto: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](mailto:juergen.knupe@bmw-m.com)

## **Geschäftsstelle, Lizenzen**

Stephen Davison

Würmtalstraße 180

81375 München

Telefon: +49 89 38239118

E-Mail: [stephen.davison@bmw.de](mailto:stephen.davison@bmw.de)

## **Mitgliedsanmeldung**

Gunnar Quoos

Amselweg 16

85716 Unterschleißheim

Telefon: +49 89 38239147

E-Mail: [gunnar.quoos@bmw.de](mailto: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](mailto:sebastian.kroll@bmw.de)

## **MTB-Organisation**

Oswald Ehrmann

Mobil: +49 173 9920586

E-Mail: [oswald.ehrmann@bmw.de](mailto:oswald.ehrmann@bmw.de)

## **Homepage, elektronische Zeitmessung, Equipment**

Mike und Claudia Daurer

Telefon: +49 89 38240527

E-Mail: [c.m.daurer@t-online.de](mailto: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](http://www.sukanau.eu)

DETAILS UND DAS GANZE IM AUGENBLICK!

# AFR Engineering<sup>SM</sup>

GmbH

- Teilezulieferer
- Systemlieferant
- Entwicklungsdienstleister



[www.afr-engineering.com](http://www.afr-engineering.com)

## AFR Outdoor

Details zum ersten Produkt in Kürze auf [www.afr-outdoor.com](http://www.afr-outdoor.com)  
#beasummiter



**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](http://WWW.INTECKG.DE)