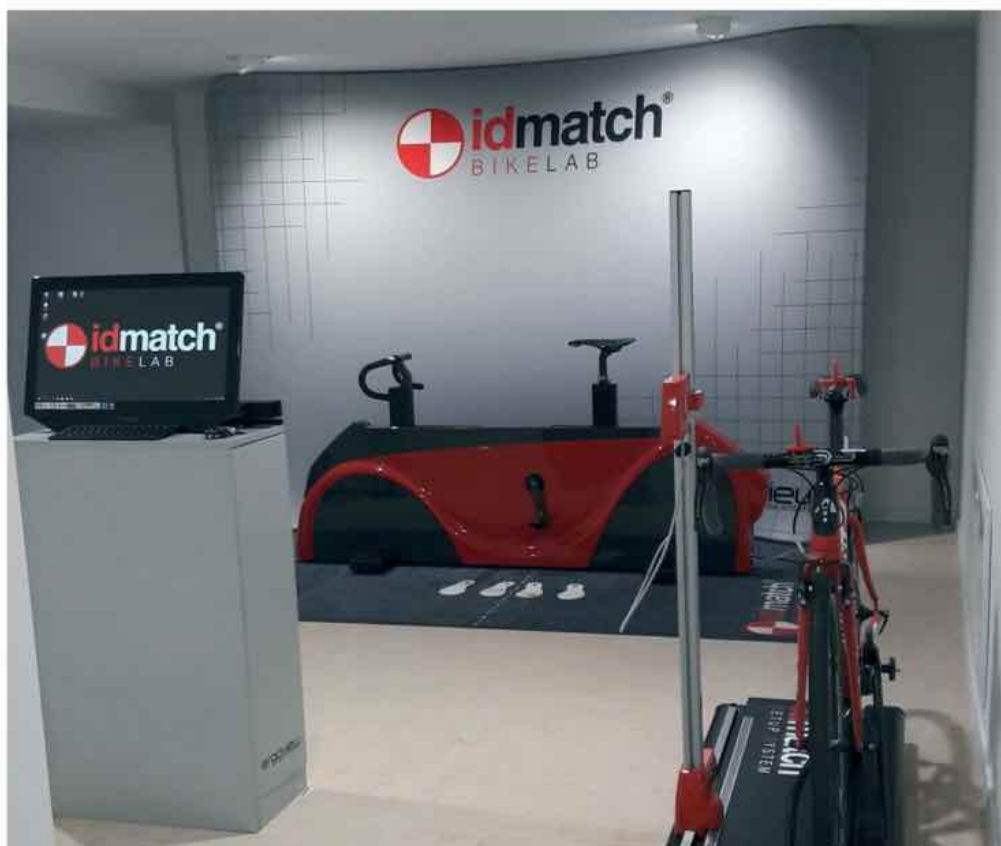




# BMW

Radsport-Magazin  
2018



idmatch® BIKE LAB

das aktuell beste und modernste Bikefitting-System exklusiv bei

# THE FLEMISH CAP

Lindemannstr. 11 · D-82327 Tutzing · [www.theflemishcap.com](http://www.theflemishcap.com)

Info und Terminvereinbarung · Tel. +49 8158 90 58 700 · Email [kmueeller@tinarista.com](mailto:kmueeller@tinarista.com)

# Inhaltsverzeichnis

Vorwort Saison 2018 .....	S. 5
BMW Radsport-Kollektion 2018 .....	S. 7
Korsika 2017 .....	S. 8
„Hells500“ oder „Shift your limits Part 2“ .....	S. 15
Auszug aus einer verkorksten (?) Rennsaison 2017 .....	S. 23
Transcontinental No. 5 Volunteer Ride Monte Grappa .....	S. 43
IRONMAN World Championships 2017 Kailua Kona am 14.10.2017 .....	S. 49
Ein Tag zum Meer .....	S. 54
Bayernrundfahrt im Sommer .....	S. 60
Ergebnisse Clubmeisterschaft Rennen 2017 .....	S. 69
Ergebnisse Clubmeisterschaft 2017 .....	S. 70
Ergebnisse 40. BMW Vierer-Mannschaftszeitfahren 2017 .....	S. 71
Termine 2018 .....	S. 72
Impressum .....	S. 74

*Titelfoto: Bernd, Jürgen, Howard und Sven beim TCR (siehe Bericht ab Seite 43)*

**Mit freundlicher Unterstützung unserer Sponsoren: The Flemish Cap** (Umschlag vorn, Innenseite); **thermotec engineering services GmbH** (S. 4); **AVL Deutschland GmbH, Niederlassung München** (S. 38/39); **HISTA Elektro GmbH** (S. 68); **AFR Engineering GmbH** (Umschlag hinten, Innenseite); **INTEC Industrie-Technik GmbH & Co. KG** (Umschlag hinten, Außenseite)



## **Thermodynamische und fluiddynamische ANALYSE, ENTWICKLUNG UND SIMULATION**

### **THERMOTEC Engineering Services GmbH – Ihr Partner für fortschrittliche Engineering Lösungen im Bereich Strömungssimulation und Sondermesstechnik**

Thermotec ist seit 20 Jahren Ihr Spezialist für Thermofluiddynamik. Unsere Tätigkeitsschwerpunkte sind die Simulation und Analyse hochkomplexer thermohydraulischer Prozesse, z.B. für die Automobil-, Luft- und Raumfahrtindustrie oder für verfahrenstechnische Vorgänge.

#### **Fortschrittliche Simulationslösungen**

Wir arbeiten mit den fortschrittlichsten Simulationsprogrammen und bieten Ihnen effiziente und flexible Lösungen für Ihre komplexen strömungstechnischen und thermodynamischen Problemstellungen. Dabei setzen wir auf einen integrierten 1D-/3D-Ansatz für höchstmögliche Genauigkeit und Wirtschaftlichkeit.

#### **Sondermesstechnik für ein- und mehrphasige Fluidsysteme**

Wir bieten anspruchsvolle Sondermesstechniklösungen, insbesondere zur mehrdimensionalen Vermessung hochtransienter mehrphasiger Strömungen, beispielsweise in Kraftstoffsystemen, Kühlmittel- oder Ölkreisläufen und Kältemittelsystemen.

# Vorwort Saison 2018

Nach der umfassenden Beschreibung der Geschichte der „40 Jahre BMW Radsport“ im letzten Heft wollte ich dieses Jahr den heutigen Stand des Vereins beschreiben und etwas in die Zukunft schauen.

Ich fange aber an mit meinen persönlichen Erfahrungen im Verein über die letzten 18 Jahre.

1999 bin ich erst nach München gekommen. Ich fuhr schon damals 17 Jahre lang regelmäßig Rad in verschiedenen Vereinen. Ich weiß noch, wie ein Kollege mir von einem begeisterten Radfahrer in der Abteilung Sitzkonstruktion erzählte. „Na ja“, dachte ich, „viele Leute in München fahren Rad. Die Radwege und der Englische Garten sind voll davon.“ Als ich aber das Trophäenkabinett (mitten im Büro, direkt neben dem Gang!) gesehen hatte und „Der Ippi“ persönlich mir alles über die Reisen, die wöchentlichen Wettkämpfe und die sonstigen Vereinsaktivitäten erzählt hatte, habe ich meine Meinung ziemlich schnell geändert. Ein Radsportverein in der Firma? Von so etwas hatte ich vorher nie gehört. Ich bin dann gleich in den Verein eingetreten und seit dem Tag mehr oder weniger aktiv dabei. Ich habe auch beinahe alle die Menschen, die mir in München wichtig sind (meine Frau ausgenommen), durch diesen Verein kennengelernt. Er bedeutet mir sehr viel.

Was hat das für Vorteile und Nachteile, wenn die meisten Mitglieder auch Kollegen sind? Ein Ziel des Vereins war immer, Leute aus unterschiedlichen Bereichen und Ebenen der Firma zu vernetzen. Die BMW AG unterstützt die Sportgemeinschaft durch den Sport- und Kultur-Förderverein, um das Wohlbefinden und die Gesundheit der Belegschaft zu fördern. BMW Radsport erfüllt diese Ziele meiner Meinung nach sehr gut. Trotzdem, es scheint mir in der letzten Zeit immer schwieriger geworden

zu sein, Leute für dieses Angebot zu begeistern und auch zu motivieren, eine aktive Rolle zu übernehmen. Warum ist das so? Wir haben mittlerweile über 170 Mitglieder und diese Zahl steigt jedes Jahr weiter. Die meisten Vereine in Bayern können nur davon träumen! Aber, die Last der Organisation fällt wie fast überall auf wenige Schultern. Und beim Sommerfest und bei der Weihnachtsfeier sieht man meist die bekannten Gesichter. Ich habe durchgezählt und ich kenne 32 Personen, die ich von diesen 170 für regelmäßig aktiv im Verein halte. Weitere 33 sind mir gut bekannt, aber sind - zumindest in der letzten Zeit - weniger aktiv gewesen. Ich zählte 112 Mitglieder, die entweder völlig inaktiv sind (im Hinblick auf Vereinsaktivitäten) oder mir gar nicht bekannt sind. Zugegeben, ich habe nicht das beste Namensgedächtnis. Es gibt sicherlich einige Neuzugänge, denen ich noch nicht begegnet bin und einige davon wohnen in anderen Regionen oder sogar Ländern, aber ist das nicht schockierend?

Ich muss hier etwas klarstellen. Ich möchte keine Vorwürfe machen. Es gibt sicher viele gute Gründe, warum es schwer sein kann, Zeit zu finden. Wir wohnen nicht alle im gleichen Dorf oder Stadtteil. Die Wege sind daher weiter. Unser jüngstes Mitglied ist 25, also wir sind für einen Radsportverein etwas ungewöhnlich, da wir gar keine Jugend haben. Natürlich haben viele von euch Familien zu Hause oder Verwandte und Freunde, die vielleicht auch weiter weg wohnen. Weil die meisten von uns berufstätig sind, ist es oft schwer, unter der Woche Zeit zu finden. Das alles frisst uns die Freizeit weg. Ich will euch aber zum Nachdenken anregen. Was wollt ihr vom Verein? Was können wir ändern?

Ein Vergleich: 1977 - 60 Mitglieder. Die erste Ausfahrt mit 40 Leuten! 2017 - das Dreifache

an Mitgliedern und wir tun uns schwer, 2 Leute gemeinsam auf die Straße zu bringen.

Bei unserem Flaggschiff - dem 4er - ist die Existenz bedroht. Weniger Teams melden sich an. Der Organisationsaufwand steigt jährlich. Wir brauchen mehr Helfer und neue Ideen. Die sportlich aktiven BMW'ler fahren das Event nicht mehr, sondern sind Zeitnehmer, Transponderbefestiger oder Starthelfer geworden. In vergangenen Jahren gab es öfters 4, 5 oder 6 BMW-Mannschaften. Letztes Jahr ist nur eine Mannschaft unter BMW-Fahne gestartet. Auch sehr beunruhigend: früher hatten wir immer volle Fahrerfelder von 44 Teams am Start. Wir mussten Anmeldungen ablehnen. Seit 2012 erhielten wir stetig unter 40 Anmeldungen. Letztes Jahr kamen nur 26 Mannschaften. Es sind nicht die Spitzenmannschaften, die uns fehlen, und auch nicht die Schlusslichter. Alle paar Jahre fällt der Streckenrekord. Wir haben immer eine Handvoll Teams, die einen Schnitt unter 40 fahren und trotzdem begeistert sind. Es sind die aus dem Mittelfeld, die keine Hoffnung auf den Sieg haben, die aber trotzdem beachtlich schnell unterwegs sind, die anscheinend spannendere Events als unseres finden. Diesen Leuten müssen wir wieder was anbieten, was nicht aus ihrer Saison wegzudenken ist.

Ich hoffe, dass einige von euch sich in meinen Worten wiederfinden und die Lust, noch mal eine aktivere Rolle zu spielen, dabei stärker wird. Lasst euch bitte sehen, am Sommerfest, bei den Wettkämpfen und bei der Weihnachtsfeier. Die machen ohne euch keinen Sinn und keinen Spaß! Lasst uns wissen, was wir machen sollen, um die BMW Radsport-Events attraktiver zu machen. Lasst uns auch wissen, was ihr sonst so unternimmt. Wir können immer mehr Berichte für dieses Jahresheft gebrauchen.

Und bitte - wenn möglich - den 23. September 2018 (1. Wiesensonntag) freihalten. Die Anmeldung für den 4er läuft schon. Am besten setze jetzt dein Team zusammen. Und

falls das wirklich nicht geht, dann melde dich als Helfer an.

Zum Schluss, ein paar Worte zu diesem Heft, das auch eine lange, schöne Tradition hinter sich hat. Was mich an diesem Verein aber wirklich beeindruckt, ist, wie viele extrem leidenschaftliche, hochmotivierte und vom Radsport dauerhaft begeisterte Mitglieder wir haben. Die Berichte in diesem Heft zeigen es immer wieder, was für eine vielfältige Sportart das Radfahren ist. Und von der Radtouristik zum Ironman, von MTB-Rennen zur Langstrecken härteprobe, von Deutschland nach Hawaii - ihr seid dabei. Vielleicht ist das die Erklärung, warum einige von euch selten bei unseren offiziellen Events auftauchen? Ihr seid immer zu beschäftigt mit der Planung, Vorbereitung und Durchführung eurer fantastischen Abenteuer! Danach kommt vielleicht die zeitintensivste Aktivität von allen: das Schreiben darüber. Aber, ihr macht das, und wir sind alle wirklich dankbar dafür, dass ihr eure Erfahrungen mit uns teilt. Es inspiriert und motiviert! Aber auch der Autor hat etwas ganz Wertvolles davon. Ich kann es aus eigener Erfahrung bestätigen, beim Schreiben von so einem Bericht belebt man das ganze Erlebnis wieder. Man erinnert sich an Momente, die schon verblasst waren. Und man kann die schönen Erinnerungen in den nachfolgenden Jahren umso besser wiederbeleben, wenn man den Bericht nochmal liest.

Schließlich möchte ich ein großes Dankeschön sagen an die anderen, die dieses Heft ermöglicht haben. Vielen herzlichen Dank an die Firmen, die eine Werbung platzierten. Nicht zuletzt ein großes Lob an das Redaktionsteam von Susann Naumann, Sebastian Kroll und Jürgen Knupe.

Viel Spaß beim Lesen wünscht euch  
Steve



# BMW

## Radsport-Kollektion

und vieles andere mehr

### Preise für Mitglieder

(in Klammern für Nichtmitglieder)

Marathon Jersey	73 €	(80 €)
Volo Bib Short	85 €	(92 €)
Free Aero Race Bib Short	130 €	(140 €)
Body Paint 3.3 Speed Suit	200 €	(210 €)
Pro Light Wind Vest	70 €	(77 €)
Thermoflex Arm Warmer	26 €	(28 €)
Chiba Handschuhe	16 €	(18 €)

<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

# Korsika 2017

## Tag 1: München - Genua

Sonntagmittag holen mich Klaus, Norbert und Hennes mit unserem Teamfahrzeug ab: der X1 ist ausgestattet mit Dachträger und sieht mit den bereits montierten Rädern der Mitfahrer nach einem gediegen sportlichen Radurlaub aus.

Bei durchwachsenem Wetter geht es über den Bodensee und die Schweiz Richtung Süden: die Via Mala und den kleinen St. Bernhard könnte man auch mal wieder mit dem Rennrad befahren. Oben am Pass gibt's eine feine Bündner Nusstorte und den teuersten und schlechtesten Cappuccino diesseits der Alpen. Hier oben tragen wir auch das letzte Mal für längere Zeit unsere Pullover - schon am Comer See ist Hochsommer

Vor dem Einschiffen in Genua finden wir noch eine Pizzeria, um unter Einheimischen mit Blick auf den Wagen UND die Räder unsere Energiespeicher wieder aufzufüllen.

## Tag 2: Bastia - L'Île-Rousse

Eine Stunde vor der Landung werden wir unmissverständlich aus den Betten geworfen: frisch geduscht gibt's noch ein italienisches Frühstück mit Croissant und hervorragendem Cappuccino. Wieder an Land stellt sich die Frage nach einem Radfahrerfrühstück: in einem Hennes und Norbert bereits bekannten Hotel unweit des Hafens von Bastia sitzen wir kurz darauf auf der Terrasse und es kommt so richtig Urlaubsstimmung auf: blaues Meer unter uns, die Sonne kommt durch. Perfekt!

Um 9:30 Uhr sind wir startbereit: Hennes überführt den Wagen in das erste Quartier bei L'Île-Rousse, er wird uns mittags auf halber Strecke treffen. Wir umrunden das Cap Corse und rollen weiter nach Südwesten: ein Traumblick folgt dem nächsten, die Straßen sind fast verlassen - liegt das vielleicht an den hochsommerlichen Temperaturen jenseits der 30°C?



*Bastia*





*Einrollen*



*Wilder Nordwesten*

Das Quartier Les Moulettes ist ein schnuckeliges kleines Hotel mit schönem Garten und Pool, ziemlich abseits der Zivilisation gelegen.

145 km, 1800 hm

### Tag 3: L'île-Rousse - Porto

In der Nacht hat es kaum abgekühlt: schon beim Start morgens um 9:00 Uhr brennt der Planet bei 29°C. Heute teilen sich Norbert und Klaus das Autofahren. Wieder geht es über einsame Traumstraßen - anders als gestern aber landeinwärts - bis sich Klaus nach etwa zwei Stunden die am stärksten befahrene Straße des Tages für einen Plattfuß aussucht. Der Asphalt glüht, Schatten gibt es außer ein paar Büschen auch nicht. Offensichtlich hat er in einem Schlagloch die Seitenwand des Hinterreifens beschädigt, dabei ist wohl auch sein Schlauchtascherl verloren gegangen.

Nach der Notreparatur mit der Verpackung eines Riegels geht's flott weiter, hinein in

die nächste Traumstraße, ansteigend entlang eines Wildflusses durch eine atemberaubende Schlucht.

Oben auf dem höchsten Pass der Insel, dem Col de Vergio, ist es so warm, dass ich nicht mal eine Weste benötige. Über Catellacce rollen wir gemütlich aus den Bergen raus nach Porto. Das Bad in der dortigen schönen Bucht lassen wir uns natürlich nicht entgehen.

135 km, 2300 hm

### Tag 4: Porto - Porticcio

Heute bin ich dran, den Wagen zu verlegen: entlang der Calanques schlängelt sich die Straße Richtung Süden nach Cargese: am meisten vermisse ich als Cabrio- und Roadsterfahrer hier ein offenes Auto, aber der X1 ist handlich genug, um auch hier Fahrspaß aufkommen zu lassen. Der Himmel ist heute Vormittag wolkenverhangen und es ist immer noch heiß, aber auch windig - schwer einschätzbares



Hitzeschlacht



*Hitzeschlacht*

Wetter. Die Fahrt durch Ajaccio ist besonders für die Radfahrer ein Alptraum: große Straßen, viel Verkehr. Nach etwas Suchen finde ich das Hotel - auch wieder gut ausgesucht von Hennes. Ein kurzer Blick auf die Wetterkarte hilft mir, mich für eine kleine Lokalarunde zu entscheiden, die mich auf teils unglaublich schlechten Straßen - Gott sei Dank nur bergauf - nach Süden führt. Das Wetter hält, nur einmal muss ich wegen dunkler Wolken und drohender Gewitter etwas weiter ausholen.

Den Abend verbringen wir in einem schönen Restaurant am Strand mit abschließendem Naturfeuerwerk. Wir haben schon gegessen, als der Sturm losbricht. Die ersten Böen kommen, wir zahlen und rennen zum Auto. Wäre lustig gewesen zu sehen, wie die späteren Gäste mit den Naturgewalten zurecht gekommen sind. Unsere zum Trocknen aufgehängten Sachen waren jedenfalls wieder gut angefeuchtet, ebenso die Schuhe.

95 km, 1200 hm



*Abkühlung*

### **Tag 5: Porticcio - Propriano**

Entlang der Bucht von Propriano rollen wir uns kurz ein, bevor es südwestwärts in die Berge geht: über den Col de Bellevalle geht's zum Col de Tama und weiter zum Col de St. Eustache.

Hier oben machen wir - noch ganz geflasht von der traumhaften Auffahrt, die mangels Verkehrs sogar bergauf Ideallinie zuließ - Brotzeit. Ein kerniger Korse serviert Baguettes mit Coppa und Schafskäse.

Die Coppa-Lieferanten haben wir in den Tagen zuvor schon kennen gelernt: das sind die halbwilden korsischen Schweine, die auf der Insel bis zum Dahinscheiden wohl das beste und schönste Schweineleben führen. Zum Nachtsch gab's dann noch Eis und Kaffee in Aullène.

Die endlose Abfahrt nach Propriano werden wir so schnell wohl auch nicht vergessen.

110 km, 2000 hm



*Himmel der Rennradler*



*Himmel der Ferkel*



*Nachtsch*

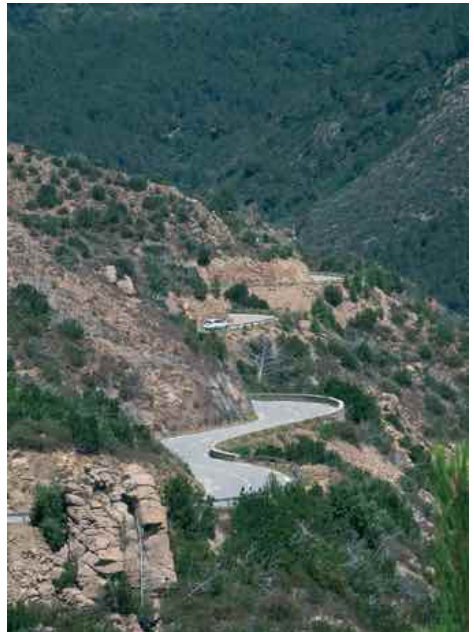
### **Tag 6: Propriano (Ruhetag)**

Das Wetter zwingt uns, heute zu ruhen: der Himmel präsentiert sich grau und wolkenverhangen. So erledigen wir erst unsere Einkäufe, schauen den Hafenarbeitern zu beim Abladen einer ausgewachsenen Motorjacht und essen eine Kleinigkeit am Hafen. Dann reicht das Wetter für Norbert und mich gerade noch für eine kleine Regenerationsrunde nach Porto Pollo, Hennes hat weniger Glück und duscht schon unterwegs.

45 km, 200 hm

### **Tag 7: Propriano - Zonza - Propriano**

Noch einmal Korsika von seiner schönsten Seite: Traumstraßen, Sonne, Landschaft. Heute sind neben uns und ein paar GS-Fahrern nur halbwilde Schweine und Kühe unterwegs: das Bergdorf Zonza lädt nach dem Col de Vaccia zum Mittagessen ein. Ein kurzes Bad und ein Ausflug mit dem Auto nach Bonifacio runden



*Der Wahnsinn*

den gelungenen Tag ab: hier gibt uns Norbert eine umfangreiche Stadtführung und erstaut uns mit seinen exakten und profunden Ortskenntnissen.

125 km, 2000 hm

### Tag 8: Propriano - Solenzara

Heute ist schon unser letzter Fahrtag: wir rollen die mittlerweile bekannte Strecke raus aus Propriano hoch nach Zonza: Norbert fährt heute den Wagen, Hennes holt sich mit einem Frühstart etwas Vorsprung: noch einmal gibt's Kaffee und Teilchen in Zonza, bevor wir die letzten 400 hm hoch zum Col de Bavella im gleichnamigen Naturschutzgebiet angehen: es geht vorbei an den Aiguies de Bavilla, die sich leider teilweise in Wolken hüllen, oben nieselt es leicht bei immer noch angenehmen Temperaturen. Hier sehen wir zum ersten Mal auch größere Touristenmengen. Zum Dessert gibt's noch eine kleine Welle, den Col de Larone.

Leider verpassen wir in der Euphorie der Abfahrt die Gelegenheit zum Bad in der glasklaren Solenzara. Aber auch weiter unten finden wir einen Zugang zum Wasser, leider weniger romantisch. Das benachbarte korsische Spezialitätenrestaurant hat leider schon geschlossen, als wir erfrischt und hungrig anfragen.

Die Fahrt nordwärts nach Bastia ist unspektakulär, sodass wir nicht traurig sind, sie im Auto zu absolvieren und in Gedanken die letzten Tage vorbeiziehen zu lassen. Ein schönes Abendessen auf der Fähre rundet den letzten Tag ab.

80 km, 1000 hm

### Tag 9: Heimfahrt Genua - München

Sebastian

## Leistungsdiagnose & Bikefitting

Das Thema Leistungsdiagnose und Bikefitting wird auch im Hobbybereich ein immer größeres Thema. Das Angebot dazu wächst im gleichen Maße und für den unerfahrenen Hobbyfahrer ist es daher oft schwierig die richtige Adresse zu finden. Hier sind ein paar Anbieter, mit denen einige unserer Mitglieder schon sehr gute Erfahrungen gesammelt haben:

- Radlabor <http://www.radlabor.de>
- Cyclefit <http://www.cyclefit.de>
- Clemens Hesse <http://www.hesse-kafka.de>
- Staps <http://www.staps-online.com>
- The Flemish Cap <http://www.theflemishcap.com> (siehe Anzeige auf Seite 2)

## Partner von BMW Radsport

Mit folgenden Firmen sind vergünstigte Konditionen für BMW Radsport-Mitglieder vereinbart:

- Zweirad Stadler, 5-10 % Rabatt (außer Shimano & Campagnolo)
- Alpha-Bikes <http://www.alpha-bikes.eu>
- Aktiv3 <http://www.aktiv3.de> (Nahrungsergänzungsmittel, Riegel, Gels...)
- Citec Laufräder <http://www.citec.de>  
(Aktiv3 und Citec: Infos und Bestellung über Jürgen Knupe: [juergen.knupe@bmw-m.com](mailto:juergen.knupe@bmw-m.com))

# „Hells500“ oder „Shift your limits Part 2“

Im vergangenen Jahr hatte ich mir zur Vorbereitung auf das Transcontinental Race eine etwas verrückte Challenge im Internet ausgesucht - ein Everesting! Das bedeutet nach den Regeln der Erfinder dieser Challenge (<https://everesting.cc/>), dass ein und derselbe Anstieg so oft auf- und abgefahren werden muss, bis die angesammelten Höhenmeter mindestens die Höhe des Mount Everest (8848 m) ergeben. Das war sicherlich eine der härtesten sportlichen Aufgaben, der ich mich bis dahin gestellt hatte. Ich hatte das Sudelfeld von Bayerischzell ausgewählt, das ich insgesamt 28 Mal erklimmte, so dass nach 14:14 h insgesamt 8940 hm und 240 km auf dem Garmin standen - somit konnte ich mich in die Everesting Hall of Fame

eintragen. Ich muss zugeben, dass die Challenge ziemlich stupide und in erster Linie eine mentale Herausforderung war. Und ich war mir ziemlich sicher, dass ich dies sicherlich nicht an einem anderen Berg wiederholen wollte...

2017, neues Jahr, neue Herausforderungen - und natürlich eine kleine Steigerung! Die Erfinder des Everesting hatten sich noch andere nette Challenges einfallen lassen: so z.B. das Hells500 (<http://highrouleur.cc/>). Hierbei gilt es, in Summe mind. 10.000 hm innerhalb einer vorgegebenen Zeit zu erklimmen. Das Schöne hierbei, die Strecke ist komplett frei wählbar, sodass man daraus eine schöne Tour basteln kann.

Mitte Mai, und ich lese zufällig im Internet, dass am 25.05.2017 die Wintersperre des Tim-



*Auffahrt zum Timmelsjoch zwischen meterhohen Schneewänden*

melsjochs aufgehoben wird. Das Wetter soll auch super werden an diesem verlängerten Wochenende, so dass ganz schnell eine Tour mit möglichst vielen Pässen und Höhenmetern zusammengestellt ist. Zu diesem Zeitpunkt ist mir lediglich noch nicht klar, welche Hells500 Variante ich wählen sollte:

**1. The Journey:** mind. 10.000 hm mit Schlafpause, mind. 400 km und max. 36 h

**2. The Limit:** mind. 10.000 hm, keine Schlafpause, Distanz und Zeit ohne Limit

Meine Route sollte beide Varianten möglich machen, und ich wollte unterwegs entscheiden.

25.05.2017, 8:11 Uhr, Kematen. Mit dem Kühtai stehen gleich die ersten 1350 hm ohne Aufwärmen auf dem Programm. Mit 9°C ist es noch etwas kühl und bewölkt, aber im Laufe des Tages ist noch viel Sonne vorhergesagt. Bei meinem Vorhaben sind natürlich keine Strava KOM's angesagt - heute heißt es, gleichmäßig fahren und Kräfte einteilen! Nach 1:55 h habe

ich den ersten Pass bewältigt und verliere nicht viel Zeit vor der Abfahrt. Zum Glück hatte ich u.a. eine warme Jacke und Handschuhe eingepackt, denn die 5°C in der schattigen Abfahrt nach Ötz lassen mich ganz schön am Lenker zittern ...

Nun stand ich also vor der langen Auffahrt zum Timmelsjoch: 1800 hm auf 55 km verteilt. Auf der österreichischen Seite war ich den Pass noch nie hochgefahren - nur bei vier Ötzi Teilnahmen jeweils von St. Leonhard aus. In Sölden gab es nochmals eine kleine Brotzeitpause, bevor es dann die letzten 25 km und 1200 hm hinaufging. Die Straße war erst in den letzten Tagen noch durch den z.T. drei Meter hohen Schnee freigezogen worden. Die Kulisse war gigantisch, und trotz der großen Schneemassen wärmte die Sonne schon enorm, sodass auf Passhöhe 2500 m immerhin 14°C herrschten - ich hatte hier beim Ötzi Ende August schon einmal Schneetreiben bei 4°C erlebt!!!



*Abfahrt nach St. Leonhard bei Traumwetter*





*Auffahrt zum Jaufenpass*



*Penserjoch mit Dani*

Nach 30 km Abfahrt bei schönstem Sonnenschein bin ich gegen 14:30 Uhr in St. Leonhard und mache erst einmal eine wohlverdiente Pizza-Pause! So gestärkt geht es gleich in den nächsten Anstieg, den Jaufenpass, der weitere 1300 hm auf mein Höhenmeter-Konto bringt. Die Abfahrt Richtung Sterzing ist inzwischen größtenteils neu geteert, sodass man das Rad richtig laufen lassen kann. Punkt 18:00 Uhr bin ich am Fuße des Penserjoches, bei immer noch angenehmen 17°C und blauem Himmel! Diesen Anstieg von 950 hm auf 2200 m hinauf kannte ich auch schon von mehreren schönen Touren. Während der Auffahrt fasste ich den Entschluss, dass ich die „Journey“-Variante des Hells500 wählen würde - denn es wäre ein Frevel gewesen, die nächsten Pässe in der Nacht zu fahren, wo die Kulisse doch so gigantisch und schön war! Das hieß für mich, dass dies nun der letzte Pass des Tages sein würde, und ich nach der Abfahrt in Bozen eine Unterkunft suchen würde.

Die Welt ist klein: auf den letzten paar Höhenmetern kommen mir Lisa und Dani auf ihrer Abfahrt entgegen. Sie drehen gleich um und fahren noch mit mir bis zur Passhöhe. Was für ein Zufall, dass man sich hier trifft! Die beiden haben ein kleines Vier-Tage-Bergtraining in der Region geplant.

Die folgende Abfahrt ist ewig: auf 50 km werden 2000 hm gutgemacht, und nach gut einer Stunde - es ist inzwischen 20:40 Uhr - stehe ich im Zentrum von Bozen. Die Pizza von St. Leonhard ist schon längst verbrannt, sodass mein Entschluss schnell steht: etwas zu essen finden und dabei nach einer Unterkunft googeln! Gesagt, getan. Kurz danach steht ein schönes großes Steak inkl. Bier vor mir, gefolgt von einem Palatschinken mit Espresso. Die Hotelsuche gestaltet sich etwas schwieriger, denn an diesem langen Wochenende waren in Bozen wohl alle Hotels ausgebucht! Ich fand noch eines etwa 15 km außerhalb von Bozen, das sogar auf meiner geplanten Route lag; also schnell telefo-

nisch gebucht und eine späte Ankunft war auch kein Problem. Dass ich allerdings auf den letzten 9 km noch 550 hm zu bewältigen hatte, das hatte ich nicht so ganz auf dem Radar! So kam ich schließlich 22:20 Uhr nach 246 km und 6500 hm in meinem Wellnesshotel in Steinegg an. Nach einer schnellen Dusche und Radklamotten-Waschen war sogar noch genügend Zeit für ein Weißbier an der Bar.

Das Frühstück um 7:00 Uhr war gigantisch gut. Alles, was mein Herz beehrte, von Rührei mit Speck über diverse süße Teilchen bis hin zu frisch gepresstem Orangensaft! So gestärkt ging es 8:15 Uhr bei strahlend blauem Himmel wieder aufs Rad - natürlich direkt hinein in den Anstieg bis auf 1300 m hinauf. Es war wieder ein Traumtag, sogar noch schöner als der erste Tag - keine Wolke am Himmel!

Der nächste Pass, Nr. 5 meiner Tour, sollte der Karerpass sein. Vorbei am türkisblauen Karersee in traumhafter Dolomiten-Kulisse. Egal



*Karersee*

wie oft man hier schon unterwegs war, diese einzigartigen Bergformationen fesseln jedes Mal von Neuem. Lediglich die zahlreichen Motorradgruppen sind etwas lästig. Eigentlich sollte man meinen, dass die motorisierten Zweiradfahrer gegenüber einem Radfahrer etwas rücksichtsvoller sind als Autofahrer - aber weit gefehlt. Oft wird mit Wahnsinns-Tempo überholt und Kurven geschnitten - ohne Rücksicht auf Verluste! Nicht umsonst stehen hier in den Dolomiten inzwischen an jedem Berg und jeder Ortschaft zahlreiche Blitzer!

Nach einer kurzen Abfahrt geht es Richtung Pordoi Pass. Die Anfahrt führt auf einigen Kilometern entlang eines Baches auf einem schönen Radweg, endlich weg vom Motorradverkehr! Die Temperaturen pendeln sich hier auf über 1300 m schon auf über 20°C ein - einfach ein Traum zum Radfahren. Selbst auf der Passhöhe 2239 m herrschen noch 20°C! So reicht auch eine leichte Windweste für die

rasante Abfahrt nach Arabba, wo ich 12:30 Uhr meine Mittagspause bei einem großen Teller Spaghetti Carbonara einlege. Der Garmin zeigt inzwischen 318 km und 8900 hm an - den Everest hätte ich also schon mal bezwungen!

Bei der Auffahrt zum Pass Nr. 7, dem Passo Staulanza auf 1770 m, steigt das Thermometer sogar auf 29°C - und das Ende Mai!!! Eine Abkühlung muss her - nach 800 hm Abfahrt finde ich in dem kleinen Örtchen Fusine ein kleines Café, wo ich mir einen großen Eisbecher, eine Cola und einen Espresso gönne, bevor es ins Finale des Hell500 geht.

Gleich zu Beginn der Auffahrt zu meinem letzten Pass des Tages, Nr. 8 Passo Duran, muss ich anhalten. Diese Anzeige meines Garmins muss ich unbedingt mit einem Foto dokumentieren. Die vom Hells500 geforderten 10.000 hm sind exakt erreicht! Jetzt fehlen nur noch 38 km für die geforderten 400 km. 38 km im Flachen wären natürlich schnell erledigt gewesen,



*Auffahrt zum Pordoi Pass z.T. auf schönen ruhigen Radwegen*



*Erstmalig auf meinem Garmin:  
eine fünfstellige Höhenmeter-Angabe*

jedoch hier in den Dolomiten stehen in jeder Richtung ein paar Anstiege im Weg! Aber ich habe vier Stunden Zeit, um unter der geforderten 36-h-Grenze zu bleiben - sollte also gar kein Problem sein, selbst wenn ich jetzt 36 km nur bergauf fahren müsste.

Der Passo Duran hat es nochmal richtig in sich, mit einigen zweistelligen %-Passagen - und die Beine haben ja schließlich auch schon über 10.000 hm weggedrückt. Wahrscheinlich kommt der Name von „duro“, hart! Nach der Abfahrt steht der Tacho „erst“ auf 394 km. Zu meinem Zielort Falcade fehlen nochmal 550 hm... Ich kannte die Strecke hier von meiner TOUR-Transalp-Teilnahme im Jahre 2012 - nicht besonders steil, schön zügig zu fahren.

Um 18:40 Uhr fahre ich endlich nach Falcade ein, mit 412 km und 11.141 hm auf dem Garmin. Es herrschen immer noch angenehme 19°C auf einer Höhe von knapp 1200 m! Die Unterkünfte direkt an der Straße haben zu die-



*Passo Duran, der letzte meines Hells500-Rittes*

ser Jahreszeit alle Ferien! Nach der Winter- und vor der Sommersaison! Zum Glück gibt es Smartphones und Google, so dass sich letztlich doch noch eine Bleibe in einer Nebenstraße in einer Pizzeria finden lässt. So ist auch das Abendessen gleich gesichert, ohne dass ich das Haus nochmal verlassen muss.

Für die Rückfahrt nach Kematen hatte ich mir eine Route mit ca. 250 km und knapp 5.000 hm ausgedacht. Ich wollte einfach den wiederum sonnigen Tag genießen und mal schauen, wie weit ich komme. Gut ausgeschlafen und nach einem ausgiebigen Frühstück starte ich diesmal kurz vor 8:00 Uhr gleich wieder in einen Pass, den Passo Valles auf 2032 m. Die Strecke war mir auch schon vom Granfondo Predazzo im April bekannt. Von hier geht die 42-km-Auffahrt hinauf zum Sella Pass auf 2240 m, entlang faszinierender Dolomiten-Kulissen.

Nach der Abfahrt gibt es zwischen St. Ulrich und Klausen noch ein paar kleine Anstiege auf

der kleinen Bergstraße. In der kleinen Ortschaft Gufidaun mache ich um 13:30 Uhr Mittagspause und habe gerade noch Glück, dass man mir einen Teller Spaghetti zubereitet. Der Wirt hatte mir wohl angesehen, dass ich großen Hunger hatte... Bei 25°C sitze ich in der Sonne und genieße den Blick auf die Berge.

Diese Energie benötige ich dann auch dringend für den nächsten Anstieg. Auf einer sehr schmalen Straße mit z.T. sehr steilen Passagen geht es bei 27°C 1000 hm um das Hohegg herum, dann hinunter nach Brixen. Dort lege ich nochmals eine kurze Abkühlungspause bei einem Eisbecher und einer Cola ein. Da es erst 16:20 Uhr ist, beschließe ich, noch an diesem Tag bis Kematen durchzufahren. Es stehen ja nur noch der flache Brenner und knapp 100 km im Weg. In der Sachsenklause, ca. 15 km vor Sterzing, muss ich natürlich unbedingt noch eine der legendären großen Pizzen essen, zusammen mit einem kühlenden Radler.



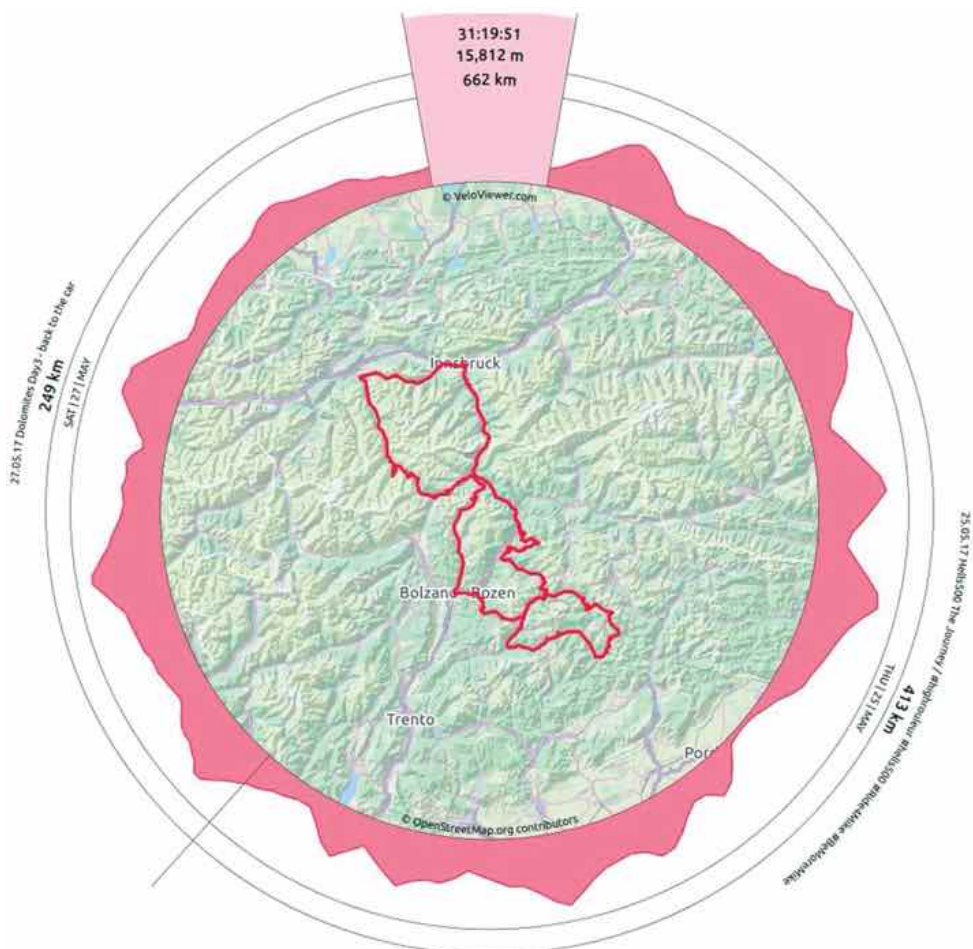
*Von Predazzo zum Passo Sella*

Kurz vor 20:00 Uhr passiere ich den Brennerpass, der ja nachmittags immer im Schatten liegt, aber immer noch 15°C bietet. In den knapp 40 km der Abfahrt wird es immer wärmer, so dass das Thermometer um 21:00 Uhr in Innsbruck noch 21°C zeigt! Während der abschließenden 12 km nach Kematen geht die Sonne unter und ich muss nur noch zum Schluss mit Licht fahren.

Fazit: geniale Dreitagestour bei bestem Wetter in begeisternder Bergkulisse mit 662 km und 15.812 hm, besser hätte ich es nicht erwischen können für eine Hells500-Fahrt!

Und ab 29.07.2018 könnt ihr wieder meinen „Dot“ bei der 6. Auflage des Transcontinental Race (4000 km/40.000 hm) verfolgen, unter <http://www.transcontinental.cc/>

Euer Jürgen Knupe



Route mit Höhenprofil

# Auszug aus einer verkorksten (?) Rennsaison 2017

Ein Bericht von Oswald inkl. Pleiten, Pech und Pannen...

## Mallorca - Saisonvorbereitung Ende März 2017, Base-Camp: Apartment-Hotel Jade am Bal. 6

Jetzt geht's los - die Saisonvorbereitung auf Mallorca startet heute mit etlichen geplanten Rennrad-Klassikern und natürlich den üblichen Verdächtigen Andy Leistner, Rico Leistner, Micha Gross und Co. Beste Wetterbedingungen



Schöner Mallorca-Blick nach der Bergankunft am Salvador - die BMW-Kollektion wartet auf die nächste Challenge!

ermöglichen nun ein perfektes Straßentraining mit Top-Leuten und sogar noch besseren Fahrern.

Fazit des heutigen Tages: fette Flicker in Felanitx - knackige Bergankünfte am Salvador und Randa - Schlemmen bei Petra - Sonnen an der Cala Pi!

Am Tag zwei eine „Best of the West“-Runde abgeritten und beim Stop in Port de Andratx tatsächlich bei den Pferden eingekehrt. 157 km und 2000 hm bei Topwetter mit spektakulären Abfahrten und neuen Überraschungstrecken.

Tag drei in der Bucht von San Vincenzo beim Meerwassertest und mit den Jungs auf typischer Mallorca-Straße, danach Abendstimmung mit Live-Musik an der Playa.

Am vierten Tag gab es getreu dem Motto „wenn's läuft, dann läuft's“ die Klassiker Valdemossa, Deia, Soller mit Pause, Col de Soller, Orient und noch eine Extragabe nach Colonia Saint Jordi ganz im Süden, macht summa summarum 215 km und 2000 hm.

Top-Tage zur Vorbereitung auf die MTB-Saison 2017 - so kann es weitergehen!

Die Bilder des sechsten Tages sind im Kasten, allerdings bleibt mit den schnellen Jungs keine Zeit zum Fotografieren und so müssen Col de Soller und Puig Major ohne Bildmaterial in Erinnerung bleiben, jedenfalls sind die 140 km und 2000 hm gut zu spüren. Mehr noch gestern, wo ich den Ruhetag für schnelle 200 km und 1500 hm entlang der Südküste nach Cala D'Or und Porto Christo nutzte - ein Traum, Mallorca von einer seiner schönsten Seiten zu sehen!

Siebter Tag: Königsetappe mit den Mallorca-Klassikern Tankstelle, Sa Calobra, Puig Major und über Deia zum Port de Valdemossa. Ein Top-Tag mit gutem Finish - das Training läuft sehr zufriedenstellend !!!



*Traumhafte Küstenstraße westlich von Valdemossa*



*Die versteckte Cala d'Or mit exklusivem Sandstrand, hier könnte man sogar Urlaub machen...*





*Sa Calobra - eine der besten Rennradstrecken der Welt für mutige Abfahrer*

### **Riva-Bike-Marathon, Ende April im Rahmen des Bike-Festivals: Strecke Extrema 95 km/3800 hm**

Ab in den Süden nach Riva mit dem neuen Teil im Gepäck: das neue Mondraker Podium RR SL 2017 ist mit 8,5 kg eine vortriebsstarke Marathonmaschine! Mal sehen, wie es sich nach der bisherigen Vorbereitung auf deutlich schwererem Material verträgt... ich sage nur „turbo-g...“!!!

Bereits der Stau auf der Brenner-Autobahn vor Bozen brachte uns in zeitliche Schwierigkeiten, da die späte Ankunftszeit keine Startnummernausgabe mehr am Vorabend des Rennens zuließ. Das hieß dann somit: am Renntag zuerst die Startunterlagen abholen, dann ein Schnell-Frühstück einnehmen und in Windeseile den Startblock A1 entern. Gesagt, getan, kam ich erstmals im vorderen Bereich des Lizenzblocks mit den anderen Zwillingcraft Team-Fahrern zum Start. Die bekannte Hektik der ersten Kilometer verflieg im ersten Anstieg und relativierte das Fahrerfeld. Bis zum Anstieg von Comano ganz hinten am San Giovanni Massiv, so ziem-



*Serpentinen-Sträßchen hinunter zum Port de Valdemossa - wer hier bremst, kommt an!*

lich auf der Hälfte der Extrema-Strecke, konnte ich mich mit Andi vom Bike-Team Inntal Racing ganz gut abwechseln. Dann jedoch versagten die Kräfte mangels Luftreserven und ich musste abreißen lassen. Im weiteren Verlauf mit Auf und Ab entwickelten sich die Symptome zu echten Schmerzen, vor allem bei Abfahrten, aber auch inzwischen bei normaler Fahrt - es musste eine Pause her, und so passierte ein Fahrer nach dem anderen meine persönliche Neutralisations-Zone. Die Weiterfahrt nach gefühlten zehn Minuten führte nun wieder zur persönlichen Schmerzgrenze und gipfelte im letzten Hohlweg-Downhill mangels Bewegungsfähigkeit im Fels-Crash.

Trotz Trefferwirkung an der Hüfte schaffte ich es, einigermaßen schnell im Ziel zu sein, nur musste ich nach der Ziellinie feststellen, dass weder Sitzen noch Stehen möglich waren, damit war der Weg ins Sani-Zelt Pflichtprogramm und ich durfte die weiteren Zieleinläufe von der Trage aus verfolgen. Inzwischen verarztet, befreite mich Claudia aus dem Lazarett, ich bedankte mich herzlich für die Pflegebereitschaft und machte Platz für das nächste Marathon-Opfer.

So einen Aufenthalt muss man nicht unbedingt erlebt haben, jedoch ist niemand davor gefeit und man sollte die nötige Ruhe und

jemand Nahestehenden dabeihaben, der die Situation richtig einschätzen kann. Beim gemeinsamen Team-Abend war die unschöne Sache wie weggefegt und ich konnte zumindest das beste Ergebnis im Team vorweisen - Platz vier in der Masters-Wertung - Haken dran!



*Schmerzmittel auf italienisch... Coppa degli Frutti del Bosco powered by Claudia*



*Aussichtsbalkon bei der Brotzeitpause mit Limone-Topview, Lago und den ganzen Monte Baldo*

## **AlpentourTrophy Schladming, Mitte Juni: 4-Tages Etappenrennen in der Masters-Elite-Wertung**

Letzte Woche noch als Handtuchhalter und Träger der Nr. 11 beim Ortlerbikemarathon machte das neue Mondraker seine Sache sehr gut als Auf- und Abstiegshilfe bei der ersten Etappe der AlpentourTrophy. Leider ging es vom Start weg im Magen-Darm-Modus gebremst in die Anstiege und ich konnte so zumindest Land und Leute genießen... irgendwann bei der zweiten Pause auf der Almwiese wurde ich durch Hubschrauberlärm geweckt und musste vermuten, der sei wegen mir gelandet... denn dank Claudia wusste das Rettungsteam bereits Bescheid und so schlich ich mich unbemerkt zum nächsten Toilettenbesuch in eine Almhütte. Danach kehrten die Lebensgeister wieder zurück und ich konnte die Trails an den landschaftlich tollen Giglachseen richtig aufsaugen! Der Zieleinlauf mit Durchfahren des Trailparks und seinen geschwungenen Anliegerkurven zauberte mir mit Ankunft bei Claudia wieder ein Lächeln ins Gesicht - soviel zum Motto „wenn's gar nicht mehr geht - einfach weiterfahren“ - nun ist die Apotheke geplündert und ich hoffe auf ein morgiges Comeback und Gewinn der Attack-Challenge, wenn es eine gibt.

Die zweite Etappe der Trophy mit einer 50 Minuten besseren Zeit als auf Etappe eins beendet - leider ohne diese schönen Almpausen. Gestern Abend nochmal richtig Spaß im Team gehabt und viele Freunde getroffen, wie Martin und Bruno aus der Schweiz. Und auch sonst eine tolle Veranstaltung mit Hammer-Trails inkl. Auf- und Abfahrten. Da die Zeichen auf Besserung stehen, peile ich die Masters Elite Top10 an - mal schauen, ob das klappt.

Auf der dritten Etappe der AlpentourTrophy wieder im Normalmodus unterwegs gewesen und mit knapp 2:46 h super glücklich direkt hinter Ex-Profi Bart Brentjens als Achter der EliteMasters ins Ziel gekommen. Die drei-Minu-

ten-Panne im Downhill des Trailparks war eher Nomenklatur, sonst wäre es eben ein Top 5 Platz geworden. Heute steht der Hillclimb mit 1300 hm und 14 km an, hier versuche ich nochmals Akzente zu setzen und die Platzierung von gestern zu toppen! Die Stimmung im Team ist super und beflügelt, sodass heute gewiss noch gefeiert wird.

Vierte Etappe der AlpentourTrophy - endlich geschafft und überaus glücklich in 1:08 h das beste Resultat mit Platz 6 auf dem selektiven Uphillkurs mit 1300 hm und 13 km eingefahren. Spannend war denn auch das Kopf-an-Kopf Rennen mit dem deutschen Meister Max Friedrich, das er für sich entscheiden konnte. Jedoch führte es dazu, schneller als MTB-Olympiasieger Bart Brentjens zu sein!

Mit diesem tollen Zieleinlauf auf über 1800 m kann ich trotz der Magenprobleme auf ein großartiges Rennwochenende bei Idealbedingungen zurückblicken und zuversichtlich die nächsten Rennen angehen.

Vielen Dank an Claudia, Jörg, das Team Zwillingcraft, die das Rennen in der Form so ermöglichten!

## **Bike Transalp Challenge - Juli 2017: Mayrhofen - Riva, 540 km/18.000 km Prolog**

Endlich Transalp Challenge... während andere Teilnehmer schon schlafen, werden hier im Quartier noch letzte Vorbereitungen getroffen. Durch konsequentes leistungsorientiertes Training und die zuletzt ansteigende Formkurve mit einigen guten Platzierungen bei Kitzalpbike und in Oberammergau kommt es erneut zur Herren-Masters Teampaarung Jan Grebe und Oswald Ehrmann. Als Racing-Team Zwillingcraft-Mondraker gilt es die 20 Jahre-Jubiläums-Transalp im Windschatten des amtierenden Weltmeisters Alban Lakata unter den Top-5 der Altersklasse auf einer der spektakulärsten



*Letzter Zwischenstop bei der Familie: Jan und Oswald bei den treuesten Fans Philipp und Julian*

Strecken zu finishen. Vielen Dank an Team-partner Jan, der in letzter Sekunde aufgesprungen ist, und an alle, die unser Transalp-Event möglich gemacht haben!

**1. Tag: Mayrhofen - Brixen;  
102,67 km/ 3185 hm,**

**Höhepunkte: Pfitscherjoch, Valser Jöchel**

Die erste Etappe mit 3150 hm und 101 km von Mayrhofen mit ungewohnter Herzfrequenz 173 zum Pfitscherjoch und dann weiter nach Brixen verlief wie geplant zunächst verhalten. Nach dem 1700-hm-Climb kehrte ich wieder in normale Pulsregionen zurück und das Rennen hätte erneut gestartet werden können!?

So kehrte auf der Speedabfahrt auch wieder der Spaß zurück und ich konnte mit Team-partner Jan und anderen Racern eine schöne Gruppe bis Sterzing formieren. Im folgenden unbekanntem Anstieg zur Nockalm wurde fast nur noch überholt und ich konnte die Vorteile meiner Goldinvestition voll ausspielen. So auch beim Downhill, auf herrlichen Singletrails und ruppigen Karrenwegen bekam die LEV Stealth



*Packesel 2er GrandTourer und Rennferd Mondraker Podium - beide aus sehr gutem Stall!*



*Felsiger Säumerweg vom Schlegeisspeicher zur Pfitscherjoch, ein erster Fahrtechniktest*



*Top-Panorama am 1800hm Anstieg zum Plöse*

von Kindshock ihren Auftritt und spülte uns beide weiter nach vorne. Sehr glücklich und einigermaßen verausgabt erreichten wir das, was 2016 noch unmöglich erschien... den fünften Platz Masters mit 20 km/h Durchschnitt und 5:05 h und damit den erhofften Startblock A1 der bikenden Prominenz... wenn das mal kein zufriedenstellendes Ergebnis ist!!! Trotzdem bekommen wir nun Appetit auf mehr - denn nun ist mit 7 Minuten auf Platz 3 alles möglich!

**2. Tag: Brixen - St. Vigil; 56,92 km/2834 hm, Höhepunkte: Lüsener Scharte, Würzjoch, Munt da Rina**

Die zweite Etappe der Bike Transalp Challenge mit 2700 hm und 63 km in 3:23 h absolviert, brachte uns bei Gesamttrag 30 um einen Platz nach vorne auf Rang vier der Masters-Wertung - Yesss! Allerdings war dies mit dem 1800-hm-Startanstieg von Brixen hinauf zum Plose ein Stück hart erkämpfte Arbeit, die jedoch durch Weitblicke hinüber zu den Geislerspitzen und Peitlerkofel gewürdigt wurde und mit den Abfahrtstrails erneut den Spaßfaktor erhöhte. Trotz der Mühen machte nun auch das Bergauffahren wieder Freude und so konnten wir durch Auslassen der ersten Verpflegungsstelle mit dem flacheren Teil zur Rossalm im Wiegetrittmodus richtig punkten. Nun eröffnet sich uns auf der morgigen Etappe durch das Fanestal hoch zum Limojoch und weiter nach St. Christina der mögliche Sprung aufs Podest, da aufgrund steigender Formkurve der Abstand zum drittplatzierten Team nur noch drei Minuten betrug... die Spannung steigt !!!

**3. Tag: St. Vigil - St. Christina, 66,40 km/2435 hm, Höhepunkte: Limo-, Tadega-, Grödner- und Sellajoch**

Auf der dritten Etappe zeigten uns die Dolomiten ihre Zähne und mir gingen diese auf den extrem steilen Schotteruphills beinahe aus. So kam es im ersten Anstieg zur Fanesalm

gleichmal zum Aufeinandertreffen mit dem drittplatzierten Mastersteam, wobei ich die Bergattacke aufgrund Luft- und Leistungsmangel nicht mitgehen konnte. Im weiteren Verlauf zum wunderschönen Tadegajoch und auf den weiteren Singletrails vom Grödnerjoch und vom Sellajoch kamen die Lebensgeister wieder, ich konnte aber den 50-prozentigen Leistungseinbruch nicht kompensieren. Wie durch ein Wunder verloren Jan und ich nur zehn Minuten zu Platz drei und können auf der morgigen Etappe (3000 hm/98 km) wieder aus dem begehrten A1-Startblock starten. Trotz alledem war es eine spektakuläre Etappe mit tollen Begegnungen inkl. der Erfahrung, die Transalp aus der Büsserperspektive zu erleben. Vielen Dank an Alban Lakata fürs Startbild und Andrea Meier vom Team 3SaM Racing by Landgasthof Bären für die Notverpflegung am Grödnerjoch!

Für morgen wird nun die Ernährung umgestellt und der Tacho auf Null zurückgestellt, ganz nach dem Prinzip Hoffnung!!!

**4. Tag: St. Christina - Kaltern, 100,13 km/2993 hm, Höhepunkte: Seiser Alm, Lärchegg, Kreither Sattel**

Die vierte Etappe von St. Christina über die Seiseralm, Völser Weiher, Deutschnofen bis nach Kaltern verlangte uns mit ihren 3000 hm und 98 km alles ab. Durch konsequentes Fernbleiben von der Pasta-Party und damit Umstellung der Ernährung auf Steak/Salat kam der alte Motor erwartungsgemäß in Schwung und die wiedererlangten Kräfte machten sich gleich beim ersten 600-hm-Anstieg deutlich bemerkbar. So positiv, dass Teampartner Jan schauen musste, dass er dran bleibt. Durch taktisches Fahren im Team schafften wir es nun in den Top-3-Bereich und konnten auf sehr kurvigen Waldpfaden um Seis/Völs die drittplatzierten Schweden und die gesamte Gruppe sprengen. Jedoch mit dem Preis, dass die Verpflegungsstationen von mir ausgelassen wurden, da



*Die Etappe des nächsten Tages führt durch den Naturpark Fanestal und übers Limojoch - ein Bikertraum*



*Herrlicher Alpentrail über das Grödnerjoch*

meine Aufnahmefähigkeit immer noch sehr eingeschränkt war und der weitere Streckenverlauf mit steilen Rampen versetzt war und mir damit nicht gerade entgegenkam. Danke an der Stelle wieder an Andrea, die mich abermals mit der verträglichen Cola versorgte und den drohenden Einbruch verschob. Durch eine Hinterradpanne an Jans Bike wurden wir dann auch aufgehalten und querten erst alleine, dann mit einer nicht wirklich performanten Gruppe das Etschtal. Am Fuße des vorletzten 200-hm-Anstiegs war es dann soweit: wir wurden von den dritt- und sechstplatzierten Masters eingeholt und mir der Stecker gezogen. Da ich die Anstiege nicht mitgehen konnte, suchte ich mein Tempo und fand es in einem Zweier-Team, welches moderater unterwegs war und mich mit drei Minuten Rückstand auf Platz drei sicher ins Ziel brachte.

Bei 4:46 h und knapp 22 km/h Durchschnitt bei am Ende über 30°C unterwegs zu sein und

nur zweieinhalb Flaschen aufzunehmen! Trotzdem keimt noch die Hoffnung auf einen Podiumsplatz - heute hätte es jedenfalls beinahe dazu gereicht! Aber seht mal die Bilder, das ist so traumhaft hier...

**5. Tag: Kaltern - Trento, 85,11 km/2619 hm, Höhepunkte: Gfrillner Sattel, Monte Calisio**

Etappe fünf der Bike Transalp Challenge begann mit neutralisierter Startphase von Kaltern nach Neumarkt wie gewohnt hektisch. So kam es im Bereich Kalterer See schräg hinter mir zum Sturz mitten im Fahrerfeld und ohne umzusehen ging es weiter zum ersten Anstieg mit 1000 hm. Hier konnten Jan und ich das Tempo von Mastersteam drei und fünf und sogar Karl Platt mitgehen, nicht jedoch das von Team Nr. 2 aus Südtirol oder das des führenden Teams mit Italiens Ex-WM Massimo Debortolis.

Auf jeden Fall war es nach Erklimmen des Gfrillner Sattels und dem anschließenden



*Pannen-Trail im Wald zwischen Neumarkt und Trento - Jan macht die Pace*



Downhill ein heißer Ritt, der unsere Gruppe in den Bereich des ersten Mixed-Teams brachte und einiges an Konzentration forderte. Gerade hier auf Platz drei liegend, machte es auf der Überholspur plötzlich Zisch an meinem Hinterrad und sofort spürte ich Schläge, die ungefiltert auf meine schöne DTSwiss Felge einwirkten. Nach einem sofortigen Notstop auf dem Vorderrad zeigte sich der Reifen luftleer und Jan half dem neuen Schlauch in Windeseile in den Reifen. Das Ganze dauerte höchstens drei bis vier Minuten, kostete uns aber leider den Anschluss an die funktionierende Gruppe.

Nach etlichen Kilometern Aufholjagd kamen uns kurioserweise Fahrer von links entgegen, die sich wohl verfahren hatten. Hier war jedoch niemand von unseren Kontrahenten dabei und so wurde der zweite große Anstieg ebenfalls zur Aufholjagd genutzt. In der folgenden Singletrailabfahrt erkannte Jan meinen heraustretenden Schlauch, der sich durch die Reifenflanke

drückte, und wir mussten abermals Hand anlegen und diesmal einen von Jans Handschuhen einziehen, ein echter BMW vom letzten Jahr! Trotz vorsichtigem Tempo fuhren wir auf ein langsames Team auf, welches sich taub stellte und sich nicht überholen ließ. Dies kostete uns wertvolle Sekunden und ließ mich in der Folge einmal den Trail verlassen. Mit verdrehtem Lenker und einer soliden Teamleistung kamen wir als fünftplatzierte Masters durchs Ziel und verpassten mit der diesjährigen Pech-Etappe um sechs Minuten das Podest. Mit einer Zeit von 4:15 h und einem 20-er Schnitt nicht gerade ein schlechtes Ergebnis, welches uns zum Ziel in Riva nicht allzu sehr ins Hintertreffen geraten lässt! Wir sind weiter guter Stimmung und bauen auf die letzten beiden Etappen, wo sich noch einiges gerade rücken lässt! Danach genießen wir auf der Piazza in Trento mehrere Getränke und das italienische Dolce Vita!



*Gute Stimmung neben all den konzentrierten Athleten und der Konkurrenz im Startblock A1*

**6. Tag: Trento - Lavarone, 49,45 km/2002 hm, Höhepunkte: Passo Cimirlo, Passo Fricca, Monte Tablat**

Auf der sechsten Etappe der Bike Transalp Challenge nichts Neues, bis ungefähr Zeile zehn dieselbe Story wie gestern mit dem Unterschied, dass diesmal auf Masters-Kategorie Platz drei liegend sich meine Kette mit einem lauten „Zing“ verabschiedete und ich antriebslos aber nicht motivationslos im Trail stand. Jan geigte erstmal vorbei und kam erfreulicherweise entgegen der nachfolgenden Gruppe zu Hilfe. Nach gefühlt fünf Minuten Nieten und Verwenden meines elffach Kettenschlosses ging es im Aufholmodus weiter - trotzdem: was muss noch alles passieren, damit wir einen Top-3-Platz ergattern? Das halbe Bike ist nun schon getuned mit tubeless Maxxisreifen, verkürzter Kette und einem 12-fach-Antrieb von SRAM, also schlicht dem Besten, was es gibt!

Im weiteren Trail kam richtig Überholstimmung auf und ich riss eine Lücke zwischen mir und Jan, sodass ich etliche Schotterauffahrten, Trailabschnitte, Straßenkilometer und Bikeparkanlieger später auf ihn kurz vor der Ziellinie wartete. Im Ergebnis war es mit 2:53 h zehn Minuten hinter Platz drei der achte Rang Masters. Aufgrund des großen Abstands zu den nachfolgenden Teams dürfen wir morgen abermals aus Startblock A1 ins Rennen gehen und weiter hoffen - keep the spirit burning !!!

**7. Tag: Lavarone - Riva del Garda, 79,12 km/2117 hm, Höhepunkte: Dosso del Sommo, Monte Faé**

Die siebte und letzte Etappe der Bike Transalp steht bevor. Es geht von Lavarone über Folgaria noch einmal auf 1650 m Höhe und dann 1500 hm nonstop nach Rovereto ins Etschtal. Bereits auf der kupierten Auffahrt wollen wir



*Führungsarbeit auf der Naranch-Betonpiste mit Hoffnung aufs Podest - Jan musste schauen, dass er dran bleibt!*

Akzente setzen und mit Position Masters 3 in die heiße Abfahrt gehen. Es folgt die Taldurchquerung von zehn Kilometern auf Asphalt, wo es gilt, einer schnellen Gruppe anzugehören. Dann der letzte 700-hm-Anstieg auf Asphalt zur Maso Naranch mit steilen Asphaltserpentinen nach Nago. Der Rest ist Pflicht und wird mit Highspeed über Arco nach Riva ins begehrte Ziel gehen. Heute wollen wir's nochmal wissen und die Masterswertung gehörig aufmischen - mit dem Pech während der gesamten Transalp auf Platz fünf liegend wäre dies ein versöhnlicher Abschluss dieses 1-A-Etappenrennens. Daumen hoch heißt es nun!!!

Endlich fand die 20. Ausgabe der Bike Transalp ihren krönenden Abschluss mit Zieleinlauf in Riva. Nach sieben hammerharten Renntagen bei größter Hitze über die Alpen kamen Jan und ich - wie alle anderen Teilnehmer - mehr als erschöpft, aber glücklich, als viertes Masters-Team durch den Zielbogen direkt am

Ufer des Gardasees. Was für ein erhebendes Gefühl, auf der Menschenmengen-gesäumten Uferpromenade den Emotionen freien Lauf zu lassen.

Davor standen wir um den Fight um Platz drei gar nicht schlecht da und ich konnte in den Anstiegen die Top-3-Platzierung halten und musste nur noch auf Jan warten, der an der Verpflegungsstelle mit einer Flasche Iso von mir bestückt wurde, aber leider erst nach dem viertplatzierten Team eintraf. Was wir nicht wussten: das Top-3-Team aus Schweden hatte sich verfahren und wir kurvten ahnungslos auf Platz vier herum. Trotzdem gaben wir in der Schlussphase in der Abfahrt noch einmal richtig Gas und zogen eine ganze Gruppe mit über 40 Sachen über Arco nach Riva über die Zeitnahmelinie. Dies brachte uns mit einem Abstand von 90 Sekunden wieder ganz nahe an einen Tages-Podestplatz und war somit unser bestes Ergebnis bei der Jubiläums-Transalp!!!



*Emotionaler Zieleinlauf mit Teampartner Jan nach hartem Kampf um Platz 3*

Danach feierten wir mit den konkurrierenden und befreundeten Teams am Seeufer und die Finisherparty am alten Bahnhof dauerte bis drei Uhr morgens. Trotz der erlebten Pannen und Leistungseinbrüche kamen wir als Team Zwillingcraft mit Gesamtrang fünf in den angepeilten Ergebnisbereich, viel mehr wert sind allerdings die positiven und emotionalen Eindrücke und Begegnungen und natürlich einigermaßen unversehrt angekommen zu sein!

Alles in allem eine Top-Veranstaltung mit zwar leichtem Verbesserungs-Potenzial aber auf jeden Fall mehr als empfehlenswert... mal sehen, wie es 2018 mit voller Teamunterstützung aussieht!!!

Mein Dank geht an Teampartner Jan, die Lieben Zuhause, ans Team 3Sam Racing für die Verpflegung und natürlich die Sponsoren, die uns mit bestmöglichem Material unterstützt haben!



*Top-Streckenführung mit schönen Etappenorten und hart gefahrenen km / hm*

## MTB-Saisonabschluss Ende Oktober am Gardasee mit Matthias, Timo und Claudia

Erster Tag mit Super-Frühstück im Hotel Santoni, Torbole - der vom Rummel verschonte Monte Caplone steht heute auf dem Programm und damit eine echte Abenteuer-tour und noch ein Geheimtip! Hierzu stoßen wir mit X5 PHEV-Power zu Jan und Daniele vor, die in Tignale bereits auf uns warten.

Den Monte Caplone hatten wir mit insgesamt 2400 hm inklusive Gegenanstiege und dramatischem Feuer im Hintergrund gepackt, nur leider in der Singletrail-Abfahrt meinen Hinterbau zerstört - Rahmenbruch und dabei Glück im Unglück gehabt und nichts weiter passiert! Der Rest war purer Genuss dank der Jan-Taxi-Funktion und des noch rollenden Bikes bei traumhaftem Sonnenuntergang und Lago-Blick vom Piemp oberhalb Tignale.

Zweiter Tag - Es muss nicht immer der Monte Altissimo sein... heute aber schon, denn 1-A-Sonnenschein, milde Temperaturen und die tolle Fernsicht lockten uns mal wieder auf den höchsten Gardasee-Klassiker. Am Asphaltanstieg knapp oberhalb von Nago meldete sich das Knie von Matthias und so beschlossen wir, die Tour zu zweit weiterzufahren. Matthias steuerte dagegen das rettende Ufer des Gardasees an.

Die gefahrenen 2300 von insgesamt 2400 hm ließen bei der Gipfelankunft auf 2078 m richtig Freude aufkommen und wurden durch Uphilltrails über die Ostflanke und die Schotterserpentinen auf der sonnendurchfluteten Südseite versüßt. Die Bergauf-Performance des Leih-Ghosts kostete mich allerdings mehr Körner als gewohnt und so packte ich den „Alti“ gerade so auf dem Bike, Timo packte zu meiner Freude seine ganze Brotzeit aus und ließ mich glücklicherweise am Gipfel-Menu teilhaben. Meine Rettung, denn es stand nun das längste Bergab-Singletrail-Vergnügen des Jah-



*Trail-Pferd an der Hütte auf dem Anstieg zum Monte*



*Der Sattel beim Gipfel ist erreicht und gibt den Blick nach Süden frei*

**AVL**



# INNOVATIVE SOLUTIONS IN ENGINEERING, SIMULATION & TESTING



**SUBJECTIVE FEELINGS**

Fuel your passion for driving

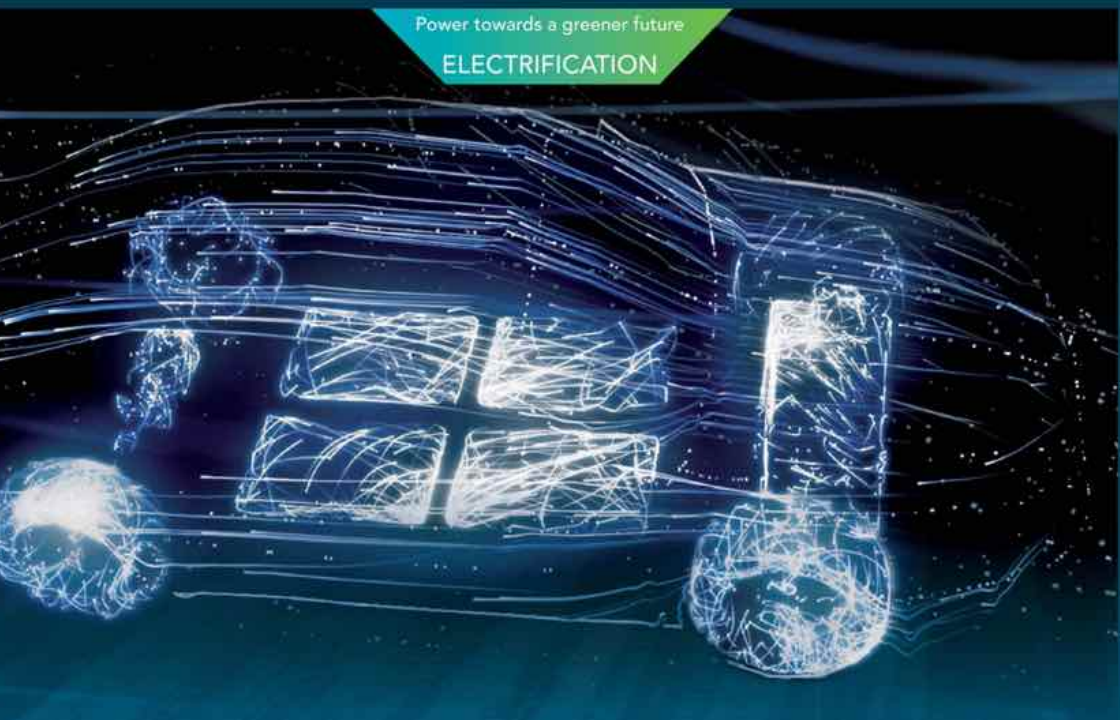



**AUTONOMOUS DRIVING**

Free your mind to limitless possibilities

Power towards a greener future

**ELECTRIFICATION**





AVL is the world's largest independent company for development, simulation and testing technology of powertrains (hybrid, combustion engines, transmission, electric drive, batteries and software) for passenger cars, trucks and large engines. AVL is acting in the following scope of business:

#### **Development of Powertrain Systems**

AVL develops and improves all kinds of powertrain systems and is a competent partner to the engine and automotive industry. In addition AVL develops and markets the simulation methods which are necessary for the development work.

#### **Instrumentation and Test Systems**

The products of this business area comprise all the instruments and systems required for engine and vehicle testing.

#### **Advanced Simulation Technologies**

The developed simulation software is focusing on design and optimization of powertrain systems and covers all phases of the development process.

Your local contact:

AVL Deutschland GmbH  
Niederlassung München  
Frankfurter Ring 213  
80807 München

E-Mail: [nl.muenchen@avl.com](mailto:nl.muenchen@avl.com)  
Phone: +49 89 307 497 0  
Homepage: [www.avl.com](http://www.avl.com)



*Die Guides Jan und Daniele brachten uns rechtzeitig nach oben - jetzt genießen wir Nachmittagssonne*



*Gardasee als schillernder Fjord im Wolkenmeer*





*Den Lago zu Füßen, Adamello und Brenta in der Ferne ergibt eine schöne Biker-Perspektive*



*Oswald mit vollem Equipment - nur so geht es in den Naranch-Downhill - die Vorfreude ist groß!*

res mit 2000 hm Non-Stop auf dem Programm: der 601er und der noch wenig bekannte Coast-Trail, der sich atemberaubend an der Steilflanke über dem See hinunterschraubte und im Busatte-Sportpark in Torbole endete, die restlichen hm verflohen auf den Stufen hinunter auf See-Level ganz im Stile eines City-Downhills im letzten Abendlicht - ein echt dramatisches und atemberaubendes Finish!

Im Centro Torbole angekommen trafen wir überrascht auf Jan, der dieselbe Tour auf seine Bike-Konfiguration abgewandelt fuhr und uns



*Freude über das erreichte Ziel nach vier Stunden Anstieg, der Altissimo mit über 2100m - jetzt geht es nur noch bergab!!!*

am Gipfel nur um wenige Minuten verpasste. Daraufhin trafen wir uns gleich im Anschluss zum Austausch der erlebten Highlights zum gemeinsamen Abendessen im Centrale...

Dritter und vierter Tag - Gestern mit Timo zusammen noch die Singletrails Naranch, Anaconda, Giganti und Ledro gerockt und dabei die Grenzen des Leihbikes ausgelotet. Matthias kam leider wegen unnachgiebiger Knieschmerzen nicht mehr mit und wählte die Mitfahrgelegenheit mit Jan nach München.

Heute stand endlich das Ausgleichsprogramm mit Claudia und der Aufstieg zur Kapelle Santa Barbara mit tollen Tiefblicken auf Riva und den Lago und hinüber zu den vorher genannten Bikegebieten auf dem Programm. Somit war alles geboten: Feuer am Berg, Erdbeben im Santoni, Trails gerockt, Handtest bestanden, Eis im Flora... und Bike zerstört!

Das geniale Saisonabschluss-Wochenende hatte tatsächlich die durchwachsene Bike-Saison 2017 noch einmal gerettet und damit bleiben neben allen Pannen und Verletzungen vor allem die wunderbaren Eindrücke erhalten und geben Zuversicht auf die anstehenden Herausforderungen in 2018. Hier stehen als Highlights die Masters EM, DM und BM im Vordergrund, sowie die üblichen Etappen- und Marathonrennen im deutschsprachigen Raum - optional wäre da auch noch die MTB Marathon-WM in Cortina, aber das ist noch einmal ein anderes offenes Kapitel...

Oswald Ehrmann

# Transcontinental No. 5

## Volunteer Ride Monte Grappa



*Traumhaftes Alpenpanorama und Wetter während der gesamten Tour*

**D**as Transcontinental (TCR) ist ein sog. unsupported Radrennen über ca. 4.000 km quer durch Europa, das in 2017 nun zum fünften Mal stattfand. Irgendwann Ende letzten Jahres kamen der Finisher des TCRNo4 Jürgen (vgl. seinen Artikel aus dem Clubmagazin 2016) und ich auf die Idee, dieses Jahr das Rennen als Volunteer an einem der diversen Checkpoints aktiv zu unterstützen.

Nachdem die Route vom Veranstalter veröffentlicht wurde, standen hierzu zwei Checkpoints zur Auswahl, die wir mit den Rädern aus München heraus ansteuern wollten, Schloss Lichtenstein in Baden-Württemberg oder Monte Grappa in Venetien.

Wir meldeten uns somit offiziell als Volunteer-Team auf der Homepage mit Schwerpunkt Monte Grappa an und waren ein paar Wochen vor Start des Rennens mehr als erfreut, von Juliana Buhring (Ultra-Cyclist und Weltrekordhalterin) eine positive Nachricht auf unsere Bewerbung zu erhalten.

Nun wurden vom Sponsor des Checkpoint PEDAL ED nur noch die Zeiten unserer Volunteer-Schichten festgelegt und wir konnten mit den Planungen für die Tour beginnen.

Neben Jürgen und mir als offizielle Volunteers schlossen sich auch noch Howard und Sven unserer Tour nach Venetien an.



*Unsere ‚BiBaBoshis‘ in der Altstadt von Trient*

### **Tag 1: von München über Kochel, Walchensee, Leutaschtal, Innsbruck, Brenner und das Etschtal nach Brixen (261 km)**

Pünktlich ging es morgens um 6:00 Uhr mit Jürgen Richtung Kochel los, wo wir uns mit Howard und Sven treffen wollten. Über die Kesselbergstraße und den Walchensee überquerten wir bei Mittenwald die Grenze nach Österreich ins Leutaschtal und nach einer rasanten Abfahrt ins Inntal gab es in Telfs den ersten leckeren Kuchen.

Anschließend galt es, über Innsbruck und Aldrans die alte Römerstraße mit ca. 800 hm zum Brennerpass zu erklimmen, belohnt wird die Anstrengung mit einer super Abfahrt den Etschradweg hinunter bis Sterzing und Brixen.

### **Tag 2: von Brixen über Bozen und Trient nach Bassano di Grappa (237 km)**

Nach einem ausgiebigen Frühstück in einer zum Hotel umgebauten alten Burg oberhalb von

Brixen wollten wir auf alle Fälle heute noch am Checkpoint am Monte Grappa ankommen.

Mit Vollgas im Windschatten von Jürgen ging es wieder den Etschtalradweg hinunter bis nach Trient. Hier gab es auf dem historischen Marktplatz erstmal lecker Pizza zur Stärkung für den anschließenden Anstieg zum Lago di Caldonazzo.

Über eine Hochebene und eine traumhafte Abfahrt vom Monte Cogolin nach Bassano del Grappa kamen wir abends rechtzeitig vor der Dunkelheit in unserem Hotel an.

### **Tag 3: Monte Grappa (48 km)**

Bevor wir offiziell als Volunteers die am Checkpoint ankommenden Fahrer registrierten, hatten wir noch einen Tag zur freien Verfügung und nutzten diesen für einen Aufstieg zum Monte Grappa. Die Rampe über 1.530 hm auf einer Länge von 16,8 km hat es in sich und wir waren alle froh, diesen Anstieg entgegen



*Traumhafter Ausblick ins Tal der Brenta auf der Abfahrt vom Monta Grappa*



*Howard, Jürgen und Sven am Lago di Santa Caterina*



*In Heiligenblut vor dem Anstieg zum Großglockner bei Traumwetter*

der TCR-Teilnehmer ohne Gepäck fahren zu können. Oben auf dem Gipfel wird man mit einem traumhaften Blick in die Dolomiten und in die Ebene Richtung Venedig belohnt.

Den Monte Grappa wieder hinunter ging es eine episch lange Abfahrt über 27 km - genau richtig für die Scheibenbremsen, mit denen wir alle unterwegs waren.

#### **Tag 4: vom Monte Grappa nach Belluno (70 km)**

An unserem letzten Tag als Volunteer hatten wir morgens noch eine Schicht von 2:00 - 10:00 Uhr zu absolvieren, anschließend wollten wir den verbleibenden halben Tag nutzen, um noch ein Stück Richtung Norden nach Hause zu fahren. Aufgrund des nach wie vor super Wetters war unser Plan, auf der Fahrt nach Hause unbedingt den Glockner mitzunehmen. So buchten wir spontan eine nette Frühstückspension in der Altstadt von Belluno.

#### **Tag 5: von Belluno nach Lienz (168 km)**

Über den traumhaft gelegenen Lago di Santa Caterina und dem anschließenden Anstieg über den Pass s'Antonio in den Nationalpark der drei Zinnen ging es über den Drauradweg entlang des gleichnamigen Flusses nach Lienz. Um uns für den kommenden Tag mit dem Anstieg zum Glockner noch ein paar Höhenmeter zu genehmigen, buchten wir etwas näher an Heiligenblut gelegen in einem Landgasthof unsere Zimmer.

Der Wirt war der Hammer und sein Spruch ist schon jetzt legendär: „Ein Bier ohne Alkohol ist wie ein Rad ohne Kette.“ \*hahaha\* Außerdem war das Essen superlecker, hier kochte der Chef noch selbst. Auch das Frühstück war nicht das, was man normalerweise in einem Landgasthof erwartet.



*Kurz vor der Glockner-Passhöhe der Blick zurück Richtung Heiligenblut*



*Nur noch ein paar Höhenmeter bis zum Hochtort*



*Sven, Howard und ich am Denkmal für die im Ersten Weltkrieg Gefallenen am Monte Grappa*

**Tag 6: von Lienz über den Glockner, Pass Thurn, Kitzbühel und Walchsee nach Oberaudorf am Inn (168 km)**

Der Blick morgens früh aus dem Hotelfenster ließ auf einen traumhaften Tag über die Glockner Hochalpenstraße hoffen... und so war es auch, Bilder sagen mehr als 1.000 Worte.

Nach der Abfahrt über den Pass Thurn erwischte uns in Kitzbühel das einzige kleine Unwetter während unserer Tour. Also erstmal das Größte in einer kleinen Bar mit Espresso abgewartet und dann ging es nach ca. einer Stunde in dampfig nachlassendem Regen Richtung Walchsee. Irgendwann hörte der Regen auf und wir genossen in einem netten Sporthotel in Oberaudorf unsere Steaks und Weißbiere.

**Tag 7: von Oberaudorf über das Winklstüberl nach Hause (123 km)**

Am letzten Tag unserer Tour wollten es sich Jürgen, Howard und Sven mit der Auffahrt zum Sudelfeld nochmal geben, ich bin über das Inn-tal ‚außenherum‘ ins Winklstüberl gefahren und wir kamen fast zeitgleich zur ‚Kuchenaufnahme über 300 gr‘ an.

Anschließend fuhren wir auf verschiedenen Wegen nach Hause und hatten somit nach einer Woche insgesamt knapp 1.100 km und gut 14.000 Höhenmeter auf unseren Garmin.

Sportliche Grüße,  
Bernd



# IRONMAN World Championships 2017 Kailua Kona am 14.10.2017



*Radfahren auf dem Queen Ka'ahumanu Highway bei drückender Hitze*

**A**m 14. Oktober 2017 war es soweit. Ich durfte nach vielen Jahren harten Trainings, vielen Rückschlägen, Verletzungen, Neuanfängen und sehr vielen Langdistanzrennen nun endlich bei den IRONMAN World Championships auf Hawaii starten. Die Startberechtigung erhielt ich über ein neues Qualifikationsformat, das nicht wie bisher üblich nur die Leistung an einem einzigen Qualifikationswettkampf berücksichtigt, sondern die gesamte Athletenkarriere betrachtet. Voraussetzung dafür sind mindestens 12 erfolgreiche Rennen über die IRONMAN Langdistanz.

So verließ ich München bei strömendem

Regen und kühlen Temperaturen eine Woche vor dem Wettkampf. Da Hawaii nicht gerade um die Ecke ist, waren drei Flüge mit insgesamt 17 Stunden Flugzeit nötig, um am Abend des 7. Oktober in Kailua Kona auf Big Island bei 30°C, todmüde aber sehr glücklich anzukommen. Auch das Zeitfahrrad, sicher verpackt im Thule Hartschalenkoffer, überstand die lange Reise ohne Beschädigungen. Kaum angekommen war ich mitten im IRONMAN-Sog. Schon am nächsten Morgen um 7 Uhr (ich war bereits Dank Jetleg viele Stunden wach) ging es zum Startbereich des IRONMAN vor dem King Kamehameha Hotel, um das Wasser zu testen.



*Bei strammem Gegenwind auf dem Queen Ka'ahumanu Highway heißt es sich klein machen*

An dem kleinen Strand, vielleicht 5 Meter breit, drängte sich alles, was auf der Langdistanz im Triathlon Rang und Namen hatte. Daneben viele Altersklassenathleten, einer/eine besser gebaut und austrainerter als der/die andere. Ich traf viele bekannte Gesichter und Trainingskollegen die ich aus München und von vielen Wettkämpfen kannte. Irgendwie war es wie ein Familientreffen, das sich da in der Bucht abspielte. Das Wasser war glasklar und mit 28°C wunderbar temperiert. Durch den hohen Salzgehalt war der Auftrieb fast so wie mit einem Neoprenanzug. Das morgendliche Schwimmen entwickelte sich zu einem Fixpunkt in den Tagen vor dem Wettkampf.

Der Terminkalender war dicht gepackt mit allerlei Aktivitäten: Nationenparade, Unterhosenlauf (eine Hommage, entstanden nachdem immer wieder vor allem Deutsche Athleten/



*Auf dem Alii Drive bei Kilometer 3*

Touristen in Badekleidung in die Shops und Restaurants gingen), Wettkampfbesprechung, usw. Natürlich gehörte die Besichtigung der Radstrecke für mich als Rookie zum Pflichtprogramm. Sie ist mit ihren 180 km wenig spektakulär als Wendepunktstrecke ausgeführt. Nach einer kleinen Schleife durch Kona verläuft sie auf einem sehr welligen Highway durch endlos lange Lavafelder, in der prallen Sonne und genau so, dass zur jeweiligen Tageszeit und Fahrtrichtung klimatisch bedingt immer Gegenwind herrscht. In Summe sind es ca. 1.300 Höhenmeter, die so zusammen kommen. Bei meiner Probefahrt hatte es über 30°C und ich habe da unmissverständlich und knallhart gezeigt bekommen, was den IRONMAN Hawaii ausmacht: Demut.

So vergingen die Tage wie im Flug - der Schlafrhythmus hatte sich langsam adaptiert, Stoffwechsel und Temperaturreistenz hinkten noch etwas hinter her. Alles Jammern nutzte



Zieleinlauf auf dem Alii Drive nach 10:44

nichts - der große Tag stand unmittelbar bevor. Am Nachmittag davor wurde das Rad eingekcheckt und dann hieß es nur noch Ruhe finden und nicht noch irgendeinen Blödsinn anstellen.

Um 4 Uhr klingelte der Wecker, kurzes Frühstück (an richtiges Essen war aufgrund der Nervosität ohnehin nicht zu denken) und dann ging es schon los in Richtung Startbereich. Die ersten zwei Kilometer noch mit dem Auto, der letzte dann zu Fuß. Ich war mit einem Trainingskollegen aus Bayern unterwegs. Es war so früh am Morgen noch stockdunkel und obwohl von allen Seiten die Teilnehmer daher kamen, war es fast gespenstisch still. Jeder war irgendwie mit sich selbst beschäftigt - kaum einer sprach ein Wort. Das Check-in Prozedere dauerte dann eine gefühlte Ewigkeit. Die Amerikaner sind da sehr genau mit Bodymarking und letzten medizinischen Checks („are you feeling good?“). Endlich konnte ich zu meinem Rad, noch kurz die Flaschen anbringen und den Tacho startklar

machen. Dann erfolgt um 6:35 Uhr der Start der 50 Profi-Männer. Drei Minuten später waren die 35 Profi-Damen an der Reihe. Die Altersklassen Männer durften um 7:05, die Altersklassen Damen um 7:20 Uhr los legen. Wie die Tage zuvor kletterte ich die schmale Treppe zu dem Mini-Strand hinunter und fand mich in mitten des 1.700 großen Männer-Altersklassenfeldes wieder. Noch kurz ein Stoßgebet, vorschwimmen zur Startlinie und dann knallte auch schon die Startkanone.

Die 3,86 km lange Schwimmstrecke ist nicht sonderlich schwer und jedes Jahr gleich: es geht geradeaus entlang großer Bojen zu einem Segelboot, das umschwommen werden muss, und wieder zurück. Unangenehm können hohe Wellen sein, die in manchen Jahren zuvor die Orientierung massiv beeinträchtigten. Gott sei Dank war in diesem Jahr recht ruhiges Wasser. Ich fand einen guten Vordermann, der mir auf den ersten zwei Kilometern guten Wasserschat-



*Die Bucht von Kona mit Blick auf den Schwimmstartbereich*

ten gab. Irgendwann verlor ich ihn und somit war ich auf mich alleine gestellt. Das Feld war schon ziemlich entzerrt. Trotzdem blieb das Tempo zu meinem Erstaunen hoch. So kam ich mit 1:07 wesentlich früher aus dem Wasser als gedacht - ich wäre schon mit 1:15 zufrieden gewesen.

Die sehr beengte Wechselzone war sehr überlaufen, was zu erwarten war. Ich lag mit meiner Schwimmzeit genau in dem Bereich, in dem ein sehr großer Teil der Athleten unterwegs war. Dementsprechend viele kamen zeitgleich an. Ich packte mein Rad, rannte zum Ausgang und los ging es. Es war kurz nach 8 Uhr und es hatte bereits 30°C.

Die kleine Schleife durch Kona war schnell vorbei und schon ging es auf dem Highway richtig flott zur Sache. Ein kräftiger Rückenwind schob an, das Tempo fiel auch bei Anstiegen nie unter 40-45 km/h. So kann es gerne weiter gehen dachte ich mir. Bei Waikoloa, einer riesengroßen künstlichen Touristenanlage bei

Kilometer 45, änderte der Wind seine Richtung von einem auf den anderen Meter. Eben noch 45 km/h, waren es plötzlich nur noch 25 km/h. Es wurde nun so richtig hart. An den Verpflegungsstationen, die alle 10 Meilen aufgebaut waren, wurde neben allerlei Powergetränk, eisgekühltes Wasser in PET-Flaschen gereicht. Das war auch bitter nötig. Es war mittlerweile so heiß, dass der Zeitfahranzug von einer Station zur nächsten fast schon wieder trocknete.

Der Anstieg zum Wendepunkt nach Hawi forderte nochmals so richtig Körner. Dabei geht es auf 20 km bei heftigem Gegenwind etwa 400 m hoch. Der Tacho zeigte kaum 20 km/h. Retour ging es dann mit Rückenwind etwas leichter, doch schon kurze Zeit später drehte der Wind. So wurden die letzten 60 km bis zurück nach Kona zu einer echten Tortur. Die Gesichter der anderen Athleten sprachen Bände - meines wahrscheinlich auch. Jeder war mit sich selbst beschäftigt - sich ständig kühlend in der Hoff-

nung nicht zu überhitzen. Nach gefühlten ewigen 5:20 erreichte ich die Wechselzone und konnte mein Rad abgeben. Kurz ins Ankleidezelt, Laufschuhe und Mütze anziehen und dann rannte ich schon den Alii Drive an der Küste entlang durch Kona. Hier standen viele Zuschauer und die Straße war dicht bevölkert von Athleten, da es dieser Streckenabschnitt als Wendepunkt (Wende bei KM 8,5) ausgeführt war. Es hatte 33°C und die Luftfeuchtigkeit war nahe 100%. Anfangs konnte ich noch richtig gut rennen, doch ich merkte bald, dass ich mehr Kühlung brauchte. So musste ich an jeder Verpflegungsstation, die jede Meile kam, stehen bleiben und Unmengen Eiswürfel und Eiswasser über und kaltes Cola, Red Bull, Wasser und Powergetränk in mich hinein schütten. Bei KM 18 führte die Strecke nahe Start/Ziel vorbei auf die berühmt berüchtigte Palani Road mit ihren 10% Steigung auf 500 m Länge. Dort hoch zu rennen ist ungefähr so angenehm wie eine Zahn-OP ohne Anästhesie. Durch die Thermik und der aufsteigenden Luft gibt es um den bereits überhitzten Athleten keinen Luftaustausch - man versottet quasi in seinem eigenen Dampf. Oben angekommen, kurz vor Halbmarathon, folgte nun ein weiteres Highlight: 8 km auf dem welligen Highway auf dem zuvor geradelt wurde, dann 2 km zum Wendepunkt ins Energy-Lab (eine Forschungseinrichtung für alternative Energien) hinunter zur Küste und das ganze retour. Alles ohne Zuschauer (wer stellt sich schon bei der Hitze in ein Lavafeld und schaut bei sowas zu?). Am Highway stand das Thermometer bei 38°C, Schatten gab es keinen. Ich musste nun eine kurze Gehpause von wenigen hundert Metern einlegen. An einer Verpflegungsstation wurde Kochsalz gereicht, um nicht in ein mineralisches

Defizit zu verfallen. Die Taktik aus Eis, Eis, Eis, Salz und viel Zucker führte zum Erfolg und ich konnte nach kurzer Zeit wieder rennen. Doch die Pausen zwischendurch blieben - die Pace war mittlerweile vollkommen egal. Wichtig war das Ankommen. So kämpfte ich mich ins Energy Lab und wieder zurück an die Palani Road. Zwischenzeitlich wurde es, nachdem Wolken aufzogen, etwas kühler (32°C). Auf den letzten beiden Kilometern fasste ich mir ein Herz und gab nochmal alles. Die Palani Road runter, dann links auf den Kuakini Highway, Rechtskurve auf die 200 m lange Hualalai Road und dann die letzte Rechtskurve auf die abschließenden 400 m auf dem Alii Drive. Hier standen viele Zuschauer und der Sprecher kündigte jeden Athleten namentlich an gefolgt mit einem lautstarken „... you are an IRONMAN!“. Nach 3:59 Laufzeit und insgesamt 10:44 kam ich gerade noch als Daylight Finisher ins Ziel. Kurz danach ging die Sonne unter und viele Athleten kämpften sich noch tapfer bis zum Zielschluss um Mitternacht durch die ewigen Weiten der Lavafelder.

Am nächsten Tag bei der Siegerehrung und danach in einer Strandbar wurde zusammen mit der ganzen Community ausgiebig gefeiert. Altersklassenathleten und Profis gaben sich im wahrsten Sinne des Wortes die Bierbecher in die Hand.

Im Anschluss verbrachte ich noch zwei wunderschöne Wochen auf Kauai und Maui, bevor ich am 31. Oktober mit der Ankunft in München das Abenteuer Hawaii beenden konnte.

Robert Kathan,  
EG-400

# Ein Tag zum Meer

8.7.2017 a.D. Ich wache auf, schau zum Wecker. 22:20 Uhr. Mist. Zu früh. Viel zu früh. Eigentlich wollte ich mich um 23:30 Uhr wecken lassen, in meine Radklamotten springen, noch schnell einen doppelten Espresso trinken und dann gleich mit dem Rad die paar hundert Meter zu Simon fahren - den Treff- und Startpunkt unserer Tour. Unsere Tour. Vor gut zwei Jahren entstand nach einem Hobbyzeitfahren in geselliger Bierlaune die Idee, dass man doch mal mit dem Rennrad innerhalb eines „Tages“ von UNS (Erding) aus zur Adria auf eine Pizza „Frutti di Mare“ fahren könnte. Aus Martin, Simon und mir sollte das überschaubare Team bestehen. Die Strecke war sofort klar. Es sollte annähernd eine Gerade werden (laut unserem Mathematiker Martin) und somit über Großglockner, Iselberg, Gailberg und Plöckenpass hinunter an die Adria nach Lignano gehen.

Auch gut. Vier Stunden tiefer Schlaf dank eines Viertels einer Schlaftablette mussten nun einfach reichen. Ich zog trotzdem gleich meine sommerlichen Radklamotten an (kurz, kurz - eh klar), ging in die Küche zu meiner Frau, die noch wach und auf war, schaltete die Kaffeemaschine ein und schaute aus dem Fenster. Regen. Strömender Regen und hin und wieder noch das Leuchten von entfernten Blitzen eines abziehenden Gewitters. Die nächste Stunde verbrachte ich damit, meine Kleidung für die Tour grundsätzlich auf den virtuellen Prüfstand zu stellen. Dank des hartnäckigen Einredens meiner besseren Hälfte entschloss ich mich letztendlich meine alte, schwere, dottergelbe Regenjacke aus dem Jahr 2005 sofort anzuziehen. Ich sollte es nicht bereuen. Die neue, frisch gelieferte Hightechjacke eines werbenden und ehemals mehrfachen Zeitfahrweltmeisters aus der Schweiz musste ich leider zwei Tage zuvor

zu Rose wieder zurück schicken, da diese mindestens um zwei Größen zu klein war!

Pünktlich um 0 Uhr überquerte ich mit meinem Rad die Garteneinfahrt zu Simons Haus und stellte es neben das Rad von Martin, der auch schon da war. Nach einer kurzen Begrüßung trällerte mir Simon entgegen: „Es gibt nun eine kleine Planänderung und wir warten noch ca. 15 Minuten, bis die Regenfront durch ist. Danach können wir den Regenwolken, die auf der Regenradar-App eindeutig zu sehen sind, hinterher fahren und wir werden ganz sicher bis Lignano keinen einzigen Regentropfen mehr abbekommen.“ Somit fuhren wir schließlich um 0:15 Uhr los und ließen Alten-erding hinter uns.

Der Regen hatte tatsächlich „fast“ aufgehört, doch leider waren die Straßen nass, und nasse Straßen trocknen nachts kaum ab. So kam es, dass wir so gut wie auf den ganzen 183 km bis Ferleiten, am Fuß des Großglockners, auf regennassen Straßen fahren sollten. Meine dottergelbe Regenjacke flatterte aerodynamisch im Fahrtwind, hielt aber Nässe ab und Wärme drin. Am Kesselsee, kurz nach Albaching, machten wir eine erste Pinkelpause. Es lief eigentlich ordentlich, unser geplanter Schnitt von 30 km/h stand schon. Auf der B 304 zwischen Inn und Obing klarte es zu unserer Freude etwas auf und der Vollmond erhellte die Straße und unser Gemüt. Als wir durch das direkt am Chiemsee gelegene Seebruck fuhren, frischte es deutlich auf, ideal für eine Segeltour zur Fraueninsel rüber, doch heute kurz vor 2 Uhr in der Nacht sollte unser Weg ein anderer sein. Ab hier mussten wir wesentlich mehr Energie aufwenden um einigermaßen unsere Geschwindigkeiten zu halten. Oft kam der Wind direkt von vorne, bald von 14 Uhr und bald von 10 Uhr. Den ersten geplanten Stopp erreichten wir so gut wie pünktlich

um 3:44 Uhr in Weißbach am Haus von Simons Bruder, der dort direkt an der österreichischen Grenze wohnt. Er empfing uns mit heißem Cappuccino, Tee, frischem Obst und Semmeln, Rührei mit Schinken und Käse. Das war eine Wohltat für unsere mittlerweile etwas angeknackste Radlerseele, denn die ersten 106 Kilometer hatten doch schon ihre Nebenwirkungen hinterlassen. Schuhe, Socken, Radhose und die dottergelbe Regenjacke waren mit einer braunen, schmierigen und vor allem nassen Schicht überzogen, die uns vor allem in den „unteren Regionen“ ein nicht so komfortables Gefühl bescherte.

Um 4:15 Uhr saßen wir schon wieder auf unseren Kurbelmaschinen und schlugen den Weg Richtung Saalfelden ein. Jetzt setzte nicht nur eine leichte Dämmerung ein, sondern auch Dauerregen, der bis Lofer anhielt. Grau in Grau zog die Landschaft an uns vorbei, immer die Dreckwasserfontäne des Hinterrades des Vordermannes direkt in der Mitte des Gesichts. Wunderbar. Schwere, tiefe Wolken umhüllten die Berge links und rechts von uns und die Kilometer auf dem Garmin wurden nur sehr langsam mehr. In meinem Kopf hallte noch lange die Stimme von Simons Bruder nach: „Ab jetzt habz nur no a Reschtbewölkung.“ Feine Sache - so a Reschtbewölkung. Auf einem netten, kleinen Sträßchen erreichten wir das Ostufer des Zeller Sees. Bald erreichten wir Bruck und damit den Beginn der Großglocknerhochalpenstraße. Hier begann es erneut zu regnen, heftig und ungemütlich.

Vor Fusch näherte sich von hinten ein Auto. Als es kurz vor uns die Geschwindigkeit reduzierte, ahnten wir schon, wer das sein würde. Flori und Willi grüßten, den äußeren Bedingungen geschuldet, nicht so ganz freudig heraus. Flori war eigens aus Erding hergefahren, um uns über den Glockner mit dem Rad zu begleiten, weil „er den schon immer mal fahren wollte“. Jetzt munterten sie uns kurz aus dem Auto

heraus auf und fuhren dann zum vereinbarten Treffpunkt nach Ferleiten weiter. Dort entschieden sie sich, noch etwas zu warten und den Glockner dann vielleicht trocken unter die Räder zu nehmen. Wir trennten uns, bevor wir auch nur einen Meter zusammengefahren waren. Um 7:35 Uhr gingen wir die 13,5 km und 1280 Hm bis zum Fuscher Törl an.

Mir ging es schlecht. Die ersten, zügigen 183 Kilometer hatten ihren Tribut gezollt und meine Beinmuskulatur war auch aufgrund der Nässe und der daraus entstandenen Kälte in keiner guten Verfassung. Der untere Rücken schmerzte ebenfalls. Mit meinen Modifikationen, eigens für diese Tour angebracht, konnte ich momentan nicht punkten. Die geänderte Übersetzung auf 36/30 war in Ordnung, der zusätzliche Aerolenker für die langen, geraden Strecken und der superweiche, bequeme Sattel für den langen Tag und gegen eventuelle Rückenschmerzen verursachten aktuell nur ein Mehrgewicht, das ich über die „Teerblon“ zu wuchten hatte. Ich dachte an ein Zitat von L.A.: „Niemand fliegt die Berge rauf, ...“ - ich mit Sicherheit heute auch nicht mehr!

Jeder von uns dreien fuhr den langen Anstieg in seinem Tempo. Martin, der Bergfloh von uns, konnte seinen fehlenden „Knödfriedhof“ gekonnt einsetzen und fuhr immer an der Spitze, in großem Abstand folgte ich. Simon fuhr, seinem Auslandseinsatz in San Francisco und den daraus entstandenen fehlenden Trainingskilometern geschuldet, eine dennoch respektable Pace den Glockner hinauf. Während Martin und ich die letzten Wochen vor DER TOUR noch einige 200er geradezu wegkatschten, kam Simon eine Woche vorher aus dem Silicon Valley nach Deutschland und hatte die Tage zuvor einen Meeting-Marathon nach dem anderen. Mit einem gehörigen Schlafdefizit ging er in diese „Samstagsausfahrt“. Alle Achtung und meinen tiefen Respekt!!!



*Simon, Robert und Martin am Fuscher Törl des Großglockners*

Nach einer gefühlten Ewigkeit erreichten wir das Fuscher Törl auf 2428 m und waren sehr erleichtert. Rechtzeitig zum Fototermin war inzwischen die Sonne rausgekommen und die restlichen 250 Hm zum Nordportal des Hochtor-tunnels waren nicht mehr tragisch. Wir verließen den finsternen Schacht auf der Südseite und vor uns lagen die hohen Berge Osttirols in einem sonnigen Antlitz. Lediglich einige „harmlose“ Quellwolken waren darüber auszumachen. Es war nun 10:10 Uhr, leicht hinter unserem Zeitplan, aber noch nicht tragisch. Der „point of no return“ war erreicht. Wir stürzten uns in die Abfahrt Richtung Heiligenblut.

Mir war nicht übel, dafür aber sehr schwindlig. Ich hatte eindeutig zu wenig gegessen und hatte jetzt einen Hungerast. Das war mir seit vielen Jahren schon nicht mehr passiert. Anscheinend waren die schnelle Anfahrt und die kühlen

Temperaturen zu viel, und bis auf ein paar Gels und einen Riegel hatte ich nichts zu mir genommen. Vielleicht hätte ich bei Simons Bruder doch besser zulangen müssen! Normal reicht mir diese Menge auch, nur heute irgendwie nicht. Ich konnte nicht mehr abschätzen, wie weit der Asphalt von mir entfernt war. Waren es 3 m oder nur 30 cm oder irgendwas dazwischen. Keine Ahnung. Der dauernde und immer stärker werdende Schwindel erlaubte es mir nicht, meinen Radfreunden zu folgen. Irgendwann fuhr ich an einer Einfahrt vorbei, aus der ich Stimmen wahrnahm, drehte mich zu ihnen hin und erkannte Martin und Simon, die von der Hauptstraße abgelenkt waren. Ich bremste ab, wendete und fuhr mit den beiden über eine schmale Nebenstrecke hoch über dem Mölltal Richtung Döllach. Mir war noch immer sehr schwindlig, nur erlaubte der jetzt schlechte Straßenbelag generell keine





*Martin vorne, Robert dahinter - auf dem Radweg entlang der Möll*

höheren Geschwindigkeiten. Simon war inzwischen fest auf eine Einkehrpause in Döllach eingestellt. Doch um 11 Uhr vormittags hatten die wenigen Gasthöfe dort noch nicht geöffnet! Wir suchten etwa eine Viertelstunde, doch die Zeit hätten wir uns sparen können. Der ADEG-Supermarkt am Ortsausgang gehörte mir, Simon war da eher nicht so begeistert. Ich hatte ein großes Problem - einen ausgewachsenen Hungerast - dagegen mussten nun Maßnahmen ergriffen werden - Kalorien, viel Kalorien. Zielstrebig taumelte ich in den Supermarkt, nahm einen Einkaufskorb und füllte diesen: 1 Liter Cola, 1 Liter Wasser, 2 dicke Pizza-Leberkäsemmeln und 2 übergroße Apfelkrapfen. Während Martin seine Radkette mit dem frisch erworbenen Kettenöl pflegte und Simon seinen Trinkbeutel füllte, knallte ich mir die Kalorienbomben hinter die Knabberleiste.

Und siehe da - 10 Minuten später war ich wieder der Alte. Der Schwindel war weg, die Beine gut und die Motivation für neue Höchstleistungen wieder voll da. Auf ans Meer!

Unser weiterer Weg führte uns über einen sehr schönen Radweg, entlang der Möll Richtung Iselberg. Dieser etwa 5 km lange Anstieg von 330 Hm war wenig spannend, dafür aber kaum kräftezehrend. Zuvor - noch auf dem Radweg - musste ich eine heftige, schlagartige Müdigkeit bezwingen, die sicher auf die Fressattacke am ADEG-Supermarkt zurückzuführen war. Mir sind dreimal hintereinander einfach die Augenlider zugeklappt. Das kannte ich bis dahin nur von sehr langen Autofahrten aus dem Urlaub. Nach ca. 15 min. war aber auch diese Schwäche vorbei und ich freute mich auf die geplante, richtige Mittagspause beim Italiener in Oberdrauburg.

Nach einer kurzen, aber schönen Abfahrt vom Iselberg erreichten wir das Drautal bei Dölsach und bogen dort auf den Drauradweg ein. Nach schnellen 15 km waren wir in Oberdrauburg und fanden auch sofort unseren Italiener. Dort orderten wir nur zwei Portionen Nudeln, da ich nun eigentlich überhaupt keinen Hunger oder Appetit mehr verspürte, Simon keine Lust mehr auf eine Einkehr hatte und Martin, als unser Cheasket, sowieso keine feste Nahrung grundsätzlich benötigt. Ich überließ die zwei Portionen fast vollständig meinen Mitstreitern und genoss die mittlerweile hoch am Himmel stehende, brennende Sonne im Garten der Pizzeria. Während der Einkehr fiel uns auf, dass die schon etwas ältere Bedienung eindeutig bayrisch sprach. Wir kamen mit ihr ins Gespräch und erfuhren, dass sie aus Pfaffenhofen kam. Als wir ihr erzählten, dass wir aus Erding kämen, fragte sie, ob wir hier in der Gegend beim Radfahren wären, worauf wir ehrlich und sachlich antworteten, dass wir uns nur auf der Durchreise befänden, um 0 Uhr zu Hause gestartet wären und jetzt noch zur Adria weiter wollten. Darauf meinte die Frau, dass sie auch schon viel Rad gefahren sei und sich da ganz gut auskenne, aber: „Was ihr mir erzählt, das geht nicht“. Punkt.

Um 14.00 Uhr fuhren wir weiter, rauf zum Gailberg, 350Hm verteilt auf ca. 6 km - alles bestens - gleich weiter. Mittlerweile merkten wir, dass der Süden immer näher kam. Es war heiß und sehr schwül. Gut über 30 Grad meldete der Garmin. Meine dottergelbe Regenjacke hatte ich irgendwie sehr provisorisch um den Aerolenker gewickelt. Diese baumelte bei den Abfahrten bedenklich hin und her, hielt aber dennoch.

Nun mussten wir noch über den letzten Berg unserer Tour. Den Plöckenpass. Zuerst ging es moderat auf ca. 3,5km 260hm hinauf, gefolgt von einem kurzen Flachstück, bis es dann auf den letzten 5,5 Kilometern noch weitere 440hm zu überwinden galt. Hier wurde es auch noch

immer schwüler und der Schweiß rannte in Strömen von meiner Stirn. Bei der Durchfahrt von Galerien weiter oben, die Straße ansteigend mit 13%, wurden die vielen lauten und donnernenden Motorräder extrem nervend. Die Galerien schienen kein Ende zu nehmen und dann brach es los. Ein Gewitter, epischen Ausmaßes, mitten in den Bergen. Wasserfluten schossen über die Straße durch die Tunnels und das Getöse des Gewitters lies das Knattern der Motorräder verstummen. Nacheinander, in gewohnter Reihenfolge, retteten wir uns unter das Dach der ehemaligen Grenzstation am Übergang des Plöckenpasses. Der letzte Berg war geschafft, die dottergelbe Regenjacke wieder im Einsatz und nur noch 136 km bis ans Meer.

Der Wolkenbruch hatte die Luft in dieser Höhenregion merklich abgekühlt. Zudem waren wir mal wieder durchnässt. Bei Paluzza war die Abfahrt, aber auch die Kälte endlich zu Ende und zu unserer Überraschung blies der Wind ziemlich lebhaft talauswärts, was uns eine sehr flotte Fahrt - immer brav über 40 km/h - bis Arta Terme bescherte. Nach einer kurzen Rast, bei der wir unsere Wasserflaschen auffüllten, bemerkte ich, dass mein Garmin ausgeschaltet war, obwohl ich ihn zuvor mit einem Powerpack frisch geladen hatte. Das kann nicht sein, dachte ich mir, da fährst einmal im Jahr eine geile Tour und dann versagt der Garmin. Nix war's mit einem Upload auf Strava und dem Teilen des Tracks mit der globalen Radsportjüngerschaft. Später irgendwann konnte ich ihn doch wieder starten und die letzten 90km aufzeichnen. Echt schade.

Das Schlusstück war mehr als nur eine langweilige Pflicht-erfüllung. Die Strecke ab Tolmezzo, am Ausgang der Berge, bot sogar außergewöhnlich schöne Abschnitte. Auf einwandfreien, ruhigen Straßen, vorbei an kleinen Seen, am sehr breiten Flussbett des Tagliamento entlang und mit einigen netten Ortsdurchfahrten, wehte uns das bekannte, italienische

„la dolce vita“ förmlich ins Gesicht. Hobbyangler standen an den kleineren Seen, ließen ihre Gerten in das türkisfarbene Wasser hängen und sogar vom Rad aus, konnte man die gar nicht so kleinen Fische dahin ziehen sehen. Weil die fortgeschrittene Zeit keine größeren Pausen mehr zuließ, beschlossen wir, lediglich in Codroipo, also gut 40 km vor unserem Ziel, eine letzte kurze Colapause einzulegen. Der malerische Marktplatz vor der Kirche bot ein würdiges Ambiente für unsere letzte und einzige, richtige Pause auf italienischem Boden.

Körperlich waren wir alle drei noch immer in super Verfassung. Meinen Rücken bemerkte ich kaum, das Sitzfleisch meldete keine Schmerzen und die Beine drehten sich so leicht und schnell, als wären wir erst kurz hinter Hohenlinden. Das war auch gut so, denn wir durften uns nicht mehr länger aufhalten, da die Sonne mittlerweile schon tief stand und die Dämmerung nicht mehr allzu lange auf sich warten ließ. Große Freude überkam uns, als sich endlich die Silhouette von Lignano Riviera in der Abenddämmerung abzeichnete. Es war 21.15 Uhr. Perfekt navigierend, wie auch schon die vorherigen 435km und 4700 hm, fuhr Martin vorneweg direkt zum vereinbarten Treffpunkt am Strand, wo wir uns mit seiner Frau und Tochter verabredet hatten.



*Simon, Martin und Robert am Strand von Lignano, unserem Ziel, kurz nach Einbruch der Dunkelheit*

Nachdem wir Busserl und Glückwünsche von den zwei Mädels erhalten hatten, zauberten Barbara und Sophia noch selbstgebackene Radplätzler und eine Flasche Sekt hervor. Aber tausende von stechwilligen Mücken vermiest uns leider die Willkommensparty am Strand, so dass wir nur noch kurz und mit voller Radbekleidung ins Meer sprangen, um danach sofort im Laufschrift ins benachbarte Hotel zu fliehen. Nach einer kurzen Dusche und mit frischen Klammotten tranken wir noch jeweils 2 Bier im Zimmer von Martin und seiner Familie und gingen eine kurze Zeit später in unser Zimmer, um einen traumlosen, tiefen und festen Schlaf bis zum nächsten Morgen um 8 Uhr zu finden.

Nach einem typisch italienischen Frühstück mit u.a. zwei großen Capuccinos für mich packten wir unsere Badesachen und gingen zum Strand - wir hatten ja da noch eine Rechnung offen. Dort erfrischten wir uns ausgiebig im Meer, atmeten die frische, salzige Meerluft tief



*Simon, Barbara, Robert, Martin und Sophia beim Italiener - kurz vor der Heimreise*

ein und gingen dann noch vormittags zum Hotel zurück, um unser Gepäck ins und die Räder auf das Auto zu verpacken. Kurz vor unserer Heimreise besuchten wir noch einen Italiener mitten in Lignano, nun aber alle mit einem Bärenhunger, der sich gewaschen hatte.

Nach unserer Order brachten die Kellner Wasser, Weißwein, Cola, Pizzen, Nudeln, Fritto Misto und mehrere Esspressi zur Stärkung für den Heimweg.



*Meine Fritto Misto mit einem Glas Vino Bianco*

Nach einer staufreien und problemlosen 6-stündigen Heimfahrt erreichten wir wieder Erding. Ich lud die Gepäckstücke und die Räder bei meinen Radkollegen zu Hause ab, wir verabschiedeten uns, wünschten uns noch einen schönen Restsonntag und jeder ging seinen Weg.

Als ich meine Wohnungstür aufsperrte, wurde ich von meiner Tochter und Frau schon erwartet. 42 Stunden war es her, dass ich durch die Haustür ging - nun reicher um eine weitere, wunderschöne Radtour mit sehr vielen Eindrücken, die es in den nächsten Tagen erst einmal zu verarbeiten galt.

Auf Youtube kann man sich unsere Tour, gekürzt auf ca. 39 Minuten ansehen. Einfach suchen unter „Erding-Lignano am 08.07.2017“. Viel Spaß damit.

Robert

---

---

## Bayernrundfahrt im Sommer

### Samstag, Tag 1

Am ersten Samstag im August war es mal wieder so weit, die lang geplante bzw. besprochene Rundfahrt durch das schöne Bayernland sollte um 9 Uhr am Bahnhof in Neufahrn beginnen. Poldi, Peter, Sven, Ippi und ich waren gesetzt und Sigi, Gerd, Bernd und Hildburg wollten uns bis Abensberg begleiten. Ich fuhr mit meinem alten MTB mit einer kleinen Radtasche an der Sattelstütze und Rucksack, Poldi mit seinem Hardtail ohne jegliche Federung und zwei Seitentaschen hinten, Ippi und Peter ebenfalls mit zwei Seitentaschen, jedoch mit Federgabel. Sven trat mit seinem neuen Crosser an, hatte dafür einen Rucksack zu tragen.

Bis auf Ippi waren alle pünktlich. Er dachte wahrscheinlich, er fährt mit dem Bike in einer Viertelstunde von München nach Neufahrn. Nachdem er endlich gegen 9.45 Uhr eintrudelte, waren die ersten schon wieder müde. Klar, dass dies die erste Runde Cappuccino kosten würde. Nachdem einige maulten, kam der passende Spruch: „Manche sind eben zu geizig, um zu spät zu kommen.“ Der Cappu wurde dann in Mainburg am Dorfplatz genommen.

Hildburg bewies Führungsqualitäten und führte uns über Umwege an den Hundertwaserturm zum Kuchlbauerbräu in Abensberg. Dort gab's eine Brotzeit und ein gutes Kuchlbauer-Bier. Die Tagesgäste verabschiedeten



Die ganze Truppe vor dem Hundertwasser-Turm in Abensberg



Hundertwasser-Turm in Abensberg



Egon, noch ein Bier und ich lasse mich tragen.



Peter und Poldi sind entzückt vom guten Bier.



„Herr Ober, bitte noch 5 Bier.“

sich und wir fuhren weiter Richtung Benediktiner-Kloster Weltenburg, das von den Gebrüdern Asam erbaut wurde.

Auf dem Weg nach Weltenburg mussten wir auf Ippi's Wunsch unbedingt eine wegen Hochwasser gesperrte Nebenstraße fahren. Hier stand das Wasser bis zum Tretlager und wir holten uns erstmal - bis auf Ippi - nasse Füße. In Weltenburg gab's noch ein Klosterbier und dann ging's mit dem Schiff nach Kelheim.

Ippi und Sven sind erst noch hoch zur Befreiungshalle, die König Ludwig gespendet hatte und die im Jahre 1863 eingeweiht wurde, und haben noch eine Runde des 24-Stunden-Rennens zurückgelegt. Peter und ich haben schon mal das älteste Weißbrauhaus in Kelheim besichtigt.

Das Gasthaus zum Schwan - ideal an der Donau gelegen - war top und hatte ein riesiges Zimmer, das für Ippi, Poldi, Sven und mich ausreichte.



*Poldi und ein ehemaliger Tourteilmnehmer*



*Die Stadt Cham ist schöner als ihr Ruf*

## Sonntag, Tag 2

Zum Frühstück gab's kein Frühstücksei mit dem Kommentar der Wirtin: „Ihr braucht keine Eier, eure Frauen sind nicht dabei.“

Dann ging's mit vollem Elan los und die erste Strecke endete auf einer Halbinsel zwischen Donau und Main-Donau-Kanal. Ippi kannte mal wieder eine Abkürzung. Also das Ganze wieder zurück über eine Fußgängerbrücke mit Tragepassagen und weiter an der Donau entlang.

Bei Bad Abbach war in den Donauwiesen eine Oldtimerveranstaltung, die wir natürlich besichtigen mussten. Wir passten ja bis auf Sven bestens zu den Oldies.

Dann ging es weiter nach Regensburg, eine der ältesten Städte Bayerns, wo wir uns in einem Café stärkten. Auf dem Falkenbergradweg (eine ehemalige Eisenbahnstrecke) ging es bis nach Roding. Hier war das Länderparadefest und die ganze Stadt stand Kopf. Es war so viel Betrieb, dass wir Peter kurz verloren hatten.

Von Roding aus ging es über den Regenradweg bis Cham am Regenbogen. Ein sehr schöner Ort mit Marktplatz und einem großem Brunnen. Wir fanden ein gutes Hotel und einen tollen Italiener, den Sven bei der Stadtrundfahrt entdeckt hatte.

## Montag, Tag 3

Eigentlich sollte ja bescheidenes Wetter sein, doch das Tief meinte es gut mit uns, denn es fiel kein Tropfen. Das nächste Ziel hieß Weiden in der Oberpfalz.

Peter gab vor, etwas ruhiger fahren zu wollen, und startete schon eine halbe Stunde vor uns. Bis Neundorf ging alles leicht berauf auf einer ehemaligen Bahnstrecke.

Bei Uckersdorf haben wir offensichtlich einen falschen Abzweig erwischt und fuhren in die falsche Richtung. Erst als uns eine Radlerin nach dem Weg gefragt hat, fiel uns das Missgeschick auf. Bei der Rückfahrt Richtung Oberviechtach brach bei voller Fahrt Ippi

Gepäckträger. Man hörte nur noch Reifenrutschen, denn die Satteltaschen hatten das Hinterrad voll blockiert. Poldi gelang es gerade noch durch einen kurzen Schlenker einen Sturz zu vermeiden. Im Stehen rollend ging es für Ippi ins Dorf, wo sich zum Glück ein super Radladen befand. Wir waren eh schon so spät dran, das störte Ippi jedoch nicht, denn er ließ sich auch gleich noch die Bremsen erneuern. Er hat Nerven wie Bandnudeln.

In Nabburg verabschiedete sich Sven Richtung Heimat, er hatte noch Größeres in Frankreich vor. Albert, der in Weiden dazu kommen wollte, wurde informiert und er besorgte schon einmal ein Hotel für uns. Von Peter war nichts mehr zu sehen oder zu hören, eine echte Pfeife. Wir unternahmen noch eine kurze Stadtbesichtigung in Nabburg und dann ging's weiter Richtung Weiden. Es wurde immer später und wir hatten eigentlich unsere geplanten 80 km schon gefahren. Ich wollte auf dem direkten Weg nach Weiden fahren, aber Ippi setzte noch einen drauf und fand noch eine MTB-Spezialstrecke für Poldi und mich. So wurden aus den 80 km nun 136 km und statt 16.00 Uhr wurde es 19.00 Uhr, als wir ankamen. Albert hatte - Gott sei Dank - schon die Zimmer klar gemacht und Peter wurde nicht mehr gesehen. Leider hatten wir keine Zeit mehr, den oberen Markt von Weiden mit dem alten Rathaus zu besichtigen.

## Dienstag, Tag 4

Start 9.30 Uhr, es regnet leicht in Weiden, wir fuhren an der Waldnaab entlang bis Windischeschenbach, der Stadt des Zoiglbiers. Hier haben Bürger ein eigenes Braurecht und können ihr eigenes Bier (Zoigl) verkaufen. Da das Wetter nicht so toll war, entschieden wir uns, das Geozentrum mit dem tiefsten Bohrloch Europas, 9101 Meter, zu besichtigen. Hier nahmen wir an einer Führung mit Filmvortrag teil.

Als es zu regnen aufhörte, fuhren wir weiter bis Marktredwitz. Albert war begeistert, da



er als Geograph noch sein enormes Wissen mit einfließen lassen konnte. Wegen dieser Verspätung fuhren wir dann etwas schneller, um Hof noch vor der Dunkelheit zu erreichen. Hier fanden wir ein tolles Hotel und bekamen auch noch einen Tipp für ein gutes fränkisches Lokal.

### Mittwoch, Tag 5

Start 9.00 Uhr, das war ein früher Start, aber Ippi musste noch einmal in den Radladen. So fuhren Poldi, Albert und ich ohne Ippi los.

Ohne Ippi hat es auch mal mit der Zeitplanung geklappt, und wir waren schon um 16.30 Uhr in Coburg am Marktplatz. Coburg ist die Stadt der vier Schlösser und der besten Bratwurst auf unserer ganzen Tour. Diese wird nach alter Tradition auf Kiefernzapfen gegrillt und darf deshalb nur bis 18.00 Uhr auf dem Marktplatz verkauft werden, da sonst wegen des Rauchs die Anwohner ihre Fenster nicht öffnen können.

Unterwegs gab es eine wunderschöne Strecke an der Rodach entlang bis Kronach. Beim Mittagessen in Kronach gab es einen heftigen Regenschauer und wir mussten ins Lokal flüchten.

Als die Sonne wieder die Herzen erwärmte, konnten wir weiter bis Mitwitz fahren, wo wir Poldi seinem Schicksal überließen. Poldis Frau Hildegard war mit dem Auto nach Mitwitz gekommen, um eine gemeinsame Freundin zu besuchen, und Poldi wieder mit nach Hause zu nehmen. Ippi hatte seine Extratour mit Abkürzung solo gemacht und kam erst um 18.00 Uhr ins Hotel.

### Donnerstag, Tag 6, Ruhetag in Coburg

Poldi, Hildegard und ihre Freundin Heidrun holten uns mit dem Auto ab und wir fuhren nach Kloster Banz und Vierzehnheiligen. Den Wallfahrtsort kannte ich bisher nur von den Erzählungen meiner Großmutter. Die Coburger Bratwurst musste wiederum herhalten. Ippi,



Marktplatz in Coburg mit Prinz-Albert-Denkmal

Albert und ich besuchten auch noch die Feste Coburg, wo auch Luther einige Zeit gelebt hatte.

Paul aus Frankfurt war inzwischen auch im Hotel angekommen. Am Abend trafen wir uns noch mal mit allen in einem Lokal und verabschiedeten Poldi, Hildegard und Heidrun.

### **Freitag, Tag 7**

Start mit Paul, Ippi, Albert und mir. Paul hatte sich vor ein paar Tagen ein neues Navi gekauft und wollte es natürlich gleich ausprobieren. So fuhren wir mit Navi und MTB-Einstellung nach Neustadt an der Saale. Wir konnten das erste Mal fahren, ohne ständig auf die Karte schauen zu müssen. So hielten wir die geplanten km ein und waren das erste Mal gemeinsam um 16.00 Uhr am Zielort in Neustadt und das bei 90% unbefestigten Wegen.

Leider war es durch die Rhön den ganzen Tag bewölkt und es hat öfters leicht genieselt. Vor Neustadt wurde es dann schöner und die Sonne kam raus. In Neustadt war Pfifferlingsfest, auf dem Marktplatz standen Zelte und es spielte auch eine Blaskapelle. Zu Essen gab es viele tolle Gerichte mit Pfifferlingen und dazu das gute Neustädter Bier.

Unser Hotel, eine ehemalige Brauerei, war recht urig, mit einem großen alten Innenhof.

### **Samstag, Tag 8**

Nach dem Frühstück verabschiedete sich Albert, und wir waren nur noch zu dritt.

### **Sonntag, Tag 9**

6. Start in Elfershausen und ab Hammelburg an der Saale entlang bis Gemünden. Dann weiter am Main entlang bis nach Wertheim, wo die Tauber in den Main mündet. Da es immer am Fluss entlang ging, waren es am Abend nur 180 hm. Die Strecke gehört zur „Romantischen Straße“, die von Würzburg nach Füssen führt. Eine sehr schöne Strecke mit netten mittelalterlichen Örtchen.

### **Montag, Tag 10**

Von Wertheim aus ging es entlang der Tauber bis Rothenburg. Bei Tauberbischofsheim verabschiedeten wir Paul, der an diesem Tag noch mit dem Fahrrad nach Hause fuhr. Ippi und ich kamen gegen 17.00 Uhr in Rothenburg an.

Rothenburg ist natürlich sehr touristisch, und es wimmelt von Asiaten, Amerikanern und Besuchern aus aller Herren Länder.

Ich suchte noch das Hotel „Zum roten Hahn“, wo ich als Kind mit meinem Vater übernachtet hatte. Hier wurden damals noch nachts die Schuhe geputzt, das hat mich sehr beeindruckt. Das Hotel gibt es sogar heute noch. Im Hotel Eisenhut bekamen wir ein ruhiges Zimmer und machten uns auf die Stadt zu erkunden.

### **Dienstag, Tag 11**

Ippi verabschiedet sich wie geplant. Da Norbert kurzfristig abgesagt hatte, war ich jetzt ganz alleine. Eigentlich wäre heute ein Ruhetag gewesen, so schaute ich mir noch etwas an. So gegen Mittag hatte ich genug vom Christkindlmarkt in Rothenburg und fuhr weiter die romantische Straße entlang nach Nördlingen.

In Nördlingen, der Stadt im Nördlinger Ries mit der komplett erhaltenen Stadtmauer, bekam ich beim Kirchenwirt noch ein Zimmer. Da der Kirchenwirt direkt gegenüber der Kirche lag, hatte ich in der Nacht das Glockenläuten aus erster Hand und war jede Viertelstunde auf neuestem Stand.

### **Mittwoch, Tag 12**

Ich fuhr schon den zweiten Tag alleine und fand auch keine Mitfahrer in meine Richtung. Die gute Form erlaubte es mir aufs Tempo zu drücken. Bis Donauwörth ging es ganz gut, aber danach kamen viele Baustellen, und ohne Paul's Navi wurde es kompliziert. Ich brauchte einen Lechübergang nach Osten, den ich auch mit dem Fahrrad fahren konnte.

Nach mehreren Fehlversuchen auf



*Kleine Brotzeit von Egons Schwester*

Autostraßen fand ich einen Übergang bei einem Stauwerk. An diesem Tag fuhr ich noch bis Schrobenhausen. Ich hätte auch gleich nach Hause fahren können, aber nach 111 km hatte ich keine Lust mehr.

### **Donnerstag, Tag 13**

Heute ging die letzte Etappe bis nach Hause. Es waren nur noch 50 km, also wie ein Heimspiel. In die Karte musste ich nicht mehr schauen, denn ich kannte ja die Orte von unseren Trainingsfahrten. So war ich schon vor Mittag zu Hause, wo mich meine liebe Frau freudig empfing.

Alles in allem war es wieder eine sehr schöne Tour mit vielen schönen kleinen Städtchen, und viel Spaß hatten wir auch. Es wurde zwar nicht die komplette Tour, die ich vorhatte, aber es wurden immerhin 1102 km und 7641 hm.

Egon und Ippi



*Pause in Hammelburg mit den letzten Verbliebenen*



*Rothenburg ob der Tauber*



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**

 **"like" us on  
facebook**



# Ergebnisse 2017

## Clubmeisterschaft Rennen 2017

Nr.	Datum	Rennen	Distanz
1	23.04.2017	Einzelzeitfahren Altenstadt	19,3 km
		1) Schober Wolfgang - 26:29,0 ... 2) Mattes Thomas - 27:34,0 ... 3) Schworm Felix - 27:52,0 ... 4) Knupe Jürgen - 28:32,0 ... 5) Brunner Thomas - 30:34,0	
2	30.04.2017	Einzelzeitfahren Hofoldingner Forst	13,8 km
		1) Schober Wolfgang - 18:27,0 ... 2) Schworm Felix - 18:41,0 ... 3) Mattes Thomas - 19:09,0 ... 4) Knupe Jürgen - 19:37,0 ... 5) Dominguez Jacobo - 20:13,0	
3	09.05.2017	Bahn Augsburg	200 m / 4000 m
		1) Knupe Jürgen ... 2) Schworm Felix ... 3) Schober Wolfgang ... 4) Janz Thomas ... 5) Goldschagg Christian	
4	16.05.2017	Bergzeitfahren Schäftlarn	2 km / 2,5 km
		1) Schworm Felix - 08:58,0 ... 2) Janz Thomas - 09:53,0 ... 3) Dominguez Jacobo - 10:10,0 ... 4) Mattes Thomas - 10:32,0 ... 5) Weinert Sebastian - 10:42,0	
5	23.05.2017	Einzelzeitfahren Giebing	19,3 km
		1) Schober Wolfgang - 25:28,0 ... 2) Mattes Thomas - 26:19,0 ... 3) Schworm Felix - 26:31,0 ... 4) Janz Thomas - 27:12,0 ... 5) Knupe Jürgen - 27:16,0	
6	30.05.2017	Bergzeitfahren Sudelfeld	4,1 km / 330 Hm
		1) Schworm Felix - 12:58,0 ... 2) Kurzeder Sven - 14:32,0 ... 3) Raith Patrick - 15:28,0 ... 4) Ehrmann Oswald - 16:24,0 ... 5) Kroll Sebastian - 16:44,0	
7	20.06.2017	Einzelzeitfahren Spitzingstraße	16,7 km
		1) Schworm Felix - 22:58,0 ... 2) Janz Thomas - 23:38,0 ... 3) Knupe Jürgen - 23:48,0 ... 4) Wüstner Christoph - 24:14,0 ... 5) Raith Patrick - 25:14,0	
8	23.06.2017	Bergsprint Münsinger Berg	1,6 km / 90 Hm
		1) Schworm Felix - 03:40,0 ... 2) Janz Thomas - 03:51,0 ... 3) Brunies Falko - 04:00,0 ... 4) Raith Patrick - 04:01,0 ... 5) Frisch Felix - 04:13,0	
9	04.07.2017	Einzelzeitfahren Gremertshausen	16,1 km
		1) Schober Wolfgang - 21:15,0 ... 2) Schworm Felix - 21:50,0 ... 3) Janz Thomas - 22:32,0 ... 4) Hiltl Peter - 22:42,0 ... 5) Knupe Jürgen - 22:52,0	
10	05.09.2017	Einzelzeitfahren Steinbach	26,5 km
		1) Schober Wolfgang - 35:36,0 ... 2) Mattes Thomas - 36:31,0 ... 3) Knupe Jürgen - 37:43,0 ... 4) Hiltl Peter - 37:56,0 ... 5) Janz Thomas - 38:01,0	

# Ergebnisse 2017

## Clubmeisterschaft 2017

Platz	AK	Name	Rennen	Gesamtpunkte
1	H	Schworm Felix	10	147
2	S2	Schober Wolfgang	6	145
3	S2	Janz Thomas	7	124
4	S3	Knupe Jürgen	9	121
5	S3	Mattes Thomas	7	121
6	H	Raith Patrick	6	93
7	S3	Schnorr Rico	7	88
8	S3	Legner Stefan	7	86
9	S2	Dominguez Jacobo	4	70
10	H	Frisch Felix	5	65
11	S3	Brunies Falko	3	53
12	S2	Ehrmann Oswald	3	47
13	S3	Brunner Thomas	3	47
14	S3	Schleicher Bernd	4	45
15	H	Hiltl Peter	2	38
16	H	Wüstner Christoph	2	36
17	S3	Glatthaar Gerd	2	34
18	S3	Kroll Sebastian	2	29
19	S2	Flakus Stefan	2	28
20	S2	Gugel Stefan	2	24
21	S2	Kurzeder Sven	1	22
22	S3	Unterholzner Gerhard	2	20
23	S3	Goldschag Christian	1	18
23	H	Weinert Sebastian	1	18
25	H	Uhl Bernhard	1	17
26	S3	Weis Zdenek	1	15
27	D	Dihmaier Daniela	2	12
28	H	Tremel Frank	1	9
29	S2	Nafziger Claus	1	7
30	D	Brunnbauer Lisa	1	6
30	H	Buciuman Benjamin	1	6

# Ergebnisse 2017

## 40. BMW Vierer-Mannschaftszeitfahren - 17.09.2017 auf dem BMW-Testgelände in Aschheim

Platz	Start-Nr.	Team	Gesamtzeit
1	26	RG FFB	01:23:59
2	24	Audi Connect	01:27:14
3	25	Radsport 2000 Kelheim	01:27:20
4	17	Team Veloclub Ratisbona	01:27:39
5	23	Geiger Medius Bike Base- / BMW Radsport-Team	01:27:48
6	18	Gäubodenapotheke	01:30:42
7	22	TTT Testosterone Tuesday Rennradln München	01:30:52
8	15	Porsche Radsport	01:31:12
9	3	VfB Kipfenberg Team Radsport Heller	01:31:47
10	16	Lechner Kunststofftechnik RSC	01:32:22
11	14	RSC & Friends	01:32:25
12	12	Team Holzbau Achter	01:32:43
13	21	Geiger Medius Bike Base Team	01:33:27
14	7	Rohde & Schwarz	01:35:51
15	10	triszene	01:37:15
16	11	EPA	01:37:41
17	19	Radteam Aichach 2000	01:38:43
18	13	Daltons Deluxe	01:41:59
19	5	Tri Team FFB	01:46:41
20	2	BMW Radsport	01:49:43
21	1	EPA 2	01:53:09
22	4	Liqui-Tech	01:43:15
23	20	Cycling Team Dorfen	DNF
24	6	TV Miltenberg / Team SMT Maschinen	DNS
25	8	Audi Elektronik	DNS
26	9	RG Chiemgau	DNS

# Termine 2018

Datum	Veranstaltung
24.-30.03.2018	MTB-Trail-Camp für Biker in Finale Ligure / ITA
03.04.2018	Start wöchentliche Di.-Rennrad-Ausfahrten München Nord, ab Ruderregattastrecke, Oswald Ehrmann
05.04.2018	Start wöchentliche Do.-MTB-Ausfahrten München Nord, Süd oder Alpen, ab FIZ Vorplatz, Oswald Ehrmann
06.-08.04.2018	Colnago Bike Festival mit Granfondo und Randoneur
08.04.2018	MTB-Saisonstart-Ausfahrt durchs Fünf-Seen-Land, 65-80 km, ca. 800 Hm
14.04.2018	Tour durch den Südosten Münchens, ca. 140 km, mit Ippi
19.04.2018	Clubtraining - Einzelzeitfahren auf der Olympiastraße, 18:00-19:00 Uhr
22.04.2018	Einzelzeitfahren Altenstadt mit 2. Wertung BMW-Clubmeisterschaft
22.04.2018	Kempten MTB-Marathon (Ritchey Challenge)
22.04.2018	UEC Masters EM MTB-Marathon, ITA
27.04.-07.05.2018	Ippi's Saisonvorbereitung, Südportugal
29.04.2018	Riva Festival und MTB-Marathon
01.05.2018	Bayr. Meisterschaft EZF in Weiden i.d.O.
03.05.2018	3. Wertung - Radrennbahn Augsburg (200 m, 4000 m)
17.05.2018	Clubtraining - Bergzeitfahren in Schäftlarn über 2,3 und 2,5 km, 18:00-19:00 Uhr
20.05.2018	Angerberg MTB-Marathon / AUT (Ritchey Challenge)
26./27.05.2018	24-h-MTB Olympiapark München
27.05.2018	Granfondo Marcialonga / Predazzo Dolomiten
27.05.-01.06.2018	Rennradreise ins Piemont, Region Dogliani, Cuneo
29.05.2018	Clubtraining - Einzelzeitfahren in Steinbach, 26,6 km, 18:00-19:00 Uhr
02.06.2018	Glurns MTB-Marathon Vinschgau / ITA (Ritchey Challenge)
02.06.2018	12-h-MTB WM Penzberg
05.06.2018	6. Wertung - Bergzeitfahren am Sudelfeld, Bikebase Schliersee, 17:00 Uhr
07.-10.06.2018	Alpentourtrophy Etappenrennen Schladming / AUT
09.-14.06.2018	Tree Peaks Bike Race, unsupported, von Wien nach Nizza, 1.500 km/22.000 Hm
09.06.2018	Achenkirch MTB-Marathon (Ritchey Challenge)
10.06.2018	Granfondo Eddy Merckx, Trentino
17.06.2018	DM MTB-Marathon, Kirchzarten
xx.xx.2018	RSC Wolfratshausen, Bergsprint Münsinger Berg mit Wertung Clubmeisterschaft (*)
23.06.2018	Kirchberg MTB-Marathon (Ritchey Challenge)
24.06.2018	Dreiländergiro Nauders
28.06.2018	Clubtraining - Bergzeitfahren am Kesselberg, 18:00-19:00 Uhr
30.06.2018	Traditionelles Sommerfest im Deutschen Kanuclub an der Thalkirchener Brücke, ab 15:00 Uhr (Termin noch nicht bestätigt!) (*)
30.06.2018	Pfronten MTB-Marathon (Ritchey Challenge)



# Termine 2018

Datum	Veranstaltung
01.07.2018	Maratona dles Dolomites
10.07.2018	Clubtraining - Einzelzeitfahren in Ebertshausen, 18:00-19:00Uhr
14./15.07.2018	24-h-Kelheim
14.07.2018	Salzkammergut Trophy (Ritchey Challenge)
15.-22.07.2018	BIKE Transalp, Mayerhofen-Riva
17.07.2018	10. Wertung - EZF Spitzing, Bikebase Schliersee, mit OB-Meisterschaft, 17:00 Uhr
27.07.-07.08.2018	Ippi's Tour am Inn „Von der Quelle bis zur Mündung“
28.07.2018	Montafon MTB-Marathon Schruns / AUT (Ritchey Challenge)
29.07.-12.08.2018	Transcontinental Race, unsupported, von Geraardsbergen nach Meteora, 4.000 km/40.000 Hm
29.07.2018	Arber-Radmarathon
29.07.2018	12-h-MTB-EM Diessen/Obb.
06.-12.08.2018	MTB-Alpencross für BMW Radsport-Biker
15.08.2018	Dachauer Altstadtkriterium
22.08.2018	Masters Cycling Classics Einzelzeitfahren, St. Johann i.T.
01./02.09.2018	3-Länder-Giro-Vereinsausfahrt / 168 km, 3300 Hm, mit Sven
02.09.2018	Öztaler Radmarathon
08.09.2018	33 Runden von Weissach, Treffpunkt: Porsche/Weissach, Beginn 9:30 Uhr
15.09.2018	Einzelzeitfahren „King of the Lake“ am Attersee
15.09.2018	UCI MTB-Marathon WM Cortina / ITA
23.09.2018	41. BMW Vierer-Mannschaftszeitfahren über 70 km, Start 11:00 Uhr auf dem BMW-Testgelände in Aschheim
23.09.2018	Bayer. Meisterschaft MTB-Marathon Thurmannsbang (Ritchey Challenge)
06.10.2018	Oberstdorf MTB-Marathon (Ritchey Challenge)
24.-30.10.2018	MTB-Tour durch die Julischen Alpen / SLO
01.-04.11.2018	MTB-Saisonabschluss Vinschgau/Gardasee
08.12.2018	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!

# 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)



**OUTENTIC**

**DER MODULARE  
OUTDOOR  
RUCKSACK VON  
OUTENTIC.**

**Verfügbar ab April - [www.outentic.com](http://www.outentic.com)**

**AER** *Engineering*  
GmbH

- **Teilezulieferer**
- **Systemlieferant**
- **Entwicklungsdienstleister**



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



**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)