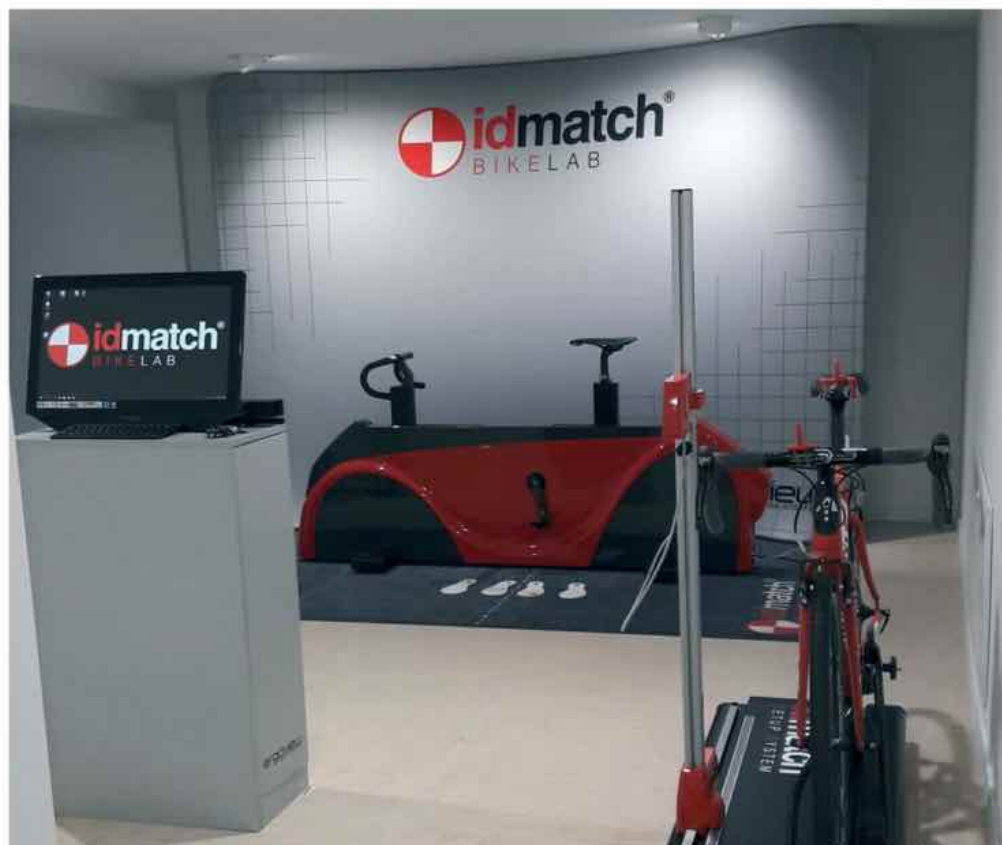




# BMW

Radsport-Magazin  
2019



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 2019 .....	S. 5
Wetterkapriolen - Der Öztaler Radmarathon 2018 .....	S. 7
La Route des Grandes Alpes .....	S. 20
Geheimtipp: SuperGiroDolomiti .....	S. 32
Innradtour - Von der Quelle am Malojapass bis Passau-Vilshofen-Vilsbiburg-Erding-München .....	S. 39
Veloviewer Kacheln sammeln .....	S. 46
Lieblingsrennen .....	S. 50
Oswalds Saison-Highlight: 3 Epic Bike Marathon bei der UCI MTB Marathon WM 2018 in Auronzo/IT .....	S. 66
TT-Fun am Attersee .....	S. 70
3Peaks Bike Race (Wien-Nizza) .....	S. 75
Ergebnisse Clubmeisterschaft Rennen 2018 .....	S. 89
Ergebnisse Clubmeisterschaft 2018 .....	S. 90
Ergebnisse 41. BMW Vierer-Mannschaftszeitfahren 2018 .....	S. 91
Termine 2019 .....	S. 92
Impressum .....	S. 94

**Mit freundlicher Unterstützung unserer Sponsoren: The Flemish Cap** (Umschlag vorn, Innen-  
seite); **thermotec engineering services GmbH** (S. 4); **AVL Deutschland GmbH** (S. 49); **HISTA  
Elektro GmbH** (S. 88); **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 2019

**D**as Vorwort dieses Magazins möchte ich mit einer sehr positiven Nachricht beginnen. Noch im vergangenen Jahr berichtete Steve an dieser Stelle von der negativen Entwicklung der Teilnehmerzahl bei unserer Traditionsveranstaltung, dem BMW-Vierer-Mannschaftszeitfahren, die 2017 auf lediglich 22 teilnehmende Teams gesunken war. Durch Werbung und viel Mund-zu-Mund-Propaganda konnten wir 2018 wieder 38 Teams, darunter sehr viele Erst-Teilnehmer, am Start begrüßen - und dies trotz äußerst widriger Bedingungen mit Regenschauern und Sturmböen von bis zu 60 km/h! Dabei konnten wir noch ein weiteres äußerst positives Ergebnis verbuchen: es gab zum ersten Mal keinen einzigen Sturz und ALLE gestarteten Teams kamen in Wertung, also mit mindestens drei Fahrer/innen ins Ziel!

Lediglich die Akquise der Helfer zu dieser Veranstaltung gestaltete sich wieder etwas zäh und nervenaufreibend. Daher hier nochmals die dringende Bitte an alle Mitglieder, die nicht selber mitfahren, zu unserer wichtigsten Veranstaltung als Helfer zu kommen. Einmal im Jahr sollte das möglich sein! Ohne eure Hilfe lässt sich diese Veranstaltung nicht am Leben erhalten. Daher auch nochmals ein herzliches Dankeschön an alle Helfer der letzten Jahre. Also reserviert euch gleich den **Sonntag, 15. September 2019**, im Kalender!

Eine weitere positive Nachricht: nachdem die umfangreichen Umbauarbeiten auf der BMW-Teststrecke in Aschheim nun weitestgehend abgeschlossen sind, können wir sehr wahrscheinlich nach drei Jahren wieder ein 40-km-Zeitfahren auf der legendären M1 austragen. Voraussichtlicher Termin ist der **Sonntag, 11. August 2019** (\*). Die weiteren Termine zur Clubmeisterschaft - insgesamt 10 - entnehmt

bitte dem Terminkalender am Ende des Heftes. Mein Wunsch für dieses Jahr ist jedoch, dass wir zu den „Zeitfahrtrainings“ wieder in einem kleineren Zeitfenster antreten und danach gemeinsam einkehren können!

Vor vier Jahren berichtete ich hier zum ersten Mal über Strava und die Gründung unseres Strava-Clubs. Inzwischen haben sich dort 62 Mitglieder angemeldet und es ist jede Woche eine kleine Challenge, wer bis Sonntagabend die meisten Kilometer, Höhenmeter oder die längste Tour gefahren ist. Und natürlich hat sich Strava inzwischen als ein sehr hilfreiches und zuverlässiges Instrument zur Zeitnahme unserer Wertungen etabliert. Was sonst noch mithilfe von Strava möglich ist, könnt ihr auf Seite 46 ff. als kleine Anregung nachlesen.

Im Laufe meiner erst 17-jährigen Rennrad-Karriere kann ich eine, für mein Empfinden, etwas negative Entwicklung beim Verhalten von Radkollegen feststellen. „Früher“ war Rennradfahren viel mehr ein Teamsport. Inzwischen schauen viele (über)ehrgeizige Radsportler nur noch auf ihren Trainingsplan. Für viele scheint der einzige Anreiz beim Radfahren eine stetige Leistungsentwicklung zu sein. Der stete Blick auf den Leistungsmesser, ja nicht am Berg zu überreizen, die Intervalle immer dann zu fahren, wenn es der Trainingsplan vorgibt, dies alles macht für viele eine Gruppenfahrt quasi unmöglich - sehr schade eigentlich! Gleichzeitig beobachte ich, dass innerhalb von Gruppenfahrten nicht mehr auf Schwächere Rücksicht genommen wird - denn man mag ja schließlich „seine vorgegebene Belastung“ unbedingt fahren - um sich weiter zu verbessern! Aber Mädels und Jungs, seht endlich ein, dass ihr keine Profis mehr werdet! Radfahren ist und bleibt euer Hobby und sollte euch in erster Linie Spaß bereiten. Natürlich macht auch gelegentliche

Competition Spaß, aber was gibt es Schöneres als bei Sonnenschein eine Genussfahrt durch schöne Landschaften mit ausreichend Kaffee-/Kuchen-Pausen zu machen #*noridewithoutcake* :-) Und dabei spricht auch nichts dagegen, den ein oder anderen Berg mal etwas schneller hochzufahren - egal, was der Trainingsplan gerade sagt!

Zum Abschluss möchte ich euch noch zu einem weiteren, äußerst wichtigen Club-Event einladen: unserem traditionellen Sommerfest am Kanuclub an der Thalkirchener Brücke. Außer unserem Weihnachtsfest ist dies die einzige Veranstaltung, wo sich mal alle treffen und

ratschen können. Wer schon mal dort war weiß, dass Ippi immer nur beste Grillware auflegt und ganz bestimmt niemand hungern muss :-). (\*)

Nun wünsche ich euch viel Spaß beim Lesen der letztjährigen Raderlebnisse und danke allen Verfassern, die sich wieder die Zeit zum Schreiben eines Berichtes genommen haben, und allen unseren Sponsoren dieses Heftes.

Euer Jürgen

*(\*) Termine noch nicht offiziell bestätigt! Also unbedingt überprüfen auf unserer Website: [www.bmw-radsport.de](http://www.bmw-radsport.de)*



Jürgen und Maria Grazia in Thailand



**D**er Öztaler Radmarathon 2018 war für uns ein besonderes Rennen. Nicht zuletzt, weil wir mit Lisa - als offizielle Wettermoderatorin der Veranstaltung - einen lohnenswerten Blick „hinter die Kulissen“ des Events erhaschen durften. Im Rennen dann, durch die besonderen Widrigkeiten von: Regen, Nebel und Kälte. Die den geplanten Wettkampf zu einer wahren Herausforderung haben werden lassen. Und schließlich mit einem Ergebnis, das so wohl niemand auf der Rechnung hatte. Doch beginnen wir von vorn.

Für themenfremde Leser: Der Öztaler Radmarathon ist ein alpines Straßenrennen. Von Sölden aus startend, schlagen 230 Kilometer und 5200 Höhenmetern zu Buche. Und irgendwas\* hat dieser Veranstaltung zu einem Hype verholfen. Man sollte also frühzeitig Unterkunft buchen.

*(\* Wir wissen natürlich, woran es liegt. Der Versuch, die Reize dieses speziellen Events zu umreißen, findet sich in der Infobox am Ende des Artikels.)*

Diese Eingebung hatten wir rechtzeitig. Und noch eine Idee kam auf: Lisa würde als Meteorologin des DWDs die ideale Wetterfee abgeben. Als rasende Reporterin sowohl im Rennen als auch in der Fahrerbesprechung „ganz vorn dabei“. Der Vorschlag hat einen Anklang gefunden. Und die Veranstalter diese Möglichkeit begrüßt: Ein Meteorologin zu bekommen, die maßgeschneidert eine Wetterprognose für den Veranstaltungstag abgeben kann und zudem das Rennen aus der Sicht des Fahrers kennt. Nein, sogar selbst betroffen wäre. Sofern sie einen Schmarrn erzählt.

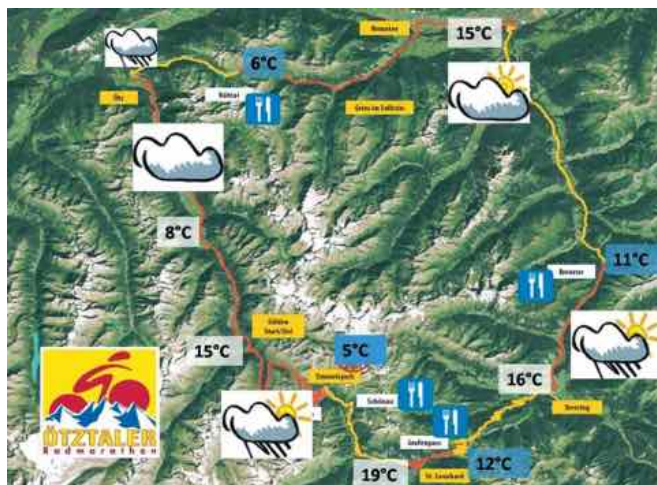
Wir sind also zwei Tage vorher angereist. Und eines hatte sich schon frühzeitig abgezeichnet: Das Wetter könnte ungemütlich werden! In sozialen Medien kursierten bereits Hiobsbotschaften. Da war zum Teil von Minusgraden auf dem Timmelsjoch die Rede. Und davon, dass die Strecke dann in Höhenlage auch mit Schnee bedeckt sein würde. Das Ganze führte dazu, dass so manche zart besaiteten Gemüter gar nicht anreisten.

Und auch beim Frühstück des Renn-Vortages machte dieses Thema große Runde. Da saßen wir, unter anderem mit der Pasculli-Crew. Wir hüllten uns in Schweigen bei Kaffee und Ei. Lisa packte ihren Laptop aus, sondierte die Modelle, während wir nebenbei den Diskussionen von Fahrern und Begleitern lauschen konnten. Ein jeder hatte ein anderes Schauermärchen beizutragen. Mit Regenmengen, Tiefsttemperaturen und Schneehöhen. Je nach der jeweiligen App des Vertrauens. Doch Wetter macht in den Bergen seine ganz eigenen Regeln. Und eines ist in jedem Falle klar: Da im Rennen rund 2000 Meter Höhenunterschied gleich mehrmals durchlaufen werden, gilt es sich auf einen äußerst breiten Temperaturbereich vorzubereiten.

Der restliche Tag verging wie im Fluge. Die erste Präsentation der Wetterlage war für die Pressekonferenz am frühen Nachmittag fällig. Dazu ging es für Lisa mit der Gaislachkoglbahn auf 3040 Höhenmeter, wo sie mit anderen Ansprechpartnern der Veranstaltung den Pressevertretern Rede und Antwort zu stehen hatte. Danach galt es das Fahrrad zu präparieren und die richtige Menge Nahrungsmittel parat

zu legen. Und die wohl schwierigste Frage des Tages: die rechte Kleidung auszusuchen. Regendichte Schichten können im unpassenden Fall zur Überhitzung führen. Zu hohe Durchlässigkeit kann die Unterkühlung und somit schnell das Renn-Aus bedeuten. Eine Frage, in der man bei diesem speziellen Rennen nicht viel richtig, aber reichlich falsch machen konnte. Zwischendurch immer wieder Carbo-Loading: noch so viele Kohlenhydrate zuführen, wie die Verdauung eben verkraftet und die Muskeln noch speichern können.

Und ehe man sich versah, kam auch schon der Abend mit der Fahrerbesprechung, die jedes Jahr von einem Großteil der 4000 Teilnehmer und Begleiter besucht wird. Die große Söldener Veranstaltungshalle war dicht gedrängt mit Menschen, die sich durch die Moderation mit Informationen und polizeilichen Sicherheitshinweisen zweier Länder (Österreich/Italien) führen ließen. Und an diesem speziellen Tag hat vor allem eines interessiert: Mit welchem Wetter ist zu rechnen? Für welche Bedingungen sollte man sich kleiden? Und wohl der ein oder andere Teilnehmer hat sich für diesen Abend die endgültige Entschei-



## Zusammenfassung

### Temperaturen:

- zum Start kalt
- im Tagesverlauf gemäßigt warm (je nach Höhenlage)

### Niederschlag:

- Start: Richtung Ötz abziehender Regen möglich. Im Tagesverlauf von Südosten her erhöhte Schauerneigung

### Bedeckung:

- Bedeckt bis wechselnde Bewölkung, abschnittsweise Sonnenschein vorwiegend Alpensüdseite

### Wind:

- Schwach bis mäßig aus nordöstlichen Richtungen, Alpensüdseite um Südost

Die Wetterlage beim Rennen





*Im Zentrum des Interesses: Die detaillierte Wetterprognose bei der großen Fahrerbesprechung.*

dung vorbehalten, ob er am nächsten Morgen antreten würde.

Lisa hat diese Vorhersage nicht auf die leichte Schulter genommen. Isobaren, Luftfeuchtigkeiten und Strömungen gefühlt 20 Mal abgerufen an diesem Tag. Ein guter Teil der Teilnehmer würde zu diesem Zeitpunkt noch mit sich ringen, ob die schwere Regenjacke mit soll in das Rennen. Und die Vorhersage? Es würde Regen geben! Ein ganzes Feld mit Schauern von Süden heranziehen. Doch wo im Einzelnen diese niedergehen würden, vermag kein Modell der Welt exakt zu berechnen. Am wenigsten inmitten der Alpen. Wo sich hoch lokalisierte Wetterlagen ausbilden, welche extrem auszufallen vermögen. Doch eines konnte Lisa ausschließen: Schnee auf der Passhöhe bliebe bei den erwarteten Temperaturlagen aus.



## Das Rennen

Die Position in der Startaufstellung haben wir 06:15 Uhr bezogen. Wer noch später kommt, steht sonst am Ende des Feldes und hat entsprechend mit viel Stau eingangs des Kühtais zu rechnen. Der Wettergott war zunächst gnädig. Wir waren sehr froh, die Wartezeit ohne Regen verbringen zu können. Der Startschuss erfolgte um 06:45 Uhr.

Nach Ötz hinunter ging es dann in seichter Bergabfahrt wie üblich mit hohem Tempo im Feld. Der ein oder andere ist grundsätzlich selbst zu diesem Zeitpunkt schon überambitioniert. So hört man, wie sich mancher mit der ersten Atemnot durchs Feld bergab bewegt. Nach rund 38 Minuten sind die 31 Kilometer nach Ötz absolviert. Am Einstieg in das Kühtai kommt es zu einigen Rängeleien, da das Feld jetzt am dichtesten ist und sich erst im Verlauf der nächsten paar hundert Höhenmeter auseinanderzerren wird.

Nach 500 Metern verliere ich mit den fummeligen Langfinger-Handschuhen eine Flasche beim Zurückstecken. Ich will sie jedoch nicht aufgeben auf diese lange Strecke und laufe ihr bergab nach. Das mag ein/zwei Minuten gekostet haben. Lisa ist für mich ab diesem Zeitpunkt voraus entschwinden. Und ich werde sie so früh nicht wieder sehen. Wir haben uns für den ersten Pass etwa die gleiche Durchgangszeit gesteckt. Unsere Pace ist für dieses Rennen recht genau vorhergeplant.

Und nach und nach stellt sich in diesem Anstieg ein erster Nieselregen ein. Dieser würde ab jetzt zu einem treuen Begleiter werden.

Den Verpflegungsposten auf dem Kühtai-Übergang lasse ich aus, weil das Gedränge hier am extremsten ist. Eine Flasche habe ich schließlich noch übrig. Und an den nächsten Posten wird sich die Erreichbarkeit der Verpflegung deutlich verbessert haben.



06:30 Uhr. Warten auf den Startschuss inmitten von 3500 Radfahrern. Dankenswerterweise noch ohne Regen zu diesem Zeitpunkt.



*Nasser Vorbote: der Aufstieg zum Kühltai*



*Die Abfahrt vom Kühltai: Gleich zu Beginn des Rennens schon einmal richtig durchgenässt. Schon hier haben erste Teilnehmer das Handtuch geworfen.*

Im Einstieg zur Abfahrt wird schnell deutlich, dass der Regen an dieser Bergflanke nochmals viel stärker ist. Hier herrscht schon ein solides Prasseln vor und die Sicht verschlechtert sich in der vorherrschenden Gischt.

Abfahrtskönnen, das sonst schon sehr ungleich über die Radfahrer verteilt ist, spreizt bei diesen Bedingungen jetzt noch weiter auseinander. So muss man sehr vorsichtig sein, da mancher wild die Spur und Straßenseite wechselt. Ganze neun Kuhrost-Schwellen überquert man in der Abfahrt. Und bei häufig über 70 km/h zehren Kälte und Nässe sehr an meiner Substanz. Zum Glück habe ich das wasserdichte Oberteil gewählt. Dazu Überzieher für Helm und Füße. Diese trotzen nur leidlich der Nässe. Heißt: alles ist sehr schnell durch und durch nass. Nur dass die wasserabweisenden Schichten zumindest verhindern, dass die Nässe mit hohem Durchsatz sämtliche Körperwärme mit

sich reißen kann. Nach der halben Abfahrt treffe ich auf Lisa. Und im Vorbeifahren rufe ich den Kosenamen, damit sie mich bemerkt.

Und endlich ist die Ebene um Innsbruck erreicht. Weiter im Regen fahrend, jedoch wenigstens nicht mehr dem straffen Wind ausgesetzt. Hier würde man sich das ein oder andere Hinterrad suchen, um im Windschatten Energie zu sparen. Aber das meide ich jetzt, weil man dabei so einiges an Wasser ins Gesicht bekommt.

Durch Innsbruck hindurch nehme ich den Einstieg in die „alte“ Brennerstraße. Mein Plan hier: Piano dieses Mal! Im stetig flachen Anstieg gilt es jetzt keinen Überschwang zu entwickeln, da die Kräfte später viel sinnvoller einzusetzen sind.

Lisas Plan ist anders. Auf dem Weg nach Italien währte sie zwei Jahre zuvor viel Zeit liegen gelassen zu haben. Und so sehe ich sie nach einer halben Stunde wieder. Da sie eine



Bei Abfahrtspeeds (im Fall der vorherrschenden Witterung) von 70 km/h ein Sicherheitsaspekt: Lisa immer in signal-rosa :)

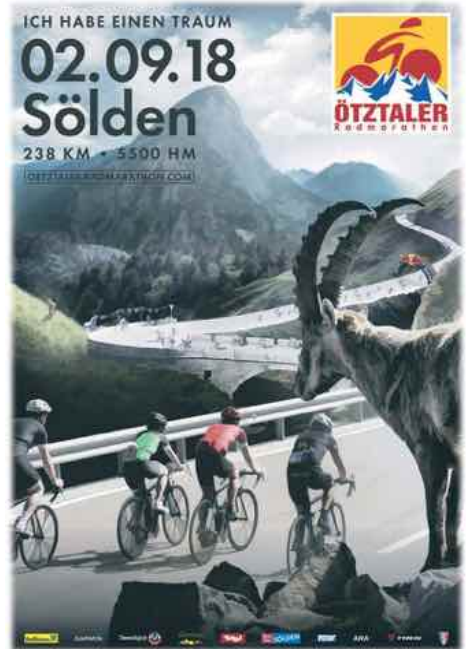
schnellere Gruppe gefunden hat, in der sie jetzt an mir vorüberzieht.

Aber stoisch halte ich meine eigene Pace, immer nach dem Wert des Leistungsmessers. Die Elektronik ist im Pedal integriert und funkt in diesem Abschnitt stets um die 160 Watt an meinen Radcomputer. Immer satt in der reinen Fettverbrennung, das ist mein Ziel in diesem Abschnitt. Das fühlt sich sehr langsam an. Rund 205 Watt hatte ich das Kühtal hinauf gefahren. Und so viel wollte ich auch für die verbliebenen zwei „echten“ Pässe aufbringen können. Und so entschwindet Lisa bald weit voraus.

Im letzten Drittel gewinnt der Brenner an Steilheit. Ich bin zu diesem Zeitpunkt in einer Gruppe, die ambitioniert aussieht. Und für mich unverständlich, scheinen sie jetzt an Fahrt zu verlieren. Zunächst bis ans Ende der ca. 30 Fah-



*Lisa in der Abfahrt vom Jaufenpass. Uner-schrocken ist sie stets unter den Schnellen bergab.*



*„Ich habe einen Traum“: Im Überschwang der herrschenden Wettkampfstimmung rückt dieser für viele Teilnehmer im Verlauf des Rennens in schmerzliche Ferne. Insbesondere an diesem Tag, da das Wetter die Teilnehmer aus den Bergen zu vertreiben trachtet.*

rer gefallen, werden sie mir jetzt zu langsam. Eisern nach dem Leistungswert fahre ich mich an die Spitze. Und mache jetzt das Tempo vorn. Das irritiert mich ziemlich. Da sich das Ganze auch recht schnell anfühlt. Später werde ich feststellen, dass der Garmin-Radcomputer in dieser Phase begonnen hat, falsche Leistungswerte auszugeben. Um 40 bis 50 W zu wenig werden angezeigt. Die Elektronik muss durch Nässe oder Kälte irritiert worden sein. Oder das teure „High-End“-Spielzeug hat einen seiner vielfältigen Software-Bugs ausgespielt. Garmin-Nutzer wissen zumeist, wovon ich rede.

Und an der Stelle muss ich sagen, dass mir diese Langdistanz-Rennen so recht niemals lie-



gen wollen. Als Sprinter mag ich kurze Rennen, bei denen ich mich druckvoll ans Limit pushen kann. Am besten in welligem Terrain, wo steile Anstiege mit viel Kräfteinsatz schnell abgehakt werden können. Aber hier muss ich meine Kräfte auf zehn Stunden Fahrzeit wohl dosiert verwalten. Und in diesem Bereich fehlt mir das Körpergefühl. Ich merke schlicht nicht, dass ich gerade so richtig heraushaue, aus den wertvollen Kohlenhydrat-Speichern. Bis diese so allmählich zur Neige gehen. (Erfahrene Radfahrer werden sagen wollen, sowas kann man lernen. Das schaffe ich aber genauso wenig, wie umgekehrt aus einem Langdistanz-Spezialisten ein guter Sprinter zu machen wäre. Die Natur hat uns darin eine Prägung mit auf den Weg gegeben. So wie zum Beispiel eine Blutgruppe auf Lebenszeit festgelegt ist.) So schwant mir erst beim Grenzübergang in Brenner (Stadt), dass hier irgendwas so richtig faul ist. Dass ich für eine halbe Stunde vorn die Pace einer Gruppe

gemacht habe, die teils nur unwillig mitgezogen hat. Und am Verpflegungsposten zitterte ich den Tango des bedenklichen Blutzuckerspiegels. Und mir dämmert jetzt: Ich hab's mal wieder versaut. Auf 36 km zwischen Innsbruck und Brenner eine Stunde getrödelt, um danach für rund eine halbe Stunde damit verbracht zu haben, mich in den in den Leistungskeller zu verfrachten. Und das auf dem Abschnitt, der in meinem Plan nur Verbindungsetappe hätte sein sollen, bevor es mit Jaufenpass und Timmelsjoch erst in den „interessanten Teil“ des Rennens gehen würde. Ganz großes Kino.

Ich realisiere: Mir steht ein quälender Kampf bevor. Der einer stundenlang fortwährenden Schadensbegrenzung. In dem ich den verfluchten Leistungsmesser vergessen kann und nur noch dem folgen darf, was sich jetzt im Blutzuckerloch wohl sehr bald - endlich, aber dann - mit Macht bemerkbar machen würde: dem Gefühl der körperlichen Limits. Noch deutlich

über fünf Stunden in der zehrenden Nässe, selbst wenn es über Erwarten gut laufen würde. Aber das würde es nicht. Damit war ich moralisch am Boden: Der Öztaler erneuert die Nemesis für mich ab Rennhälfte.

Mit diesem Gefühl nehme ich die Abfahrt nach Sterzing hinunter. Und von dort den Einstieg in den Jaufenpass. Jetzt immer ganz behutsam. Unterwegs frage ich mich, wo Lisa stecken könnte. Ich hatte keine Ahnung. Im gut 80-minütigen Anstieg treffe ich den Pasculli-Chef. Er hatte Lisa an dem Verpflegungsposten Brenner gesehen, sie müsste demnach hinter uns liegen. Und endlich langte ich oben an, in stetig leichtem Regen. Für die Abfahrt wieder den Helmüberzieher aufgesetzt und etwas Gel versucht. Das gleiche Problem wie zwei Jahre zuvor: den Körper bereits in den Notfall-Modus gefahren hat die Verdauung jetzt zugemacht und will partout nichts mehr zu essen. Na prima. Das kann er, der Öztaler: dir deine Grenzen aufzeigen.

So gehe ich in die schnelle Abfahrt. Der Jaufenpass ist besonders „lohnend“, was das betrifft. Kurviger als die meisten Pässe ist potentiell viel Zeit gegenüber dem Fahrerfeld zu holen. Aber er präsentiert sich heute extrem neblig. Abschnittsweise beträgt die Sichtweite nur 30 Meter. Also heißt es: nicht trödeln. Aber die Geschwindigkeit immer den Sichtverhältnissen anpassen, so dass der potentielle Notbremsweg auf nasser Fahrbahn die Sichtweite nicht zu deutlich übersteigt. Ein grimmiger Spaß, in dem die Beine sich endlich erholen können, aber im Kopf die volle Konzentration zu halten ist. Und nach drei Viertel des Höhenunterschiedes, da findet sich - voilà - die Lisa. Kühn andere Radfahrer umkurvend. Also ist sie doch vor mir gewesen! Ich mache mich erneut bemerkbar. In dem bunten Abfahrtstreiben hätte sie mich - schwarz in schwarz - sonst sicher nicht bemerkt. Auch wenn sie später sagte, dass wohl schon klar ist, welcher Trottel dort noch einmal schneller fährt als sie. Danach nehme ich etwas





*Die letzten paar hundert Meter aufs Timmelsjoch bin ich hoch bewegt: Seit 5 Stunden schon hatte ich mein Renngeschick verflucht und mit den Chancen gehadert. Aber das Ziel ist nun greifbar.*

Geschwindigkeit heraus. Denn weiß ich doch genau: an meinem Vorüberfahren ließe Lisa sich dazu hinreißen noch mehr Geschwindigkeit zu gehen. Das wär' mir doch zu flau im Magen, sie jetzt noch weiter anzustacheln.

Und endlich gelangen wir in St. Leonard an. Die nasse Abfahrtskälte hatte mir längst schon wieder stark zu schaffen gemacht. Und nahtlos geht es wieder in den Anstieg über. Im Öztaler schafft es wohl so gut wie jeder so recht oder schlecht bis zu diesem Punkt. Das lange Vorgeplänkel ist erledigt und das Timmelsjoch wird jetzt die eigentliche Prüfung sein. Ob du genügend Kräfte mit hierher gebracht hast, um jetzt noch die Querung von einem der höchsten Alpenpässe zu fahren. Und ich? - bin im gefürchteten Hungerast. Während ich mich die ersten Meter des Massivs hinauf schinde. Und der Magen hat das „Geschlossen“-Schild vorgehängt. Zuckerreiche Cola ist jetzt das ein-

zige, mit dem ich mir noch leidlich Energie einflößen kann. „Beste Voraussetzungen“ denke ich mir ironisch. Jetzt hilft nur noch Fatalismus. Die Beinlinge muss ich schnell noch loswerden. Die fühlen sich nur noch beklemmend an. Dafür bleibe ich am Straßenrand stehen. Und während ich mich mit den Schuhen abmühe, fährt die Lisa vorbei. Sie lächelt und winkt. „Hol sie dir“, denke ich bei mir. Ich werde sie wohl nicht mehr einholen. Denn wo ich am Taktieren, Quälen, Leiden bin, packt sie jetzt erstmal richtig aus. In Veranlagungen und Stärken bildet Lisa den kontradiktorischen Gegensatz zu mir. Ihre größte Stärke: das intuitiv perfekte Pacing. Immer im Optimum der Effizienz die perfekte Geschwindigkeit zu finden, in der sie sich das gesamte Rennen über aufhält. Dazu mal eben mit der Kleinigkeit von 170 % meiner Trainings-Kilometerleistung bewaffnet. Die Langstrecken-spezialistin schlechthin. Wenn sie in ihrem Plan



ist, würde sie auch am Timmelsjoch kein bisschen nachlassen. Eher noch mal draufpacken. Weil der „Rest“ jetzt absehbar ist: 1820 Höhenmeter hinauf. 1270 Höhenmeter nach Sölden wieder hinunter. „Ich sehe dich dann im Ziel wieder, Mon ami.“

Für zweieinhalb Stunden geht es dann zäh bergauf. Viel Zeit, um sich schlecht zu fühlen. Das Stehendfahren funktioniert nicht mehr. Irgendwas hat sich in der Kinematik beider Knie abgemeldet. Vermutlich einige der kleinen Muskeln, die zur Stabilisierung dienen, sind als Sekundärfunktion eingestuft und abgeschaltet worden. Der Wiegetritt wird dadurch unsäglich schmerzhaft - schlicht unmöglich. Wenn sich Vergleichbares noch im Sitzendfahren einstellen würde, kann ich endgültig hinschmeißen. Aber irgendwie beiß ich mich durch. Und siehe da. Wo wir mit dem schlimmsten Wetter gerechnet haben, kommt das völlig Unerwartete: Die Wolken reißen im letzten Drittel zum Timmelsjoch auf und die Sonne scheint hinab, auf zerschundene Seelen. Ein wahrer Segen, da der obere Teil normalerweise heftig kühl zu sein pflegt. Und so lassen sich letzte Kräfte mobilisieren und ich schaffe es letztlich, hinauf aufs Timmelsjoch.

Ein emotionaler Moment. Die Ziellinie zwar noch 25 km entfernt, aber doch ist sie mir jetzt nicht mehr zu nehmen, diese Ankunft. Da es bis auf einen unbedeutenden Gegenanstieg praktisch nur noch bergab gehen würde. Also hinein ins Vergnügen!

38 Minuten später bin ich auf der Zielgeraden. Die Söldener Hauptstraße ist gesäumt von applaudierenden Menschen. Eine große Geste, da sich die Zielankünfte über ganze fünfeinhalb Stunden verteilen. So biege ich ein auf die Zielgerade und hab sie endlich im Kasten, die elende Tortur. Mit 9:45 Stunden trotz allem mehr als eine Stunde schneller als noch 2016.

Und Lisa? Steht quietschvergnügt mit dem Chef vom Ötztal-Tourismus bei den Zelten und plaudert. Eine Viertelstunde war sie vor mir da.



Und hat einen unfassbaren Platz 6 AK-Frauen belegt. Zugleich Platz 13 über alle Altersklassen aus 237 Teilnehmerinnen. Und hat damit auch gleich 80 % der Männer hinter sich gelassen. Eine Leistung, die in Betracht von geschlechterspezifischen Unterschieden nicht genug gewürdigt werden kann. - Chapeau, ein echtes happy end!

Wir sind bald ins Hotel gegangen und unter die Dusche. Und einige Zeit später, als wir den Weg zur Veranstaltungshalle aufnehmen, ist gerade ein heftiges Gewitter im Niedergehen. Der Gedanke zuckt zum Renngeschehen: kein Spaß, da für etliche Teilnehmer da das Rennen noch immer im Gange ist. Und nochmal eine Stunde später findet in der Großen Halle - unter einem bewegenden Applaus - die Würdigung statt, die für mich immer eine ganz besondere Geste darstellt: Der Empfang des letzten Teilnehmers im Ziel und auf der Bühne. Ein Stellvertreter der eigentlichen Helden dieses Wettbewerbs: Weit über 5 Stunden haben sie



sich länger auf der Strecke gequält als der Sieger dieses Rennens. Haben ihre Leidensbereitschaft dabei meist weitaus tiefer ergründen müssen. Und waren zugleich dem extremsten Wetter ausgesetzt. Weitere 583 Teilnehmer sind gar nicht angekommen. Sie sind dem Wetter, der Erschöpfung, einem Sturz oder Defekt anheimgefallen. (Was in manchen Wettkämpfen also der berühmte Besenwagen ist, sind im Öztaler sprichwörtlich ein gutes Dutzend vollbesetzter Reisebusse). Sie hatten die Leiden, ohne den Lohn. Ihr seid für mich die wahren Helden.

Und im Nachhinein und in Anbetracht dessen, dass meine Platzierung nach Zwischenergebnissen sich über das ganze Rennen hinweg nur stetig verbessert hat, wird mir klar: Was ich hier und einmal mehr an innerem Kampf erlebt habe - in fortschreitender physischer Zermürbung, das ist mehr als repräsentativ. Es scheint einem überwiegenden Teil der Mitbewerber nur noch schlimmer ergangen sein.

Ein Event für wahre Radelmasochisten!



*9:30 Stunden: Zurecht mit großem Stolz trägt Lisa ihre Zielzeit auf dem Finisher Trikot. Eine Renndauer, die sie bei erträglicherem Wetter nochmals deutlich unterboten hätte. Hier mein Gefahrenhinweis: Zum Nachmachen nur für Grenzgänger empfohlen!*

## Der Öztaler Radmarathon: Gewachsene Tradition seit 1982.

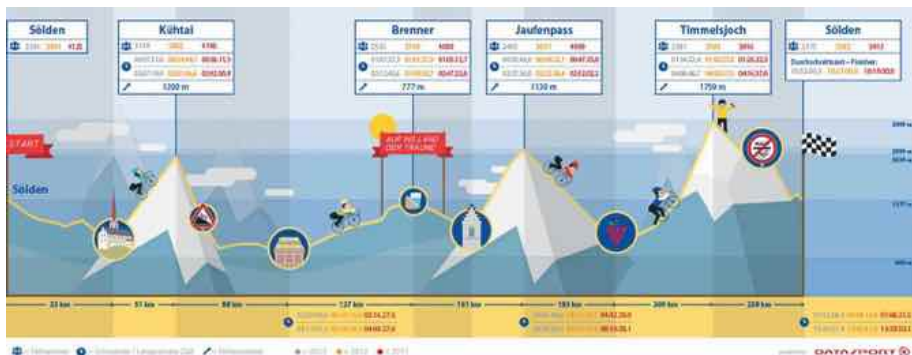
Der Wettkampf verläuft 230 km durch die Alpen. Dabei addieren sich mehr als 5000 Höhenmeter, welche über 4 Pässe hinweg zu überwinden sind (nähere Beschreibung siehe Höhenprofil). Das sind Eckdaten einer Herausforderung. Dem gegenüber steht eine Vielzahl begünstigende Faktoren. Zu nennen sind: Ein durchweg guter Straßenbelag. Zumeist sehr gleichmäßige Anstiege, wobei niemals extreme Steilheiten zu verzeichnen sind. Zudem eine restlos vollständige Straßensperrung für den Kraftverkehr. Dieses sind Faktoren, die das Event auf die Essenz einer konditionellen Herausforderung reduzieren, sowie die Konfrontation mit den Witterungsbedingungen in den Bergen. Ein breites Teilnehmerfeld - das durchaus unterschiedliche Voraussetzungen im Fahrkönnen mitbringt, wird so von darüber hinausgehenden Erschwernissen ferngehalten. (Ein möglicher Kritikpunkt zwar von den versiertesten Fahrern. Ein Segen jedoch für ein Gros der Rennrad-Sportler.)

Erschwerende Faktoren müssen in vergleichbaren Alpinen Events häufig in Kauf genommen werden: Straßenschäden und Geröll. Steilheiten, die einen Teil der Bewerber von Haus aus aussortieren. Die Risiken durch Autoverkehr. Oder mitunter durch ein übergroßes Starterfeld, welches Dauerkonzentration erfordert.

Auf der Haben-Seite ebenfalls zu nennen: die reichlichen Verpflegungsposten. Zwei Hinterlegungs-punkte, an denen man die Möglichkeit hat, sich selbst erstellte Päckchen aushändigen zu lassen (etwa mit Wetterkleidung oder Verpflegung nach persönlichen Bedürfnissen).

Sowie beste Voraussetzungen im Ausgangsort (Sölden), wo organisatorische Anlaufstellen, Verköstigung und Zieleinlauf an einem Ort gebündelt werden. Und nicht zuletzt ein vielfältiges Rahmenprogramm mit einer gelungenen Abendveranstaltung, nach Abschluss des Rennens. Die in dieser Form ihres Gleichen sucht. Und - durchaus nicht selbstverständlich - mit ihrem stimmungsvollen Abschluss dafür sorgt, dass nahezu ein jeder sich nach überwindenen Strapazen nochmal dazu gesellt.

Kurzum: Im „Ötzi“ wird schwere Kost gekonnt und leicht serviert. Und eine 37-jährige Tradition des Events bedingt ein internationales Renommee, das dem Träger des Finisher-Trikots über Ländergrenzen hinweg die Anerkennung von Radfahrern beschert.



Am nachhaltigsten beeindruckt hat mich die freundschaftliche und warmherzige Art, die mir als Fremden und bloßen Begleiter der „Wetterfee“ entgegengebracht wurde. Von leitenden Funktionen des Ötztal-Tourismus, von maßgeblichen Organisatoren des Rennens, von Rennleitungsteams, von Moderatoren und Unterstützern. Das ist bewundernswert und durchaus nicht selbstverständlich - inmitten der heißesten Veranstaltungsphasen, in denen ein jeder einer Anspannung unterliegt. Dank und Anerkennung für diese Haltung.

Daniel Radam

# La Route des Grandes Alpes



**L**a Route des Grandes Alpes - diese Strecke hatte ich schon lange auf der Liste: quasi die Direttissima vom Südufer des Genfer Sees nach Menton an der Côte d'Azur. Ein erster Anlauf vor knapp 30 Jahren war am zweiten Tag an Wetter und Unpässlichkeiten meiner Mitfahrer gescheitert. Eine gute Ausrede um nicht anzutreten, war auch immer die aufwendige Hin- und Rückfahrt gewesen. Aber ich habe ja den Vorsatz, jedes Jahr etwas Neues zu entdecken. Doch alleine fahren? Macht nicht ganz so viel Spaß!

Es hatte dann auch nicht viel Überredungskunst gekostet, meine Radsportfreundin Beate für diese Tour zu gewinnen. Die Planung gestaltete sich dann schon schwieriger, halten die West- und Seealpen doch genug Pässe und Strecken für mehrere Wochen Pass-Spaß bereit. So hatten wir uns schließlich entschieden, der berühmten Route des Grandes Alpes sehr eng

zu folgen und keine Bonus-Schleifen zu drehen, also Kurs Süd ohne große Umwege.

Die Anreise nach Thonon-les-Bains erfolgte mit meinem Auto, zurück nahmen wir einen Mietwagen von Monaco nach Thonon, wo wir dann wieder in meinen Wagen sprangen. Nach der langen und heißen Anreise sowie dem Radcheck gönnten wir uns noch einen schönen Abendspaziergang durch das mondäne Thonon-les-Bains mit Abendessen unten am See.

## **Tag 1: Thonon am Genfer See nach Clusaz (95 km, 1900 hm)**

Vor uns liegen gut 14.000 hm und 700 km vom Genfer See nach Menton mit spektakulären Landschaften und einigen der ganz großen Alpenpässe. Die Situation vor dem Start zu so einer Tour habe ich schon oft erlebt, aber trotzdem liegt doch eine typische Spannung in der Luft: haben wir uns zu viel vorgenommen, wird



Start in Thonon am Genfer See

das Material halten, wird das Wetter mitspielen, haben wir die richtige Strecke ausgesucht?

Vor dem Start nach Süden haben Beate und ich noch eine kleine Schnitzeljagd zu absolvieren: es gilt die Plakette der „Route des Grandes Alpes“ zu finden. Direkt vor dem Rathaus haben wir Erfolg, es kann losgehen! Das umfangreiche Frühstück liegt mittlerweile schon tiefer und wir rollen mit moderater Steigung gen Süden in die Berge hinein. Ab und an noch ein Traumblick zurück zum Genfer See, fast könnte man sich im Allgäu wähen. Der Nordhang ist noch angenehm kühl, der Verkehr lässt sehr schnell nach. Es dauert gar nicht lang und wir haben den Col de Jambaz erreicht. Flott geht's runter nach Cluses, wo wir einen ersten Blick auf Eiger und Aiguilles de Midi erhaschen und Mittag machen.

Mit vollen Speichern starten wir in die starke Mittagshitze zum Col de la Colombière, ange-

nehmerweise liegt ein Teil des Anstiegs noch im kühleren Wald. Die Landschaft ist immer noch lieblich. Das Gepäck drückt jetzt am Nachmittag schon etwas, acht Kilo wiegt mein Rucksack, Beate hat ihren Rucksack leichter gepackt und dafür eine Tasche hinter dem Sattel montiert.

Durch die malerischen Gorges de l'Ardonine ist schnell das erste Etappenziel in dem hübschen Ort La Clusaz erreicht und eine Unterkunft gefunden. Zum Nachtlisch gibt's dann noch savoyardische Tänze - Kultur muss sein!

## Tag 2: La Clusaz nach Séez / Bourg St. Maurice (100 km, 2800 hm)

Früh sind wir wieder im Sattel: es gilt, noch möglichst viel der morgendlichen Kühle mitzunehmen. Der Col des Aravies ist sehr angenehm zu fahren, die Landschaft noch lange nicht hochalpin. Oben ein kleiner Stop an einer hübschen Kapelle, bevor es in die sehr schöne, rauschende



Lac du Roseland

Abfahrt nach Flumet geht. Hier gönnen wir uns noch eine kleine Altstadtrunde und schon kurbeln wir den Col des Saisies hoch: die Landschaft erinnert etwas an Südtirol.

Mittag machen wir in Beaufort - bei null Beaufort - aber brüllender Hitze von mehr als 30 °C und blauem Himmel. Der Start zum Col de Roseland gibt uns einen Vorgeschmack auf die bevorstehenden Hitzeschlachten. Die folgenden 1200 hm führen zu einer angenehmen Abkühlung, langsam wird's hochalpin, die Barrage de Roseland mit dem dazugehörigen See bietet noch mal etwas Abwechslung fürs Auge.

Für die Nacht haben wir uns ein Hotel mit einer reichen Vergangenheit oberhalb von Bourg-Saint-Maurice gesucht: ursprünglich mal eine Zollstation, dann Militärstützpunkt, jetzt hübsch hergerichtet. Einzig die Lage fand nicht die Zustimmung aller Teilnehmer: nach dieser Etappe noch 200 Bonus-Höhenmeter - muss das sein?



Sturz bergauf ?



↑ Abfahren ↓





*Auffahrt zum Col de l'Isèran*

### **Tag 3: Séez nach Lanslebourg (85 km, 2200 hm)**

Was jetzt folgt, ist der unschönste Streckenabschnitt der ganzen Woche: alternativlos, wenn wir mit dem Rad nach Val d'Isère wollen, südlich dessen bekannterweise der Col de l'Isèran liegt.

Die gut einstündige Fahrt auf der auch von zahlreichen LKW benutzen Route Nationale ist vor allem mental anstrengend! Viele schwere LKW beladen mit Baumaterial für Hotels und Liftanlagen ziehen vorbei. Im schicken Val d'Isère angekommen gibt's Teilchen und Cappuccino für den Angriff auf den ersten Berg der Kategorie 1, den Col de l'Isèran.

Langsam ansteigend, aber mit angenehm wenig Verkehr, verlässt die Straße das Retortendorf, die Landschaft wird immer karger und bietet tolle Blicke auf die umliegenden Drei- und Viertausender mit ihren Gletschern. Oben

angekommen wechsele ich mein Trikot gegen die Weste und genieße die Stimmung, die angenehmen Temperaturen und die grandiose Landschaft.

Leider trübt einsetzender Regen die Sicht auf die Landschaft und den Spaß an der Abfahrt, aber eine Wirtschaft in Bonneval an der Strecke lädt ein zum Mittagessen. Flott geht's danach das Tal raus, ein Gewitter hinter uns treibt uns über die letzte kleine Welle, den Col de la Madeleine, ein Doppelgänger des gleichnamigen Passes in der Nähe.

Zum Abendessen gibt's mal wieder lokale Spezialitäten: Tartiflette, eine Art Gröstl mit Reblochon-Käse und Speck, und Quiche, natürlich mit Bergkäse, garniert mit Salat. Auch der Nachtschicht kommt nicht zu kurz.

Für die nächste Tour heben wir uns den Col de Mont Cenis auf, einen verlockenden Abstecher in den Piemont.





*Was für eine Abfahrt!*

#### **Tag 4: Lanslebourg nach Briançon (115 km, 2200 hm)**

Zwei weitere Giganten stehen heute auf dem Programm: Col du Télégraphe und Col du Galibier!

Zum Warmwerden gibt's erstmal leicht abfallende 40 Kilometer, die wir in 75 Minuten durch das grandiose Tal der Arc herspulen. Als wir Saint-Michel-de-Maurienne erreichen, sind die Temperaturen immer noch sehr angenehm. Die Pass-Straße des Col du Télégraphe - benannt nach einem dort oben aufgestellten optischen Telegraphen - windet sich anfangs angenehm im Wald den Berg rauf mit milden acht Prozent. Nach dem gestrigen lockeren Tag fühlen sich meine Beine gut an und ich lasse es laufen: 48 Minuten für 800 hm sind zufriedenstellend und ich schaue oben schon mal, ob die von Elisabeth empfohlene Tarte au Citron auch heute zu haben ist: Ja! Wir stärken uns noch mit

einem Café au lait, rollen ein paar Höhenmeter hinunter und starten in den Col du Galibier.

Das Thermometer zeigt 39 °C, der Asphalt brennt: werden zwei Trinkflaschen reichen? Aber es läuft, und durch die immer unwirtlicher werdende Landschaft erreiche ich nach 80 Minuten die Passhöhe: ein internationaler Radlertreff in Traumkulisse. Beate ist auch schnell da und nach den obligatorischen Fotos lassen wir's g'scheit laufen. Am Tagesende steht ein Schnitt von 25,5 km/h auf der Uhr.

#### **Tag 5: Briançon nach Jausier / Saint-Sauveur (95 km, 2400 hm)**

Heute gibt's kein gemütliches Einrollen: nach einem Kilometer beginnt der Aufstieg zum Col de l'Isard, länger geht's durch grüne Kiefernwälder, an schönen Almwiesen vorbei, die Temperatur ist angenehm kühl. Ab der Baumgrenze wird die Landschaft immer karger



↑ Col de l'Izoard ↓



und hochalpin, kurz vor der Passhöhe dank der wilden Erosionsformen immer spektakulärer. Zügig ist die Passhöhe erreicht und wir nutzen die idealen Bedingungen für ein paar gestellte Fotos.

Nach Süden hin wird die Landschaft so richtig wild, atemberaubend: die Abfahrt führt durch die Casse Deserte, wörtlich das „menschleere Geröll“, mit dem Denkmal für die beiden Tourhelden Fausto Coppi und Louison Bobet.

Es folgt die schier endlose Abfahrt durch die Schlucht des Guil. Die in der flotten Abfahrt geholten Minuten verbrennen wir leider beim Warten auf das Mittagessen.

Als wir die Auffahrt zum Col de Vars beginnen, zeigt das Thermometer gut 35°C, aber wir sind die Hitze mittlerweile gewöhnt und lassen's locker angehen, zumal die Steigung Spitzen von bis zu zehn Prozent aufweist. Die Straße klettert dann gemütlich in einem Hochtal empor, hübsch, aber weniger spektakulär als am Vormittag. Wasser ist Gott sei Dank ausreichend zu



Denkmal für Coppi und Bobet

finden. Auf der langen Abfahrt haben wir leider wenig Zeit innezuhalten: ein Gewitter sitzt uns im Nacken! Dies sollte sich die nächsten beiden Tage wiederholen.

Als Quartier haben wir uns nach der frugalen Unterkunft in Lanslebourg ein Chambre d'hôtes in St-Sauveur s. Tinée reserviert: der Chef empfängt uns herzlich und bietet zur Überbrückung der Zeit und des Hungers bis zum Abendessen etwas Brot und Käse an: das Ganze entpuppt sich als ein Wahnsinns-Käseteller mit frischem Baguette und einheimischem Bier - ein Traum nach dem aufgetoasteten Baguette, auf das wir mittags gefühlt eine Ewigkeit gewartet hatten. Ich muss mich sehr zurückhalten, schließlich wird's später noch ein Menü mit geschmorter Lammschulter geben.

### Tag 6: Jausier / St-Sauveur nach St-Sauveur s. Tinée (120 km, 2400 hm)

Mit diesem Menü und einem wunderbaren Frühstück im Bauch rollen wir erstmal gemütlich 20 Kilometer ein, bevor der ebenso lange Anstieg zum Col de la Cayolle beginnt. Er führt uns durch die Gorges de Bachelard auf einem kleinen, schmalen Vizinalstraßerl.

Die anfangs sehr grüne, wunderschöne Landschaft wird mit zunehmender Höhe immer karstiger. So spektakulär die Auffahrt ist, so unauffällig ist die Passhöhe selbst. Die folgende 33 Kilometer lange Abfahrt nach Guillaume ist nur dank des kühlenden Fahrtwinds erträglich: unten angekommen zeigt das Thermometer 38°C im Schatten. Wir gönnen uns eine Pause mit frischen Baguettes und Obstküchen aus der lokalen Boulangerie und krönen das Menü mit Milchkaffee, Cola und Eiscreme. Langsam schleichen wir hoch Richtung Péone, am Mercantour Nationalpark gelegen. Hier müssen wir das nachmittägliche Gewitter abwarten, aber zwei Pässe bleiben uns heute noch.

Der Restart zum Col de Valberg gelingt: es bleibt trocken und nicht elektrisch. Oben ein



*Schmales Vizinalstraßerl durch die Gorges de Bachelard*



*Auffahrt zum Col de la Cayolle*

enttäuschender Retorten-Skiort - weiter geht's zum Col de la Couillole: der belohnt uns mit einer Traumabfahrt von über 1200 Höhenmetern nach St-Sauveur s. Tinée.

Hier glaubt man, das Mittelmeer schon riechen zu können. Zur Überbrückung bis zum Abendessen gibt's noch ein Mandelcroissant. Eine weise Entscheidung, wie sich herausstellt: unser Hotel hat das einzig offene Restaurant im Ort, und wir gönnen uns ein ausgewachsenes 3-Gänge Menü, bestehend aus Salat, einem großen Teller Pommes Frites mit Ketchup und Crème brûlée.

### **Tag 7: St. Sauveur s. Tinée nach Menton (105 km, 2100 hm)**

Schlusssetappe! Kaum zu glauben, dass wir bereits eine Woche unterwegs sind! Drei Berge trennen uns noch vom Mittelmeer. Das Frühstück fällt trotz Sonntag sehr einfach aus: Milchkaffee, Baguette mit Butter und Marmelade.

Angenehm locker geht's bei blauem Himmel zum Col de St-Martin, noch ein langweiliger Retorten-Ort. Umso schöner ist der folgende Ort im Tal: St-Martin-Vésubie. Hier genießen wir schon fast südfranzösische Atmosphäre und ein feines zweites Frühstück mit tausenden anderen Touristen - sehr ungewohnt nach einer Woche auf einsamen Bergstraßen. Beim Losfahren sind leider die aufpoppenden Quellwolken nicht zu übersehen: so stoppt das Gewitter unseren Sturm auf den legendären Col du Turini schon in dem Dörfchen Bolène, wo wir eine fast zweistündige Zwangspause in einem Hauseingang verbringen. Mit voranschreitender Zeit mache ich mir schon Gedanken zu einem Plan B oder C: Taxi nach Menton - geht irgendwie gar nicht. Direttissima nach Menton - auch keine wirkliche Option, da bliebe noch eine Rechnung offen!

Endlich scheint das Gewitter in einem Nebental zu stehen und wir starten durch. Mit gebündelten Kräften erklimmen wir den letzten



*La France profonde*

richtigen Pass dieser Tour, den legendären, auch Rallyefans bekannten Col du Turini: bei Sonne sicher wunderbar, für uns nur die grüne Hölle, kaum Sicht und immer wieder Regen, weiter oben auch frisch. An der Passhöhe ein kurzes Foto und ein Riegel. Die Abfahrt ist leider auch keine Erholung: die Straße ist schmal und schlecht, Ölflecken, eine frische Aufkiesung und Schlaglöcher wechseln sich ab, nass ist sie natürlich sowieso. Ab Mitte der langen Abfahrt trocknet die Straße langsam ab und es kommt Fahrfreude auf.

Nach einem kurzen Boxenstopp in Sospel gilt es noch, eine letzte Welle zu überwinden, den Col de Castillon. Olivenbäume und Straßenschilder nach Nizza hatten wir heute

schon mehrfach gesehen, aber jetzt können wir das Meer sehen!

Neben der Freude über die großartige Tour macht sich ein trauriges Gefühl breit: schon wieder vorbei! Eine traumhafte Tour durch phantastische Berglandschaften auf meist wenig befahrenen Nebenstraßen geht zu Ende.

Aber jetzt wird der Sieg gefeiert und die Freude ausgelebt: wir checken schnell im Hotel ein, lassen die Rucksäcke zurück und fahren los, die Plaquette zu suchen. Am Hafen werden wir fündig, noch ein paar Fotos. Dann noch etwas Posen und den gemütlichen Teil des Tages genießen.

Sebastian



*Plaquette in Menton*



↑ Am Ziel in Menton ↓



# Geheimtipp: SuperGiroDolomiti



Jeder Radfahrer, ob Mountainbiker oder Rennradfahrer, landet in seiner Amateurlaufbahn früher oder später bei einem Radmarathon. „Kilometerfressen“ ist dabei auf einem Rennrad um einiges leichter. Im Alpenraum gibt es zahlreiche Radmarathons, die noch zusätzlich mit entsprechend vielen Höhenmetern aufwarten. Die längsten sind berühmt berüchtigt und die meisten Radler möchten zumindest einen davon in ihrem Leben einmal gefinished haben. Den „Öztaler“ kennt quasi jeder und auch das Schweizer Pendant „Alpenbrevet“ mit seinen unterschiedlichen Streckenangeboten (die längste Platinstrecke ist noch umfangreicher als der Öztaler mit 5 Pässen, 264 km und 6831 hm; [www.alpenbrevet.ch](http://www.alpenbrevet.ch)) haben sich einen Namen gemacht. Diese Radmarathons sind große Events mit tausenden Teilnehmern. Beim

Öztaler Radmarathon erhält man einen Startplatz - aufgrund des hohen Andrangs - sogar nur mit Glück im Losverfahren. Vielen Radlern ist dieser Andrang zuwider und gerade „alte Hasen“ schrubben solche Distanzen dann „zum Genuss“ außerhalb der Rennevents. Doch es gibt einen letzten extremen Alpen-Radmarathon, der so gut wie unbekannt ist und nur wenige hundert Starter anlockt und er ist sogar noch härter als der Öztaler: der SuperGiroDolomiti.

Der SuperGiroDolomiti wurde 2014 ins Leben gerufen. Er findet am gleichen Tag wie die Dolomitenrundfahrt statt und hat Teile der Strecke mit dieser gemeinsam. So hatten die Veranstalter der Dolomitenrundfahrt diese seit ihrer 27. Auflage um den SuperGiroDolomiti erweitert. Die klassische Rundfahrt - als Umrundung der Lienser Dolomiten - beträgt 112 km mit



1860 Metern Höhenunterschied. Der SuperGiroDolomiti weist 232 km und 5234 Höhenmeter auf. Diese Zahlen sind nicht gemaschelt, sie werden auch von den genaueren GPS-Geräten so wiedergegeben. ([www.dolomiten-sport.at](http://www.dolomiten-sport.at))

Was den SuperGiroDolomiti auszeichnet, ist die unglaubliche Schönheit der Landschaft, durch die sich die Teilnehmer begeben. Start und Ziel ist das malerische Lienz. Nach einem ersten Anstieg über den Gailbergsattel wartet als erster Pass der Plöckenpass mit einer Abfahrt nach Italien und dem weiteren Anstieg zum Lanzenpass. Dieser wurde zwar eigens für den „Giro d'Italia“ 2012 neu asphaltiert, davon sind aber größtenteils durch erneute Verwitterung kaum noch Zeichen zu sehen. Danach ist der Nassfeldpass zu bewältigen. Nach diesem „Italienausflug“ führt die Strecke zurück nach Kötschach, wo an die klassische Dolomitenrunde angeschlossen wird, um den Kartitscher Sattel anzugehen und sich dann auf den Rückweg nach Lienz zu machen.

Ende der Saison 2017 hatte ich zusammen mit einer Bekannten beschlossen, in 2018 auch einen anderen Radmarathon zu fahren, als die sonst so üblichen Verdächtigen. Wir recherchierten im Netz und meldeten uns dann kurzerhand für den SuperGiroDolomiti an. Die Strecke war mir völlig unbekannt, umso besser! Dani hatte eine Woche später ein MTB-Rennen, weshalb er sich für die kürzere Dolomitenrundfahrt entschied. Meine Bekannte musste leider aufgrund eines Radunfalls das Rennen absagen. Es waren etwas über 300 Starter gemeldet und davon rund 20 Frauen. Vorweggenommen: Ins Ziel kamen 278 und davon 15 Frauen. Mein Ziel war finishen und nicht letzte Frau werden, denn für diesen Radmarathon melden sich bei den Frauen in der Regel nur ambitioniertere Fahrerinnen, die etwas schwächeren Teilnehmerinnen wählen die kürzere Strecke der Dolomitenrundfahrt.

In der übersichtlichen Anmeldeliste des Radmarathons wurde ich dann von einigen bay-

erischen Mitstreitern entdeckt und über soziale Netzwerke kontaktiert, um sich vor Ort live zu treffen. Das Event ist eine so kleine und feine Veranstaltung, dass man sich kaum übersehen kann. Im Zelt der Veranstaltung traf ich dann die Bekannten aus Bayern. Aus der Niederbayerischen Ecke waren einige Radler, die schon öfter mitgefahren waren, und ich ließ mir von der Strecke berichten. Eine nette Radlerin aus München, die dieses Jahr die kürzere Rundfahrt absolvierte, warnte mich vor vielen Streckenabschnitten, und ich spürte, wie in mir die Panik hochkroch. Besonders der Lanzenpass wurde von allen explizit als schwierig erwähnt. „Lisa, halt unbedingt den Lenker in der Abfahrt fest!“, wurde mir eindrücklich geraten. Der Lanzenpass - eine alte Kriegsstraße - wurde auch bei der Fahrerbesprechung als Risikoabschnitt erwähnt, da es durch Regenfälle der letzten Tage zu Murenabgängen gekommen war und die Strecke zwar gesäubert wurde, aber durch Regen und Gewitter weiterhin Schmutz in Form von Erde und Steinen auf dem Asphalt liegen könne. Dazu ist der Teer oft rissig mit Schlaglöchern und besonders auf der Seite der Talfahrt existieren enorme Verwerfungen und Bodenwellen. Die Italienischen Streckenposten würden die Fahrer aber rechtzeitig warnen. Ein weiterer Bekannter, Jörg aus Nürnberg, der jährlich teilnimmt und dieses Jahr dann auch seinen Rekord brechen konnte (wobei er mit der ersten Frau Nadja Prieling im Feld unterwegs gewesen war), erzählte von seinen Erfahrungen mit dem Lanzenpass. Dieser Pass sei extrem steil mit langen Passagen zwischen 15 und 20%. Es verliefen immer wieder metallene Wasserrinnen und Gitter quer über die Fahrbahn, die bei Nässe extrem rutschig werden und aufgrund der Steilheit würde dann gern mal ein Rad durchdrehen. Er habe auch schon einen Sturz bergauf gesehen, als jemandem auf einer rutschigen Rinne das Vorderrad weggerutscht sei. Das Wiederaufsteigen aufs Rad wäre bei

der Enge der Strecke und Steilheit ebenfalls eine Herausforderung. Mich beschlich ein mulmiges Gefühl: auf was hab ich mich da eingelassen? Die Wettervorhersage verhiess nichts Gutes: Gerade am Nachmittag war das Risiko für Schauer und Gewitter hoch, was dann nasse Abfahrten mit sich bringen würde. Mit den zahlreichen Berichten, Ratschlägen und einem mulmigen Gefühl ging es dann nach der Kaiserschmarrn-Party am Vorabend ins Bett.

Am nächsten Morgen trudelte ich mit den anderen Teilnehmern des SuperGiroDolomiti am Start ein. Die Dolomitenrundfahrt startete zeitversetzt erst später am Vormittag. Es gab trotz der wenigen Starter sogar drei Startblöcke. Ich traf dort auf Jörg und wir beäugten das überwiegend aus Männern bestehende Teilnehmerfeld. Er gab mir noch ein paar Tipps zur Strecke, bevor es nach dem Startschuss erst einmal recht flach dahin lief bzw. rollte. Das Szenario hört sich harmloser an als es war. Ein

Großteil der Fahrer fuhr los, als wenn es um Leben und Tod ginge. Man musste höllisch Acht geben, nicht mit anderen zu kollidieren. Selbst nach den ersten paar Kilometern war die Gefahr nicht gebannt. Das Feld fuhr geschlossen, die ganze Straßenbreite ausfüllend. Größere Lücken gab es nicht. Aus unerfindlichen Gründen kam es immer wieder zu abrupten Abbremsmanövern, wodurch teilweise Vollbremsungen hingelegt wurden, um dann gleich wieder wie bescheuert loszusprinten. Manchmal konnte man den Grund des Bremsens erahnen: ein paar Polizei- und Feuerwehrautos am Straßenrand, die aber null Komma null Aktivitäten zeigten. Ich kam mir vor wie in einer aufgeschreckten Viehherde. Dazu gab es zahlreiche Fahrer, die in dem dichten Gedränge noch versuchten, Plätze gutzumachen und sich zwischen den anderen Fahrern nach vorne schieben wollten. Ein sinnloses Unterfangen, weil das Feld so eng war, dass die Fahrer nebeneinander wenige Zentimeter



*Immer hochkonzentriert in den Abfahrten bleiben.*

Platz und auf den Vordermann gerademal eine Radlänge Abstand hatten, wenn überhaupt.

Am ersten Anstieg zog sich das Fahrerfeld allmählich auseinander. Ich wollte zwar nicht letzte Frau werden, aber ich wollte mich auch nicht zu stark quälen, sah das Ganze mehr so als „Test für den Öztaler“ und genoss das Radeln durch herrliche Landschaften sehr. Ich hatte eigentlich geplant, mich von meinen mitgenommenen Gels und Riegeln zu ernähren, wobei ich die meisten der Gels in ein kleines Fläschchen umgefüllt hatte, welches in meiner Trikottasche steckte. Alle 30 Minuten wollte ich ein Gel nehmen. Leider verlor ich nach der ersten Abfahrt den Deckel des Fläschchens, als ich einen Schluck daraus genommen hatte, und ich hatte keine Lust umzudrehen, um den Deckel zu suchen. Also machte ich ein Experiment: ich trank aus der Flasche einen großen Schluck, der ungefähr 4 Gels entsprach (nach Augenmaß) und warf die Flasche an passender Stelle an den Straßenrand. Die nächsten zwei Stunden nahm ich nichts zu mir, um meine Verdauung nicht zu belasten, und die restliche Strecke verzehrte ich meine restlichen Gels und Riegel und tankte an den Verpflegungsstationen mit Bananen auf. Im Nachgang muss ich sagen, dass es recht gut funktioniert hat und ich keine Beschwerden hatte. An den Stationen gab es kaum Gedränge, was ich als äußerst angenehm empfand. Allmählich näherten wir uns der Mittagszeit und Italien. Als wir ins erste Dorf nach der Grenze einfuhren, war ich den Tränen nahe. Es war so unsäglich schön dieses „Bella Italia“. Die Leute standen am Straßenrand und jubelten. Auch aus den Fenstern rief man uns zu. Es war so herrlich! Und dann kam er näher: der Lanzenpass. Wir bogen auf eine schmale und steil ansteigende Straße ein. Die Straße war kaum breiter als ein PKW. Während des Rennens war die Abfahrt des Lanzenpasses für Autos gesperrt, die Auffahrt war in Auffahrtrichtung für Anwohner freigegeben. Zwei

Autos können dort einander nur an Stellen mit Ausweichbuchten passieren. Ein Auto und ein Radfahrer haben dort so gerade eben nebeneinander Platz. Das macht es natürlich kritisch, wenn ein Auto sich an einem Pulk von Radfahrern bergauf vorbeischiebt. Die Radfahrer müssen sich dann hintereinander einfädeln und am Straßenrand fahren. Da die Straße aber sehr schlecht war, mit vielen Löchern und Rissen, sowie viel Schmutz und feiner Erde und dazu noch vom nächtlichen Regen teils nass, war ich von jedem Auto extrem genervt. Dazu war die Straße fast dauernd über 15 % steil, was das Ganze zusätzlich erschwerte. Wendete man seinen Blick jedoch in die Landschaft, wurde man vollständig entschädigt. Das ganze Tal ist recht unberührt und wenig touristisch. Der Pass zog sich und zog sich und jeder, ja wirklich jeder Fahrer war von der Drückerei im letzten großen Ritzel sichtlich genervt. Ohne Ausnahme! Ein Ächzen und Schnaufen waren unsere ständigen Begleiter. Ich hatte manchmal das Gefühl, dass wir gar nicht vom Fleck kamen. Ich schaute auf den Tacho und sah „3 km/h“ dort stehen und rechnete mir aus, wie lange ich für die letzten paar Kilometer denn bei der Steigung noch brauchen würde. Aber auch dieser Pass hatte sein Ende und der Schrecken begann nun erst.

Die Abfahrt vom Lanzenpass war ebenso steil wie die Auffahrt und mit vielen Spitzkehren gespickt. Leider war die komplette Straße von feinem Splitt und Sand bedeckt, so dass man gezwungen war dauerzubremsen. Ich hatte Angst, dass meine Felgen überhitzten, denn mittlerweile war es richtig sommerlich heiß geworden. Ich blieb in einer größeren Kehre stehen und befühlte meine Felgen. Das Metall war sehr warm, aber nicht extrem heiß. Gut, dass ich ein Fliegengewicht bin. Neben mir stand ein Radler, dessen Alubremssflanke von der Carbonfelge geplatzt war und er wartete auf einen Streckenwagen. Leider hatte man kein Mobilnetz, um zu telefonieren. Ich versprach ihm,

bei der nächsten Gelegenheit die Rennleitung zu informieren, dass er dort wartete und ich fuhr nach einigen Minuten Warten weiter, immer schön langsam um die kiesigen Kurven im steilen Profil. Nach einem anschließend weniger kurvigen Teil ging es durch Wald und an Wiesen vorbei, weiter auf engen kleinen Straßen. In regelmäßigen Abständen standen italienische Streckenposten mit gelben Fahnen und warnten uns, langsam zu fahren, weil große Schlaglöcher, Risse, Bodenwellen und Kies die Fahrbahn säumten. Solche Bodenwellen hatte ich in meinem Leben noch nie gesehen! Eine davon war sogar über einen halben Meter hoch! Am Ende der Abfahrt angekommen war ich fix und fertig, weil ich die komplette Zeit höchstkonzentriert war und zudem durch die Angst gestresst war. Aber es warteten ja noch zwei Anstiege auf mich.

Es war mittlerweile enorm heiß und der Schweiß floss und floss bei der Auffahrt des Nassfeldpasses. Das Feld war nun weit aus-



*Sich quälen kann so schön sein.*

einandergezogen und man traf mittlerweile nur auf wenige Fahrer und war längere Abschnitte alleine unterwegs. Die folgende Abfahrt war das komplette Gegenteil der letzten vom Lanzenpass. Mit perfektem Asphalt auf breiter Straße und eher langen Kurven konnte man abwärts düsen. Unten angekommen folgte ein längeres Stück Strecke, das mit geringer Steigung dahinfuhr. Ich pirschte mich an eine Gruppe aus vier Männern heran, um mich ein Stück im Windschatten ziehen zu lassen. Daraus wurde aber nichts, weil die Männer sich nach kurzer Zeit bereits gegenseitig das Führen der Gruppe verweigerten und die Gruppe im Streit immer langsamer wurde. Zu langsam für meinen Geschmack! Ich fühlte mich gut und da keiner ziehen wollte, setzte ich mich an die Spitze der Gruppe, um nicht wertvolle Zeit zu verlieren. Ich war zugegeben wütend, dass man einer Frau zumutete, bei so einem Event das Tempo zu machen, aber ich wollte keine Zeit liegen lassen und die nächsten zwei potentiellen Mitstreiter waren schon in Sichtweite und ich holte sie auch bald ein. Ich dachte wenigstens hier Windschatten zu bekommen. Zu meinem weiteren Ärger wollte von den beiden auch keiner vorne fahren und ich machte also weiter mein Ding. Als ich einen Führungswechsel erzwingen wollte, musste ich feststellen, dass nur noch ein Mann unmittelbar hinter mir war und die anderen nicht mitgegangen waren. Da wir aber dann schon am nächsten Anstieg angelangt waren, musste sowieso wieder jeder sein Tempo machen. Die Quellwolken über den Bergen waren bereits ganz schwarz und kurz darauf verdunkelte sich der Himmel über mir und es entlud sich ein heftiger Schauer. Der Regen prasselte nur so auf mich hernieder und die dicken Tropfen schmerzten auf blanker Haut. Für meine Regenjacke war es jedoch viel zu warm. Alsbald war ich nass bis auch die Haut und meine Schuhe komplett vollgelaufen. Die Auffahrt war jedoch vom Profil nicht stetig stei-



*Wenn einem der Regen ins Gesicht peitscht.*

gend, sondern es gab immer wieder Flachstücke und sogar kleine Abfahrten. Durch den Regen waren meine Bremsbeläge vollgesaugt und das auf der Straße befindliche Wasser dämpfte als Film auf dem Felgenmetall die Bremswirkung. Ich fuhr extrem vorsichtig weiter. Dazu gab es einige größere Schlaglöcher. Als ich über eine kleine Kuppe fuhr, gab es unmittelbar dahinter ein tiefes Schlagloch, welches man kaum sah. Ich hatte so etwas noch nicht erlebt: als mein Vorderrad in das Loch geriet, riss es mir fast den Lenker aus den Händen, mit denen ich den Lenker an den Schalt-/Bremshebeln oben hielt. Ich konnte gerade noch den Lenker erneut greifen. Das war mir eine Lehre und ich fuhr fortan mit Unterlenkergriff auf Flachstücken weiter. Kaum schien mein Trikot wieder durch die Sommerwärme getrocknet, kam der nächste heftige Schauer. Meine Brille lief an und ich konnte nichts mehr sehen und steckte die Brille

in die Rückentasche. Nun peitschte mir der Regen in die Augen. So fuhr ich weiter und weiter. Ich kannte die Strecke nicht und konnte nicht einschätzen, wie weit es noch bis zum Gipfel war. Daher sparte ich an meinen Kräften und hoffte, dass der Regen bis zur Abfahrt aufhören würde. Und tatsächlich, wenige Höhenmeter unter dem Gipfel wurde es allmählich trocken und blieb es auch die komplette Abfahrt lang. Der letzte lange Abschnitt zurück zum Ziel verläuft zwar leicht fallend jedoch mit erheblichem Gegenwind. Als ich nach der Abfahrt auf dieses letzte Stück einbog, fuhr noch drei Männer mit mir. Einer davon - aus Landshut mit dem Trikot der Bikewuiderer - kannte die Strecke offensichtlich genau und er forderte uns auf, eine Gruppe zu bilden, bei der wir einen rotierenden Führungswechsel machen sollten. Das taten wir auch. Es stellte sich als das einzig richtige bei dem starken Gegenwind heraus. Wir

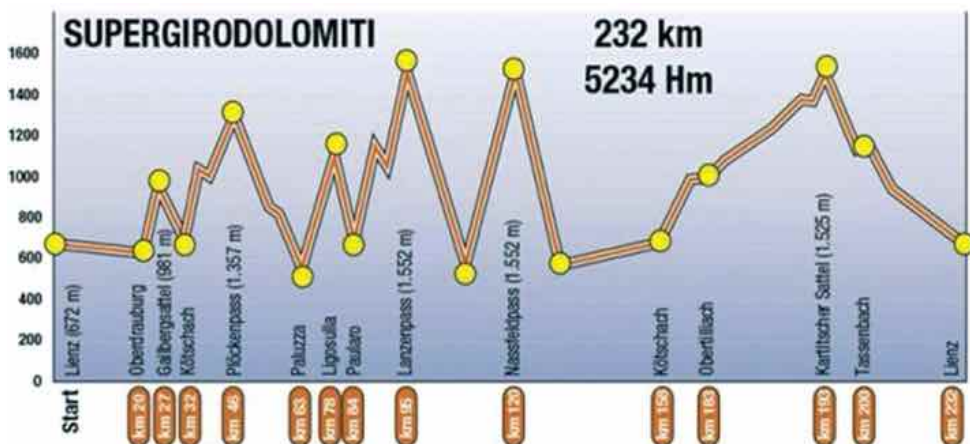
holten noch eine Frau ein und fuhren zu fünfz weiter. Als wir nach Lienz auf die Zielgerade einbogen, legte ich noch einen Sprint hin, um nicht als eventuell letzte Frau ins Ziel zu kommen. Wie sich herausstellte, war dieser Sprint unnötig, weil erstens die Frau in unserer Schlussgruppe nach mir über die Startlinie gefahren war und somit wenige Sekunden vor mir in der Gesamwertung landete und zweitens weil ich auch so nicht letzte Frau beim Supergiro geworden wäre. So brauchte ich für die gesamte Strecke 10 Stunden und 8 Minuten. Im Nachgang muss ich sagen, dass ich mit meiner Ernährung gut zurechtkam. Leider war mein Pacing nicht optimal. Natürlich war dies auch dem heftigen Regen am letzten Pass geschuldet, wo ich deutlich unter meinen Möglichkeiten war. Jedoch konnte ich mich mal wieder nicht ausreichend schinden. Meine Standzeit belief sich auf 34 Minuten, was natürlich ein No-Go für mich darstellte. Da ich mich nicht völlig verausgabt hatte, machte ich am darauffolgenden Tag mit Dani und Jörg bei der Rückfahrt von Lienz noch einen kleinen Stopp und eine Fahrt die Glocknerstraße von Norden hinauf - weil wir eh gerade in der Gegend waren ;-))

Der SuperGiroDolomiti ist auf jeden Fall ein Radmarathon, der für jeden taugt, der sich etwas schinden will und für alle Hasser von Massenveranstaltungen ein absolutes Muss!

Lisa



Endlich im Ziel



Höhenprofil der SuperGiroDolomiti

# Innradtour Von der Quelle am Malojapass bis Passau-Vilshofen- Vilsbiburg-Erding-München

**Freitag, 27.07.2018**

Start vom HBF-München um 7:15 Uhr mit dem Zug nach St. Moritz über St. Margareten und Chur. An Bord waren: Ippi, Albert und ich. Die Strecke Chur bis St. Moritz zählt zum Weltkulturerbe und begeisterte durch die imposante Steckenführung. Durch zahlreiche Tunnel und abenteuerliche Viadukte ging es hoch und höher.

Vom Bahnhof St. Moritz ging es nach kurzer Suche weiter per Rad nach Champfer ins Hotel Europa, welches ca. 3 km entfernt lag. Da wir rechtzeitig ankamen, fuhren wir noch zum

Maloja-Pass 1815 mtr., dem eigentlichen Start für unsere Radtour. Die Quelle des Inn ist nochmal ca. 400 m höher zwischen den Felsen und war leider mit dem Rad nicht erreichbar. Als wir wieder zurück ins Hotel kamen, war Poldi auch schon da. Er kam mit dem Zug, Bus und das letzte Stück per Rad aus Österreich. Nach dem Abendessen im Hotel und einem Absacker an der Bar ging's ins Bett.

Auffallend beim Frühstück am anderen Morgen waren die vielen Bediensteten, die um uns herumsprangen. Kein Wunder, dass die Schweiz so teuer ist!



*Das Foto sagt schon alles*



*Ein Traum für Bergziegen*

### **Samstag, 28.07.2018**

Nach dem Frühstück wurde gepackt und es ging über sehr schöne Waldwege am Hang entlang bis St. Moritz und dann weiter am Inn entlang. In St. Moritz sieht man des Öfteren RR mit Chauffeur und armen Leuten im Fond.

Eigentlich dachte ich, der erste Tag wird ganz locker bei ca. 1000 mtr. Abfahrt. Aber weit gefehlt, denn locker ging es nur über die Hauptstraße, der Inntalradweg ging wegen der Schluchten immer wieder rauf und runter - eigentlich das anstrengendste Teilstück des Inntalradweges. Doch der grüne Inn und das tolle Panorama entschädigten uns für die Mühen.

In Cernes gab es einen kleinen Imbiss, danach fuhren wir einige Zeit durch einen Skulpturenpark, den man die Strecke entlang errichtet hatte, somit kam die Kunst auch nicht zu kurz.

Das eigentliche Tagesziel war Martina vor der Österreichischen Grenze. Leider gab es dort keine Übernachtung für uns, sodass wir weiter bis Pfunds fahren mussten, um dort ein Quartier

zu suchen. Hier klappte die Hotelsuche schon im zweiten Anlauf mit einem 8-Bett-Zimmer im Hotel „Zur schönen Aussicht“ mit dem Motto „beim Bauern zu Gast“. Das Quartier, die Aussicht und das Essen waren hervorragend.

105 km und 970 hm waren für den ersten Tag recht ordentlich. Zufällig war an diesem Tag auch ein Waldfest, das wir natürlich besuchen mussten. Dazu waren noch ein paar Höhenmeter zu Fuß fällig, die wir gerne in Kauf nahmen. Das Fest war wie immer auf dem Land sehr gut besucht und für alle gab es die passenden Getränke. Die Dorfjugend ließ richtig die Sau raus.

### **Sonntag, 29.07.2018**

Es ging weiter am grünen Inn entlang. Viele Rafting- und Paddelboote waren unterwegs und man konnte das Gejohle der Mitfahrer von weit her hören. Auch der Radweg war gut frequentiert und Ippi hatte bei einem Wendemanöver einen Zusammenstoß mit einer jungen Dame, die Bremsen ohne Funktion an ihrem Fahrrad



*Der St. Moritz See*



*Egon, Albert und Poldi*



hatte. Ihr Überschlag blieb zum Glück ohne Folgen. Ippi hatte einen Achter im Vorderrad und ein paar Schrammen am Bein. Dank meines Speichenspanners konnte er den Achter wieder zentrieren, die Schrammen heilen von selbst. Mit Flick- und Werkzeug verlässt sich Ippi gerne auf seine Mitfahrer, dafür bedankt er sich aber immer höflich. Auf dem Radweg begegneten uns mindestens 50% mit einem E-Bike.

So gegen 17 Uhr erreichten wir Telfs unser Tagesziel. Zuvor statteten wir Schloß Stams noch einen Besuch ab. In Telfs trafen wir Franz Willenecker, genannt Bananen-Franz, der mit Ippi zuvor telefonischen Kontakt aufgenommen hatte. Franz war natürlich mit seinem alten, neuen VW Cabrio angereist. Das Fahrzeug ist so perfekt restauriert, dass man aus dem Motorraum essen könnte. Für jeden Zylinder gab es einen separaten Temperaturmesser, die Mittelkonsole sah aus wie im Starfighter.

Wir fanden ein schönes Hotel mitten in der Stadt mit modernen Zimmern und schönem

Ausblick. Sehr gutes Abendessen gab es beim Griechen gegenüber.

### Montag, 30.07.2018

Albert hatte die ganze Zeit schon Probleme mit seiner Schaltung, so suchten wir ein Radgeschäft und ließen eine neue Schaltung einbauen, auch spendierte Albert seinem Bike noch zwei neue Griffe. Ippis Bemerkung: „Damit kann man es jetzt besser wegwerfen!“ Während der Montage besuchten wir die örtliche Kirche St. Peter und Paul.

Endlich besuchten wir auch einmal Zirl, die kleine Stadt an berühmten Zirlerberg mit vielen netten kleinen Winkeln, an der man immer nur vorbeirauscht oder sich hochquälte. Das Eiscafé war mäßig und der Espresso ein Graus.

Die Strecke zwischen Zirl und Innsbruck parallel zur Autobahn war besonders schlimm, da es keinen Schatten gab, dafür aber viele Abgase. Gegen Mittag trafen wir in Innsbruck ein und besuchten wie weitere Individualisten



Der grüne Inn



Franz und sein super VW Cabriolet

die Touristenattraktion, das goldene Dacherl. Ein Treffen mit Alberts Sohn Tobias, der in Innsbruck lebt, kam nicht zustande, weil er mit Sommergrippe im Bett lag. Ob sie blond oder brünett war, haben wir nie erfahren.

Zum Mittagessen hatten wir uns einen schattigen Biergarten außerhalb der Stadt ausgesucht, denn es war wieder ziemlich heiß. Wir fuhren noch weiter bis Rattenberg, wo wir in dem einzigen Privathotel ein Zimmer fanden. Ein Privathotel in Österreich hat maximal 6 Zimmer und ist steuerlich begünstigt. Das Dorf ist klein, hat aber sechs Gaststätten und einen schönen Dorfkern. Auf dem Berg gab es das Sommertheater „Der Glöckner von Notre Dame“, doch außer Ippi wollte niemand die Rampe mit 25% hochfahren.

### **Dienstag, 31.07.2018**

Das Ziel ist heute Rosenheim über Wörgl Kufstein und Kiefersfelden. In Kufstein war eine Mittagspause fällig, denn heute ist es sehr heiß



*Telfs*

und die Strecke ab Kiefersfelden auf dem Inn-Damm doch eher etwas langweilig. Die Sonne hatten wir zum Glück immer im Rücken, denn sonst wären wir auf der schattenlosen Strecke eingegangen.

Auf der Höhe von Raubling legten wir eine längere Pause an einem naturbelassenen Badesee ein und genossen das kühlende Nass. Heute waren es nur 79 km, sodass wir relativ früh in Rosenheim ankamen. Dabei fiel mir sofort ein Brauereiplakat ins Auge mit dem Slogan: „fließend bayrisch“. Auf dem Marktplatz konnten wir dieses direkt bei einem Weißbier ausprobieren. Wir fanden auch ein schönes Hotel mit einer Suite unterm Dach. Ein Spaziergang durch die Altstadt von Rosenheim, mit einem Besuch in einem Szenenlokal, rundete den schönen Tag ab.

### **Mittwoch, 01.08.2018**

Start in Rosenheim, es geht am Inn entlang bis Rott am Inn. Dort machten wir einen Abstecher auf den Berg hinauf zur Benedikti-



*Pause in Hall*



*Verdiente Pause am und im Spiralsee*

ner-Kirche, erbaut von den Asambrüdern. Die Familiengruft von FJS war wegen Umbaus gesperrt.

Danach wollte Ippi seine Tochter in Amerang besuchen. Beim Überqueren der Hauptstraße hat Ippi ein Ausweichmanöver gemacht und Albert ist ihm ins Hinterrad gefahren. Dabei wurden zwei Speichen aus der Felge gerissen. Ippi war sauer und schleppte sich mit dem Achter und erhöhtem Tempo bis Amerang. Bei Tochter Anna wurde das Hinterrad getauscht und natürlich gab es auch Kaffee und Kuchen. Die Enkelchen waren happy, den Opa mit seinen Freunden zu sehen.

Dann ging es weiter ins schöne Wasserburg. Bei einer Besichtigung von Wasserburg hatten wir Poldi verloren, doch Dank Handy fanden wir ihn wieder. Klar legten wir wieder mal eine Pause ein, diesmal an der Kirche am Bosnastand, dort gibt es die besten Würstchen



*Blick auf Wasserburg*

Süddeutschlands mit dem besten Brot. Es war wieder mal sehr heiß. Auf der Suche nach einem Hotel in Wasserburg und näherer Umgebung hatten wir kein Glück, und so mussten wir weiter Richtung Garz Waldkraiburg.

Der Weg dorthin war von besonderer Schönheit und ging über viele kleine Wald- und Feldwege. Unterwegs fiel uns in Aschau ein schöner Biergarten mit eigener Brauerei auf, den wir natürlich besuchen mussten.

Waldkraiburg war nicht unsere erste Wahl, aber bis Mühldorf war es noch zu weit und der kleine Hunger kam zurück. Auch waren es wieder mehr als 100 km und deshalb schmeckte es auch besonders gut beim Griechen. Poldi lud uns noch zum Nachtsch in einen Eisbar ein.

#### **Donnerstag, 02.08.2018**

Vor dem Start hatte Poldi einen Schleicher, der uns den ganzen Tag noch beschäftigte, insgesamt gleich vier mal. Nach Mühldorf Töging ging es nach Neuötting und Altötting.

Neuötting hat einen schönen Marktplatz und Altötting die bekannte Wallfahrtskirche mit der schwarzen Madonna. Hier hingen tausende von Krücken, Dankschreiben und Fotos von wieder Genesenen herum. Gleich daneben steht auch das „Hotel zur Post“ von dem ehemaligen Politiker Gerold Tandler und dort gibt es hervorragende Weißwürste, die wir getestet haben.

Danach ging es weiter nach Markt zum Geburtshaus des ehemaligen Papstes Benedikt. Ein trauriger Ort mit Null Atmosphäre.

Tagesziel war die Stadt Braunau auf der Österreichischen Seite des Inns. Eine schöne alte Stadt, die durch A.H. eine traurige Berühmtheit erfahren hat. Sein Geburtshaus steht noch, wird aber zum Glück nicht als Wallfahrtsort rechtsgerichteter Fanatiker genutzt.

#### **Freitag, 03.08.2018**

Vor dem Start nach Passau verabschiedete sich Poldi Richtung Heimat, einem Weiler bei Mattigkofen. Für uns war es die letzte Etappe



*Herzliches Wiedersehen mit Franz in Telfs*

entlang des grünen Inns. Entgegen unserer Kompass-Karte fuhren wir auf der östlichen Seite auf österreichischem Gebiet, es sollte die Schönere sein.

In Oberberg machten wir nach einer steilen Auffahrt eine Pause auf dem Markplatz in einer urigen Kneipe. Wir waren die einzigen Gäste, die nüchtern waren, und es war ein Wunder, dass die Wirtin es immer schaffte, die vollen Gläser ohne zu schwappen an den Tisch zu bekommen.

Danach ging es weiter nach Schärding, eine Stadt, die durch ihre vielen Blumen im öffentlichen Raum angenehm auffällt.

Kurz vor Passau kam noch ein Gewitter und wir retteten uns in eine kleine Raststation (s gelbe Eck). Gegen 15.00 Uhr kamen wir in Passau an und Ippi fand auch gleich ein Hotel im Zentrum. Dadurch hatten wir genug Zeit uns Passau anzuschauen und für Albert eine Fahrkarte zu kaufen, er wollte zurück zu Frau und Hund.



Gegerbt von der Sonne

### Samstag, 04.08.2018

Ippi und ich wollten auch noch von Passau mit dem Fahrrad nach Hause fahren. Zuerst an der Donau entlang bis Vilshofen und von dort aus an der Vils entlang. In Frontenhausen erwischte uns ein Gewitter mit Starkregen und wir retteten uns unter eine Unterführung. Vor Aham und vor Vilsbiburg mussten wir uns jedoch nochmals unterstellen und so kamen wir erst so gegen 18.30 Uhr nach Vilsbiburg.

Diesmal hatten wir mit 110 km wiederum die Hundert überschritten. Per Handy fand Ippi eine schöne Unterkunft am Hauptplatz in Vilsbiburg. Zum Abendessen haben wir uns beim Italiener mit Ippis Tochter Eva getroffen, die in der Nähe von Vilsbiburg wohnt. Von ihr kam die Empfehlung und die war sehr gut.

### Sonntag, 05.08.2018

Nach einem guten Frühstück in unserer Unterkunft Cafe Gabriel nahmen wir die letzte Etappe nach Hause in Angriff. Zuerst ging es kreuz und quer durch Gelände und teilweise der Vils entlang bis Velden. In Velden besuchten wir einen ehemaligen BMW-Arbeitskollegen von Ippi. Dieser schwärmte von seiner Apfelernte und so packten wir noch ein paar Kilo Äpfel in unsere Packtaschen.

Danach ging es den Imst-Sempt-Radweg entlang Richtung Erding. Auf der Strecke kamen uns von einer Veranstaltung Dutzende Motorradfahrer auf Motorrädern aus der Kaiserzeit entgegen.

Im Erding machten wir Mittagspause und genossen die hochsommerlichen Temperaturen auf dem Weg nach Hause. Auf dem Isarweg bog ich ab nach Neufahrn, während Ippi noch bis München musste.

Im Nachhinein betrachtet war der Innradweg eine der schönsten und am besten ausgeschilderten Flußfahrten.

Egon-Ippi

# Veloviewer Kacheln sammeln

Spätestens seit Gründung von Strava hat die virtuelle und elektronische Welt nach und nach auch die Radfahrer- (und Sportler-) Welt erobert. Wer im Jahre 2019 als Radfahrer Strava nicht kennt, ist entweder ein notorischer Technologie-Verweigerer, oder vor 1950 geboren - oder beides: So sind sich alle Strava-User einig: eine Fahrt, die nicht auf Strava gespeichert ist, hat nie stattgefunden!

Strava ist „geil“ - Trainings-Dokumentation, sich messen mit anderen Sportlern auf Segmenten und in diversen Challenges, und nicht zuletzt „Schulterklopfen“, durch Kudos für erbrachte Leistungen!

Aus den umfangreichen, durch GPS-Geräte aufgezeichneten Fahrten lässt sich jedoch noch viel mehr an Infos herausziehen. Und hier kommt nun Veloviewer.com ins Spiel. Ein mathematisch sehr talentierter Bursche Namens Ben Lowe programmiert diese Seite und erstellt aus

den Strava-Daten jede erdenkliche Statistik und mathematische Zahl. Welchem Ingenieur würde das nicht gefallen? Wolltet ihr nicht schon immer mal wissen, wie viele Fahrten ihr >100km oder >100miles schon zurückgelegt habt? Ein Vergleich der Jahre nach gefahrenen km, Stunden, Höhenmetern... Mit welchem Rad seid ihr in welchem Jahr wie viele km gefahren... Wie groß ist deine Eddington Nummer (Anzahl N Fahrten mit mind. N km)... Dies nur ein kleiner Auszug der Auswertungsmöglichkeiten.

Eine Auswertung hat mich jedoch erst 2016 in ihren Bann gezogen, als mich ein Transcontinental-Mitstreiter, Chris White (ridefar.info), auf die Veloviewer Tiles aufmerksam machte. Bis dahin konnte ich mit diesen „Kacheln“ einfach gar nichts anfangen. Also was hat es mit diesen „Tiles“ auf sich?

Die Weltkarte ist in lauter kleine Quadrate mit einer Kantenlänge von ca. 1 Meile (~ 1,61



Alle meine im Kartenausschnitt zurückgelegten Radtouren

km) unterteilt. Sobald deine in Strava abgelegte Tour in eine Kachel hineingeführt hat, ist diese Kachel „abgehakt“ und wird auf deiner Veloviewer-Karte farblich anders dargestellt. Mit diesen Kacheln lassen sich nun natürlich zahlreiche schöne „Spielchen“ und Zahlenauswertungen machen. Um ein echter „Explorer“ zu sein, sollte man natürlich möglichst viele neue Kacheln pro zurückgelegter Strecke sammeln. So gibt es u.a. natürlich Ranglisten für die gesammelten Tiles. Meine Lieblings-Challenge ist inzwischen jedoch, mein „max. Square“ zu vergrößern. Im max. Square bilden ausgefüllte Tiles ein neues großes Quadrat, das keine „Lücken“ aufweist. Der führende Engländer Jonathan France hat von London aus inzwischen ein 101 x 101 Tiles großes Quadrat gesammelt!

Aber das eigentliche Reizvolle ist, dass ich bei jeder Erweiterung meines max. Square komplett neue Strecken fahre. Und da nicht jede Tile über befestigte Straßen zu erreichen ist, eignet sich für diese Art der „Kachelsuche“ am besten ein Crosser oder Gravelbike, was das Ganze

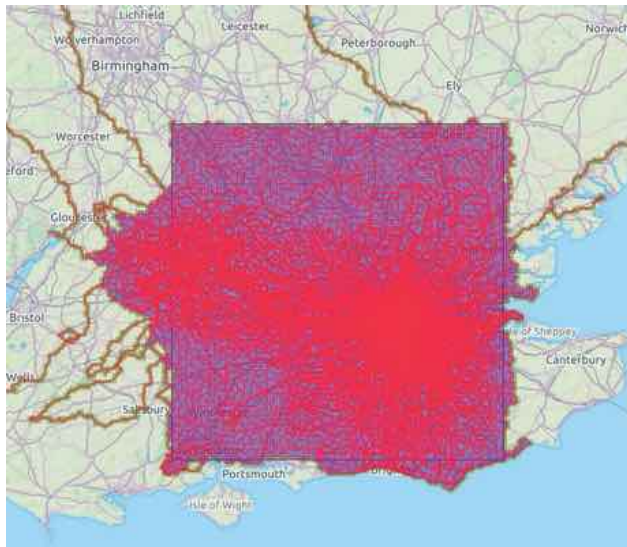
noch mehr zur „Explorer“-Tour macht.

Was mir in den beiden letzten Jahren durch diese Fahrten und das Planen derselben erst bewusst geworden ist, ist die Vielzahl und Größe von Wäldern, die wir in Bayern haben, deren Durchquerung mitunter recht abenteuerlich ist! Und wie viele unbekannte Strecken es noch in unmittelbarer Nähe meines Wohnortes gab!

Planen lassen sich diese Veloviewer Explorer-Touren hervorragend mit nur wenigen Clicks im Strava-Routenplaner mit einer entsprechenden Erweiterung von Veloviewer, wobei „erfahrene“ und neue Tiles schön farblich unterschieden werden.

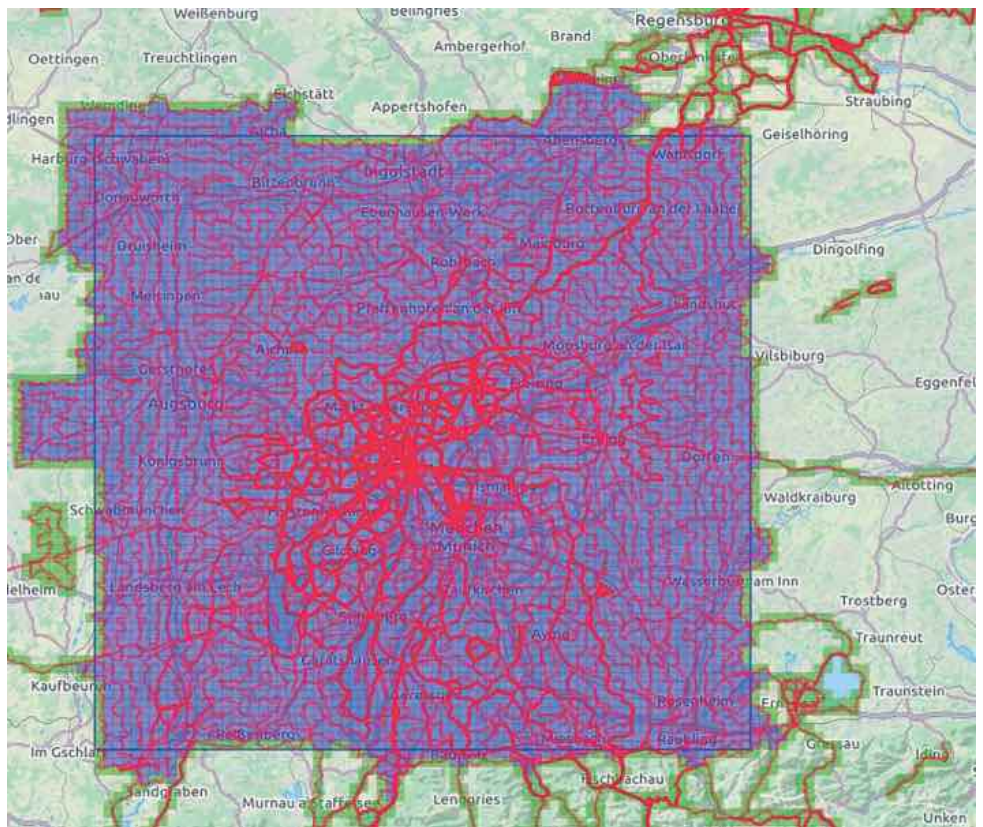
Mit der Basisversion von Veloviewer kann sich (nach Anmeldung) jeder Strava-User eine beschränkte Anzahl von Touren importieren, und ein wenig rumspielen und mal schauen, wo sich in seiner Nähe noch unentdeckte Wege und Straßen befinden - und man wird mit Sicherheit überrascht sein, wie viele es davon gibt! Für ca. 14 € im Jahr für die PRO-Version kann der komplette Strava-Account importiert werden, und alle Features stehen zur Verfügung.

Nicht jeder muss gleich ein Fan des „max. Square“ sein. Allein das Planen von bisher unberührten Wegen in eigentlich bekanntem Terrain öffnet einem die Augen, was es mit dem Rad alles zu entdecken gibt! Traut euch! Das Fahrrad ist das beste Fortbewegungsmittel, um „Sehen“, „Erleben“ und „Distanz“ miteinander zu vereinen. „Training“ und „Intervalle“ sind ja auch mal gut, aber der eigentliche Spaß kommt erst im nächsten Level - dem Explorer-Level.

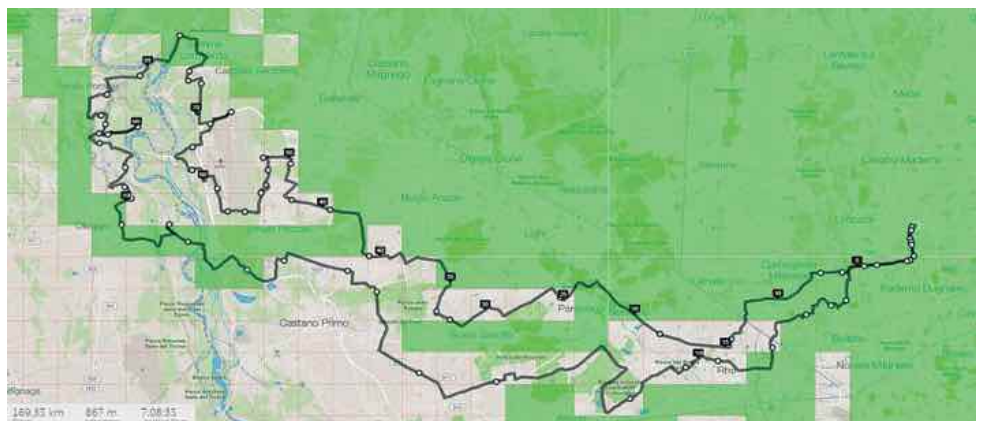


Max. Square 101 x 101 (blau umrandet) von Jonathan France von London aus

Jürgen Knupe



Mein max. Square von 72 x 72, von Bad Tölz bis Kelheim und von Buchloe bis über Wasserburg hinaus, mit Zentrum Dachau



Beispiel einer Routenplanung in Strava mit Veloviewer Erweiterung (grün: bereits „erfahrene“ Tiles)



AVL



AVL ELECTRIFICATION  
**SWITCHED ON AND  
FULLY CHARGED**

[www.avl.com/electrification](http://www.avl.com/electrification)



**Bereits 7 Teilnahmen beim 24-Stunden Rennen „Rad am Ring“ werfen die Frage auf: Was ist der Antrieb, der einen Sportler die Strapazen eines speziellen Wettkampfes immer wieder auf sich nehmen lässt? Mit einem bewusst völlig subjektiven Rennbericht versuche ich mir die Frage zu beantworten, was dabei erlebt wird. Und gehe auf die Spur des Wesentlichen.**

Schnaufen! Schnaufen! Ein stetes Geräusch verzweifelten Atemholens in gleichmäßigem Rhythmus. Ich kurbele das Rennrad bergan. Vor mir umfassende Schwärze, wie nur tiefe Nacht sie hervorbringen kann. Fernab großer Städte und bar jeder künstlichen Beleuchtung. Den einzigen Anhaltspunkt bilden rote Rücklichter in einer losen Perlenschnur. Sie reihen sich vor mir auf wie Glühwürmchen. In einer sich mühsam hinauf quälenden Karawane, die in die Dunkelheit entschwindet. Ein Ende ist nicht näher auszumachen. Ich trete mich mit stetem Pedaldruck dort hinauf. Gemeinsam mit vielen anderen.

In einer beeindruckenden Stille. Wir arbeiten. Jeder für sich in einen lichtlosen Kosmos des inneren Kampfes vertieft. So dass sich alsbald eine fast meditative Stimmung ergibt. In der sich vor allem die Geräuschlosigkeit hervortut. Wo es nur das leichte Kettenrasseln zu geben scheint. Und ein permanentes Schnaufen. Schnaufen.



Quelle:  
Ringtube.de



*2012 das erste Rennrad und direkt die erste Teilnahme, bei dem Rennen auf der Nordschleife. Nach einer MTB-Alpenüberquerung und dem dafür nötigen Training habe ich mich erstmals als fit gewöhnt, für das berühmte Abenteuer.*

Diese Stille wirkt auch deshalb so prägnant, weil bis eben noch vor allem ein RAUSCHEN vorgeherrscht hatte. Vielfach neu anschwellend, dröhnend - gefühlt nie endend. Das Geräusch einer rasanten Abfahrts-Kombination. Ein wahres Gedicht in Kurven und Schussabfahrten. Was eben erst jäh geendet hatte in einer „Wand“. Diese markierte den Wendepunkt, da sie direkt hinter dem tiefsten Punkt der Strecke aufragt.

Diese Wand nennt sich „Bergwerk“. - Eine steil aufragende Kurve, die von Stefan Belloff als Schlüsselstelle beschrieben wurde, für seine seit 35 Jahren ungebrochene Rekordzeit (innerhalb einer Rennsession) von 6:11 Minuten. Auf einem 620 PS Porsche 956-C Prototypen. Aber dieser Eintrag in die Rennstrecken-Analen ist heute unbedeutend. Denn fernab des unbestreitbar enormen Stellenwertes der Nordschleife im motorisierten Rennsport ist eine Glorifizierung der vor mir liegenden Landschaft völlig unnötig. Der besondere Wert der Strecke begründet sich für mich im Hier und Heute. Im Rad-Event,

in dem ich zur Stunde bis zum Hals stecke. Denn diese „Grüne Hölle“ begeistert vor allem durch die Kontraste, die sie zu bieten hat. Und dadurch, dass sie damit eines der wenigen Straßen-Amateurrennen darstellt, in dem der kompletteste Fahrer gefordert zu sein scheint.

Für viele Radfahrer mag es so ein bestimmtes Rennevent geben. Eines, von dem sie nicht recht die Finger lassen können. Bei dem ein anderer vielleicht sagt: das hab ich nicht so auf dem Schirm. Oder auch: das hab ich schon ver-



*Warten auf den Wechsel, bereit um loszulegen.*



*Im Staffelsport schultert jeder eine gleiche Verantwortung, das Teamziel zu erreichen. Runde für Runde. Im Bild ein toller Schnapsschuss: die Fahrer unserer 4er-Staffel ausnahmsweise gleichzeitig auf der Strecke und bei 80 km/h zusammen in einem Foto. Die Abschlussrunde im Jahr 2015 haben wir so symbolisch geteilt.*

sucht und nicht so sehr genossen. Bei dem man selbst aber auf Anhieb von Begeisterung erfasst wurde. Und seitdem immer wieder durch diese kleine Hölle gehen möchte. Für mich ist es die Rad am Ring 24-h-Renn-Veranstaltung auf der Nürburgring-Nordschleife. Und ich will in diesem Text das Erlebnis schildern, das mir dieses Rennen gibt.

Am meisten beeindruckt es mich immer wieder in der Nacht. In der sich alles zu verdichten scheint und dadurch intensiv erleben lässt:

2 Uhr Nachts stehe ich am Asphaltband, direkt an den Curbs. Rot-weiß bemalte Betonquader, die für Autorennen als süßsaure Streckenbegrenzung gedacht sind. Und überraschend hohe Stufen bilden. Das denkt man von den Fernsbildern so gar nicht! Da wird ein Rennfahrzeug mit ultraharten Federn mal so richtig durchgeprügelt. Schönen Gruß an die Wirbelsäule, denke ich. Na gut, das ist



*Die gesamte Nürburgring Grand Prix Strecke - genutzt als Fahrerlager. Sie ist besonders stimungsvoll, wenn es in die Nacht hinein geht.*

grad gar nicht mein Problem. Ingo ist jeden Moment zu erwarten. Er taucht jede Sekunde in der schnellen Kurve nach der Zielgeraden auf. - Nach einigen Durchläufen unseres 4er Teams sind die zu erwartenden Fahrzeiten jetzt ganz gut abschätzbar. Nein, nicht wie die vorhergehende. Sicher 5 Minuten langsamer: Die Kräfte schwinden nach und nach und es ist wirklich stockfinster da draußen, auf der Strecke: die „rasende Schwärze“. Da würde nur ein Bekloppter noch mit voller Geschwindigkeit in die Kurven gehen. - Wie noch bei Tageslicht.

Da ist er! Wedelt schon von weitem mit dem Arm. Damit er auszumachen ist. In dem Strom von Fahrern, die ein permanentes Surren auf der Strecke erzeugen. SIRR - SIRR - immer einen Meter an mir vorbei. Ingo bremst hart. Er japst irgendwas über Spaß oder Gras. Keine Ahnung! Der geübte Griff zur „Staffelflasche“ mit dem Zeitnahme-Chip, der unsere Hände wechselt. In meinen Flaschenhalter hinein stopfen. ZACK und LOS ! Mit einem Startsprint in den rasenden Strom hinein. Um die 1000 Fahrer werden jetzt noch auf der Strecke sein, nachdem die „kurzen Rennen“ alle durch sind. Genug, um auf der 26-km-Strecke noch ein reges Treiben zu erleben. Nach 10 Tritten überhole ich schon den

ersten. Der wird vor 5 Sekunden erst an unserem Wechselplatz vorbeigezogen sein. Zumeist ist die Geschwindigkeit im Grand-Prix-Streckenbereich (sprich: Nürburgring) sehr hoch. Weil alle mit frischer Kraft auf die Runde gehen. Oder auch nochmal die letzten Reste rausquetschen, da gleich der Wechsel ansteht. Da jedes Team unmittelbar vor dem eigenen Rastplatz wechselt. So wird die gesamte Grand-Prix-Strecke - auf der sonst auch die Formel 1 fährt - zu einer einzigen großen Wechselzone. Das Ganze bildet ein riesiges Fahrerlager mit Wohnwagen, Zelten und den Aufbauten der Teams. Alles zu dieser Stunde in ein vages Licht getaucht. Die Musik von Großanlagen ist auf Grund der Uhrzeit jetzt stark gedrosselt. Der Grillduft von vorhin inzwischen verzogen. So einige der Fahrer sind jetzt nach 12 Stunden Renndauer schon recht erledigt. So einer wird's gewesen sein, den ich eben kassiert habe. Noch in der Sprint-Beschleunigung.

Die Grand-Prix-Strecke ist unfassbar breit und bietet weit gezogene Kurven. Und auch hier schon mal so einiges an Höhenunterschieden. Nicht lang, aber knackig, im Bereich der Schikane und der „kleinen“ Boxenauffahrt. Welche man nimmt, um der Strecke durch die erweiterte Boxenzone zu folgen, die nur für Großevents



Höhenprofil Nürburgring Nordschleife

Quelle: Nuerburgring.de



*Durch die engste Kurve mit viel Schwung und mit so richtig Punch hinaus beschleunigen. Um vor der nächsten Kurve noch ein paar Plätze zu holen. Für die Rundenzeit egal. Doch das was ich hier suche: eine echte Gaudi!*



genutzt wird. Und innerhalb des Radevents, um noch mehr Platz für Team-Parzellen zu schaffen. Um die 6000 Radfahrer sind insgesamt vor Ort, plus jeweils Partner, Kinder, Familien. Einfach jeder, der Lust hat auf die Stimmung vor Ort. Nach diesem „Infield“ kommt direkt meine Lieblingskurve. Bergab in die kompakte Schikane. Die überhaupt engste Kurve des Rennens. Und \*swusch\* dann wieder einiges an Schwung aufbauen. Mit dem man sich durch diese markante bergauf-Linkskurve tragen lässt: Die dich hinauf führt und direkt durch die Grand-Prix-Boxengasse.

Und auf dieser Geraden - entlang der übergroßen Renngaragen - kann man sich dann nochmal sammeln. Kurz bevor man in den eigentlichen Schauplatz dieses Rennens eintaucht: die „Nordschleife“. Mit verwegendem Pinselstrich in die zerklüftete Eifel-Landschaft gezeichnet.

### **Fließende Abfahrten.**

Dort der Abzweig für die MTB-Fahrer, die (das gleiche Fahrerlager nutzend) jetzt scharf rechts in ihr eigenes Rennen abbiegen. Er kennzeichnet den Beginn der

grünen Hölle für die Rennradfahrer. Und ein Unterschied dringt ins Bewusstsein: Ab hier wird's zappenduster. Die Streckenbeleuchtung fehlt. So als hätte sie sich in Angst davon gemacht, vor der schwarzen Schlange. - Bedrohlicher Asphalt, der so viel schon erlebt hat.

Schon in den ersten Kurvenzügen stellt sich so ein bestimmtes Gefühl ein, das mich an dieser Stelle immer wieder überkommt. Am einfachsten vielleicht zu beschreiben als: Etwas fügt sich in einander. Es scheint, als würde das sich geduckt und schnittig in die Kurve stemmende Rennrad hierfür erfunden. Dabei habe ich es an hundert anderen Orten pedaliert. Durch Ebenen, Hügel und Alpen. Und es hat stets einen guten Dienst getan. Aber hier geht es erst völlig auf. Wie ein junger Vogel, der aus dem Nest fällt und zum ersten Mal die Flügel in den Wind schlägt.

Kurve um Kurve schmiegt sich die Fahrlinie verwegen an die Streckenränder. Und Geschwindigkeit baut sich auf. Das ist der Beginn der rund 10-minütigen Abfahrt. So gesehen eine kurze Zeitspanne, verglichen mit so manch alpiner Passabfahrt. Doch subjektiv vergeht die Zeit, als würde man das volle Timmelsjoch hinunter kurven. Vermutlich, weil die überwiegend abschüssigen Streckenteile mehrmals auch durch steile Gegenanstiege durchbrochen werden. Sie geben der Abfahrt hier Struktur. Hindernisse und Anhaltspunkte. Wie drei Akte eines Bühnendramas. Die Anstiege kann ich fast sämtlich mit dem reinem Schwung hinauf schießen. Und eines gibt dem Drama Seele: Immer wieder stehen Kurvenradius und Hangabtrieb im richtigen Verhältnis, so dass man den Scheitelpunkt schon „voll“ nehmen kann. Dafür aber schon beherzten Schneid benötigt. Sowie eine möglichst selbstsichere Linienwahl. Lässt man sich hinaustragen, weil man sich am Grenzbereich der Reifenhaftung wähnt - oder weil man die vielen langsamen Fahrer umkurven muss (oder eine Trinkflasche, die als Überbleibsel eines Sturzes auf der Straße liegt) dann bleibt dir nur ein banges Hoffen. Und das Verwalten der Fliehkräfte. Mit bangem Blick auf die Leitplanke, die auf dich zurast.

## Die High Speed Jagd!

Die Fuchsröhre hinunter gehen 80 bis 100 Sachen. Je nachdem, wie klein man sich im Wind macht. Und wie beherzt man durch die vorherige Kurve gekommen ist. - Geschenk. Da



## Facts-Box

### Die Rennstrecke

„Nordschleife“. Gebaut 1925 als erste Gebirgs-, Renn- und Prüfstrecke. Sie ist seither und bis heute die längste und schwerste Rennstrecke der Welt. Die Formel 1 wurde auf dem Kurs letztmalig 1976 ausgetragen und nach dem Feuerunfall von Niki Lauda endgültig als zu tückisch und zu schwer absicherbar (für den Prototypen und Formel-Rennsport) erklärt. Tourenwagenrennen wie das jährliche 24-Stunden-Rennen im Rahmen der VLN-Langstreckenmeisterschaften bilden heute die Jahreshöhepunkte. 1983 wurde die bis dahin angebundene „Südschleife“ durch den Neubau der heutigen Grand Prix Strecke „Nürburgring“ ersetzt, auf dem seitdem auch die Formel 1 wieder regelmäßig gastiert. Von allen namenhaften Sportwagen-Herstellern wird die Nordschleife als ideale Teststrecke angesehen. Und die erzielte Rundenzeit gilt als ultimative Messlatte des Rundstrecken-Potentiales eines Autos. In gemeinsamer Nutzung von Nordschleife und Nürburgring (in der Variante, wie sie für Rad am Ring genutzt wird) ergibt sich eine Streckenlänge von ca. 26 km und ein Höhenunterschied von 550 Metern pro Runde.

### Das Rennen

Rad am Ring: Erste Austragung im Jahr 2003. Seither stetige Ergänzung um parallel startenden Disziplinen. Das 24-Stunden-Straßen-Rennen kann im 2er-, 4er-, 8er-Team (jeweils Staffel) sowie als Einzelfahrer bestritten werden. Daneben starten kürzere Rennen auf die 25, 75 oder 150 km -Distance (eine bis 6 Runden). Parallel fährt ein 24-Stunden-Mountainbike-Rennen, das sich den Nürburgring als Fahrerlager teilt und dann auf eine 7-km-Strecke ins Gelände abbiegt. In den letzten Jahre sind auch Touren-Fahrer (ohne Zeitwertung), sowie E-Bike-Disziplinen hinzugekommen, die mit ihrem unsicheren Abfahrtskönnen und einer unvorhersehbaren Linienwahl für einen frischen Wind in den laufenden Rennen sorgen.



Hochgeschwindigkeitskurven können zu Entscheidungsmomenten führen, wenn andere Radfahrer zu überholen sind. - So fällt die Wahl nach kurzem Zögern hier auf die Innenbahn, da sich der Protagonist in Weiß nach außen tragen lässt. Die Außenbahn scheidet bereits aus, da sich der Fahrer zum Ausgang der Kurve hin mutmaßlich vollständig an den linken Rand hat treiben lassen.



Sich die langsameren Fahrer lieber frühzeitig zurechtlegen: weit hinaus von der normalen Linie bleibt viel Raum zum Überholen.



dieser Abschnitt fast geradeaus läuft und die Geschwindigkeit im Gegenanstieg ganz gefahrenlos verpufft. Der wahre Kitzel kommt in diesen langgestreckten Kurven auf, die mit bis zu über 70 km/h gehen. Wenn die Fliehkraft im Scheitelpunkt ihr Maximum erreicht. Ganz dicht am Curb vorbei. Sofern man das nötige Vertrauen aufbringt. In sich selbst und alle Bestandteile des filigranen Rades unter dir: Materialien, Fasern, Klebestellen. Die Festheit aller Schrauben. Und nicht zu genau nachzudenken, an die Verwindung der Carbonfelge unter dir. Und die Klebung des Reifens, der jetzt - bitte! - satten Druck aufbringen soll. Auf seine streichholzgroße Aufstandsfläche, die sich auf Rauheiten des Asphalt findet.

Das fordert Konzentration, Erfahrung und eine gute Umsicht am Tag. Jetzt in der Nacht ist es der blanke Rausch, da sich die Welt auf den schmalen Lichttunnel der eigenen Beleuchtung reduziert und ein Gefühl von Irrsinn stellt sich ein. Neun von zehn Leuten vermindern ihre Geschwindigkeit in der nachtschwarzen Abfahrt nun deutlich. Außer Diejenigen, die voll auf ihre Streckenkenntnisse bauen. Und die Geschwindigkeit des Tages so unvermindert weiter gehen. Für sie wird es zu einem Umsteuern von kleinen Leuchtpunkten. Wie Mittelspurschleicher auf der Autobahn. Ein Vorüberjagen einer Fledermaus, an den spärlichen Lichtern der Nacht.

Man drängt das Bewusstsein in den Hintergrund, dass etwas Unscheinbares auf der Strecke liegen könnte. Wie die banale Verpackung eines Isogels. Die im Scheitelpunkt den Grip abreißen lässt. Und dich hinaus wischen würde, in die Schwärze. Und dieses Wissen lauert. Nur an den Rändern der Gedanken. Und kitzelt dich, mit einer Gänsehaut und diesem kaltem Schweiß der süchtig machen kann.

Und mit einem letzten \*sssssssSSSwwu-uusschhh\* geht es vorbei. Das war die letzte Kurve einer Abfahrt. Die - wie es das Drama will - auch passenderweise mit dem höchsten



*Impressionen der Dunkelheit. Vor allem auf der unbeleuchteten Nordschleife. Mit mehreren Sekunden Belichtungszeit sieht die Kamera hier deutlich mehr als das menschliche Auge. Auf dem Nürburgring nicht ganz so (unten).*

Nervenkitzel endet: Abartig schnell, mit einem leicht welligen Belag. Der dich in die Bredouille bringt, falls es zu weit nach außen treibt. Was ganz knapp „voll“ geht - rein theoretisch. Wenn man nicht jedes Mal wieder doch leicht auf die Bremse tippen würde. Obwohl der Verstand sagt: dieses Mal voll! Doch dem Reptilienhirn ist das egal. „Schließlich sitze ich näher am Zeigefinger“, denkt das und sagt „SCHEISSE. NICHT VOLL!“ Auch wenn nur zur Beruhigung. Denn die Bremsbeläge nur leicht anzulegen, macht noch keine echte Bremswirkung.

Und so trägt es dich mit um die 70 in diese Wand hinein. Belloffs Schlüsselstelle aus dem Prolog, die den Startpunkt des langen Anstieges markiert. Ab hier muss man nun kräftig einzahlen, in das Höhenmeterkonto. Da man tief ins Dispo geraten ist. - Gefühl am Grund der Vulkan-Eifel angelangt.

Und noch mit reichlich Restschwung hinein in diesen gefühlten Looping: trommelt sich mit lautstarkem Schlagwerkzeug eine Gruppe stockbesoffener Jugendlicher am Hang sitzend in mein Bewusstsein. Das Kleinhirn sucht die passende Antwort aus: \*yyyyEEEEEEEEhhhhAAAAA\* entrinnt ein gellender Schrei der Kehle. Meiner! Und das Großhirn kringelt sich vor Lachen nebst einem kleinen Glückstränchen. Weil es feststellt: irgendwann auf der Zuschauerbank gelandet zu sein. Während sich aufgestautes Adrenalin entlädt.

### Ein knackiger Anstieg.

Rund 10 Minuten Abfahrt liegen hinter dir. In der eine Kurve nach der anderen durchpeitscht worden ist. In manch kalter, wolkenloser Nacht ist dir am Schluss so kalt, dass du glaubst vom Rad zu fallen. Falls dich der Hang nur noch ein weiteres Mal ins Tal beschleunigt, auf Windgeschwindigkeit: Orkan. Und hier der jähe Bruch: Wo das Rauschen verklingt und in das viel langsamere Bergauffahren übergeht. Das sich im scharfen Kontrast erst einmal wie

Stillstand anfühlt. Eine Stelle, an der sich immer wieder ein mentaler Sog einstellt. Wie das Gefühl von einem tosenden Fest ins Freie hinaus zu treten. Das Rauschen der Abfahrt verklingt jäh. Und komprimiert sich in eine Stille, die auch körperlich zu spüren ist. Da die Windlast nicht mehr auf deinem Körper liegt. Und schon bald kommt man in diese Trance des Bergauffahrens, die schon eingangs beschrieben worden ist. Ein Zustand, der sich einstellt, wenn Sauerstoff vorrangig den Weg in die Beine nimmt. Welche voran schieben, wie



*Der Autor*

*Daniel Radam. Geb. 1982. QM-Ingenieur für Carbon-Bauteile im BMW-Werk Landshut. Erste Fahrradrennen seit 2006. Seither 24 Wettkämpfe, vorrangig Mountainbike. Seit 2012 (mit der ersten Rad am Ring -Teilnahme) auch Rennrad. Jedoch erst seit 2016 mit einem strukturier-ten Training in größeren Umfängen.*



*Das steilste Stück zum Schluss des Anstiegs. Kurz vor der „Hohen 8“ liegen 17% an. In fortgeschrittenem Verlauf der 24 Stunden sieht man Radfahrer hier schieben.*

der Kolben einer Lokomotive. Während eben noch in schneller Abfahrt in zumeist großen Abständen gefahren wurde, scheint es jetzt von Radfahrern um dich herum zu wimmeln! Sie spicken den Hang wie Blattläuse einen saftigen Brombeerstrauch. Wo kommen diese ganzen Leute her? Na klar, der Ziehharmonika-Effekt lässt das Einschmelzen der Geschwindigkeit wie die Verzehnfachung der Teilnehmerdichte um dich wirken. Jetzt ganz wichtig: nicht gleich den ganzen Dampf in den ersten Minuten verbrauchen. Eher gleichmäßig, den Punkt des besten Wirkungsgrades finden, damit die Kohle bis oben nicht ausgeht. Immerhin hat man schon ein paar Runden in den Knochen und tief in der Nacht ist der Körper nicht mehr gerade auf die volle Leistungsbereitschaft eingestellt. Ich bin wieder am Punkt des Einstiegs zu diesem Text: Ein reges Schnaufen macht sich laut. Und das kommt nicht von mir. Der eigene Atem

ist längst Teil der inneren Musik eines Sportlers. Und dadurch nicht im vordergründigen Bewusstsein. Hinten rechts an meinem Rad fährt ein Mitstreiter, der hechelt, als wenn nur noch die nächste Kurve zu erreichen wäre. Und das mit Nichten. 350 Höhenmeter am Stück, Runde für Runde. Stets neben den Abgekämpften herfahrend, die einen zähen Strom zu bilden scheinen, an dem man selbst vorüberzieht. Jetzt hat man erstmals die Zeit, sich andere Radfahrer anzuschauen. Meist fallen einzelne Mitstreiter besonders ins Auge. Schlicht dadurch, dass sie gleiches Tempo anschlagen und dadurch längere Zeit zu sehen sind. Die trainierten Körper werden in vereinzelt Lichtkegeln in sonst völliger Dunkelheit geradezu inszeniert. So zeichnen beliebige Schattenwürfe die Muskelstränge der Sportler in unnatürlicher Schärfe nach. Wie die Ausleuchtung im Studio eines Kunstfotografen es



*Die 4-er Staffel ist Teamspirit! Obgleich jeder auf der Strecke auf sich gestellt kämpft. - So ist die Stimmung und Harmonie im Fahrerlager doch ein Wesentliches. Bei Fahrerwechseln, technischen Problemen oder der ständigen Motivation, unterstützt man sich nach Kräften. Und nachdem jeder einen gleichrangigen Teil zur Überwindung der Distanz beigetragen hat, freut man sich im Ziel über die gemeinsame Leistung.*

wohl nicht besser könnte. Details der Kleidung und der Fahrräder fallen ins Auge. Oft sind es Gesamtkunstwerke. In der optischen Hinsicht. In technischer Hinsicht beeindruckt es, wie Mensch und Rad in eine funktionierende Einheit verschmelzen. Und Kraftlinien bewegen sich in harmonischem Fluss. Eine seltene Verbundenheit stellt sich ein, wenn ein Fahrer im gegenseitigen Schlagabtausch gleich mehrmals im Lichtkegel auftaucht und so zu einem Begleiter über mehrere Minuten werden kann. Protagonisten einer fahrenden Menge erhalten so Gesicht und Persönlichkeit. Und man fühlt, dass der Weg ein ähnlicher gewesen sein kann, der uns hier her führte. In diesen Sport. In dieses Rennen. In eine gleiche Leistungsklasse. Gegen Ende kommt das „Karusell“ mit seinen berühmten Betonplatten als kurze Verschnaufpause daher. Bevor das letzte Anstiegsstück beginnt. Mit 17 % bildet die Hohe Acht den würdigen Abschluss des Abschnittes. Und diese Steilheit straft alle Teilnehmer, die sich durch den Wettkampf auf der Strecke haben hinreißen lassen, zu oft mal über die Verhältnisse zu gehen. So bietet sich ein ungewöhnlicher Anblick: Radfahrer schieben das Rad bergan. Kratzen mit ihren Click-Schuhen über den Asphalt oder durch die Wiese. Bei dieser Szene hört man schon das Rasseln und Klatschen. Auf der Kuppe, wo auch der Verpflegungsposten mit Musik aufwartet. Dort hält sich auch in tiefer Nacht noch ein harter Kern von Zuschauern, die jubeln und motivieren. Gefühlte zweidrittel aller Fahrer biegen jetzt ab, in Richtung Iso und Bananenstücke. Ein weiteres Viertel wirkt in sich zusammen gesunken, während sie in die sich anschließende Abfahrt hinein rollen. Und die letzten Fahrer, die auch jetzt noch geil auf das Ganze hier sind, halten über die Kuppe hinweg noch vollen Druck auf dem Pedal. Um sofort wieder richtig Geschwindigkeit aufzubauen! In das abwärts fließende Asphaltband hinein. Yeeehaa!





*Im welligen Abschnitt richtig Druck zu machen, lohnt sich. So kann man einiges an Schwung über die einzelnen Kuppen hinweg mitnehmen.*

## Das Wellenreiten

Und schon spürt man wieder diesen Sog hinab. Und hinein in eine Landschaft, die einer Achterbahn gleichkommt. Das letzte Drittel der Strecke ist von einem permanenten Auf und Ab gekennzeichnet. Die Nordschleife kennt - bis fast zum Ende - doch keinerlei Ebenheit. Dem ständigen Wechsel unterworfen, denkt man jetzt nur noch in kurzen Zeitabschnitten. - Man muss sich jeden Anstieg und jede Abfahrt einzeln zurechtlegen. Jede(r) von ihnen so kurz, dass ein Rhythmus niemals aufkommen kann. Und alles nur aus Übergängen zu bestehen scheint. Der Schwung wird zum wichtigsten Element und die Investition vieler Kraft in den entscheidenden Zonen zahlt sich heftig aus. Ein zuvor zerhacktes Fahren wird so zum Überfliegen ständiger Wellen. Einige so groß, dass dieser „Überflug“ nur knapp gelingt. Und dieser kleine Sieg ruft ein hinterlistiges Schmunzeln hinter

deiner Brille hervor. Das Ganze - was sonst - in den verwegenen Kurvenzügen. Kurz: der Charakter der Strecke blüht hier vollends auf. Und dieser Abschnitt polarisiert am meisten. Manche hassen ihn, viele lieben ihn. Und ich? Find's einfach geil!

## Mit dem Expresszug

In Höhe „Schwalbenschwanz“ türmt sich die letzte dieser Wellen vor dir auf. Und hier beginnt man schon mal die Mitstreiter zu beäugen. Auf optische Potenz und ein möglichst hohes „Kampfgewicht“. Denn diese letzte Welle fließt direkt in die „Döttinger Höhe“ hinein. Eine Gerade von 3 Kilometern. - Im ersten Teil leicht abschüssig, danach gleichmäßig in leichten Anstieg übergehend. Und alle versuchen sie wie immer eine Gruppe zu finden! Wenn's geht mit einem richtig dicken Brummer vorne dran, der als Lokomotive dem sich bildenden D-Zug



*24-Stunden-Rennen sind ein Familienevent. Angehörige machen es sich an der Strecke gemütlich und werden so zu einem Teil der Stimmung über das gesamte Wochenende.*

richtig Speed verleiht. Denn klar ist: groß und schwer, das macht eine solide Geschwindigkeit geradeaus. Da muss der Betreffende noch nicht mal zu tief hinein greifen, in seine spezifische Leistungsschubblende.

Doch jede Runde aufs Neue dieses Phänomen: Sofern denn so ein Zugpferd zu finden ist, verpufft doch allzu oft der Vorwärtsdrang. Noch bevor der ansteigende Teil an sein Ende gelangt. Leichtere Fahrer ziehen häufig vorbei und machen die Arbeit an der Spitze. Vielleicht, weil sie am Ende jeder Runde noch nicht so viele Federn lassen mussten, auf diesem steilen Kurs. So finde ich mich - mal früher, mal später - „mit einem Sack voller Rennfahrer“ im Schlepptau wieder. Die ich auf das Ende dieser Runde hin mit mir ziehen muss. Hinein in eine steile bergauf-Schikane, mit der dir diese Strecke das letzte Mal ihre Zähne zeigt. Damit dein muskuläres Gedächtnis vor dem Ende



*Ein 4er-Team, für mich die ideale Mannschaftsgröße. Bei der jeder rund 6 Stunden der Renndauer zu tragen hat. Im 8er-Team würde der Einzelne kaum noch an eine physische Schmerzgrenze gelangen. - Für mich ein wesentliches Element. Das so ein Rennen zur Probe macht und zur bleibenden Erinnerung erhebt. Im 2er-Team oder als Einzelfahrer hat man hingegen nicht mehr die Möglichkeit zwischendurch das Rennen als das wahrzunehmen, was es für mich auch ist: Ein großes Festival des Sports.*



*Und sehr erschöpft stehst du im „Ziel“...*



*... wissend, dass dein Teamkollege jetzt die letzte Runde noch nach Hause bringen wird. Mit einer riesigen Vorfreude auf eine große Portion Pommes :). Und dem Gefühl für 24 Stunden ganz intensiv gelebt zu haben.*

*Ein sich wiederholendes Schema. „Groß und schwer“ sind die Attribute, die einem Radfahrer in der Ebene perse zum Vorteil gereichen. Mitstreiter, denen dies zu eigen ist, sind am Ende der Runde jedoch häufig von vielen Höhenmetern gezeichnet. Wenn erstmals flaches Gelände ansteht, hat man als 63-Kilo-Hobbit dann häufig einen ganzen „Fanclub“ hinter sich. Weil keiner mehr die rechte Lust hat, die Arbeit vorn im Wind zu leisten.*



jeder Runde nur ja nicht vergisst, was zuvor schon alles überwunden werden musste.

Einmal mehr! Hinaus auf die immer abschüssiger werdende Start-Ziel-Gerade. Über die Zeitnahmelinie hinweg. Und hinein in diese berühmte bergab-Rechtskurve, in der bei Autorennen oft der erste Lack gefordert wird. Mit Schwung in dieses Panorama hinein schießend, empfängt dich auf einen Schlag die volle Stimmung des lebenden Fahrerlagers. Und mit Geschwindigkeit hindurch, kannst du mit einem Hochgefühl deine letzten Kräfte mobilisieren. Um die Ablösung am Wechselplatz in möglichst wenigen Sekunden zu erreichen.

Es ist das Gefühl eine kleine Hölle durchquert zu haben. Dabei die meisten Widersacher überwunden zu haben. Und zu einem Stück als Held zurückzukehren. Das du in deinem sonstigen Leben nur allzu selten noch verspürst. Und das dich immer wieder wünschen lässt, es gerne wieder mal zu wagen: ein solches Abenteuer!

Daniel Radam



*Der Wert eines „Lieblingsrennens“: Im Kopf einen Saisonhöhepunkt zu besitzen, auf den sich hinfeiern lässt. Der als Motivation im Alltag dient. Und den man im Herzen trägt, das ganze Jahr hindurch. Auf den vielen Kilometern zwischendurch. So sehe ich in jeder Welle meiner Freisinger Heimat ein kleines Stückchen Nordschleife. Und fahre die eine oder andere Feierabendrunde, als könne sie den Staffelsieg bringen.*

**Mit Dank an die bisherigen Teammitglieder. Allen voran Ingo, der bisher jedes mal zur Seite stand. Außerdem an Korbinian, Tobi, Florian, Ben, Fabian, Uwe und Frank. Und Danke an Lisa. Meine Grande Dame des Sports, der Disziplin und der gesunden Ernährung. Du wirst mich schon noch fit bekommen :)**

*Dieser Artikel ist gewidmet meinem Vereinskollegen bei BMW Radsport: Sam Weis. Der im zurückliegenden Rennen mit seinem Team „Wawowesa 240+“ angetreten ist. Deren Sieg in der Altersklasse Ü60 beschreibt die erbrachte Leistung nur ungenügend. Viel mehr der Gesamtrang 28 von 658 Teams über alle Altersklassen hinweg zeigt, dass sie sämtlichen jungen Halbgewalkten gezeigt haben, wo der Hammer hängt!*

*Sam hat dabei nicht nur die rohe Schnelligkeit demonstriert. Sondern in so mancher Abfahrt mit Unterarmen auf dem nackten Rennradlenker eine wahre Lässigkeit zur Schau gestellt.*

*Lieber Sam, falls es mir gelingt eines Tages auch nur eine halb so coole Socke abzugeben wie du es bist, werde ich mich glücklich schätzen. Bleib so wie du bist!*

# Oswalds Saison-Highlight: 3 Epic Bike Marathon bei der UCI MTB Marathon WM 2018 in Auronzo/IT

**E**in Höhepunkt eines jeden MTB Rennfahrers ist sicherlich die Teilnahme an der Marathon-Weltmeisterschaft. Da diese 2018 in Auronzo, einer Nachbarstadt von Cortina d'Ampezzo, am Fuße der 3 Zinnen ausgetragen wurde, fackelte ich nicht lange und orderte ein Starterpaket beim 3 Epic Bike Marathon, der dazu das Rahmenprogramm stellte. Da ich mit den in 2018 bestrittenen Rennen die WM-Qualifikation, also Top 20 Lizenz, nicht erfüllt hatte, blieb mir zumindest diese Option übrig, die sich später als die bessere Wahl herausstellte.

Mit Nathalie, unserer besten Dame, hatten wir tags zuvor allerdings eine Elite-Fahrerin unter der Teamflagge Zwillingcraft im WM-Rennen und sie erhielt ganze Aufmerksamkeit und Support von uns. Im Gegensatz zur Startaufstellung der Elite-Herren, bei der ich noch ein schönes Autogramm von Karl Platt signiert bekam und die Startertasche von Matthias Alberti vom Team Texpa Simplon aufs Auge gedrückt bekam, raubte einem das Damenfeld den Atem. Ein Schaulaufen der Schönen und Erfolgreichen, angefangen von Kate Courtney über Nadine Rieder, Annika Langvad bis Sabine Spitz... also echte Hingucker.

Für meinen Weg zur letzten Verpflegungsstelle für Nathalie nutzte ich sogleich mein schönes Mondraker Podium Carbon RRSL, indem ich Teile der Anfangs- und Schlussstrecke des 3 Epic Marathons besichtigen konnte. Das erwies sich später als sehr hilfreich, denn in der

hektischen Start- und Finishphase konnte ich so auf bekannte Schlüsselstellen bauen. Endlich am Verpflegungspunkt angekommen, staunte ich nicht schlecht, welchen Aufwand die Teams um den amtierenden Weltmeister Alban Lakata oder Markus Kaufmann bzw. Jochen Käs betrieben: es waren wohl für jeden Fahrer mindestens ein Laufradsatz, Notfallmaterial und natürlich ein Mechaniker zur Stelle. Vor den Damen kamen erwartungsgemäß die ersten Herren den steilen Downhill hinuntergeschossen und slideten von einer Schikane eingebremst durch die Verpflegungs- und Technikzone. Die Überraschung schlechthin war als Erster Henrique Avancini aus Brasilien, gefolgt von Daniel Geismayr/AUT, Hektor Paez/COL und Mathias Flückiger/CH, was sich in der Rangfolge bis ins Ziel auch nicht ändern sollte. Wo nur steckte Weltmeister Alban Lakata und die deutsche Marathon-Elite? Auf Rang 8 als bester Deutscher Andi Seewald vom Team Reisensthal, gefolgt von Simon Stiebahn/Bulls auf 11 und Jochen Kaes 27 sowie Markus Kaufmann 30 vom Team Centurion Vaude. Das hochkarätige Starterfeld in Verbindung mit einem technisch sehr anspruchsvollen Kurs bei einem extremen hm/km-Verhältnis ließ also mehrfache deutsche Meister ans Ende der Top 30 geraten, sogar der „Albanator“ aus Lienz konnte mit Platz 12 nichts am Sieg der jungen Wilden ausrichten.

Damit war ich um einen Aha-Effekt reicher und fand augenblicklich eine gewisse Genugtuung, erst am nächsten Tag in der allge-



*Morgenstimmung bei der UCI MTB Marathon WM 2018 in Auronzo di Cadore*

meinen Lizenzklasse auf einem abgespeckten Streckenprofil zu starten.

Nun waren aber die Damen an der Reihe, die sich nicht minder schnell der Verpflegungszone näherten, zuvor schon Annika Langvad/DEN, die sich auf verkürzter Damenstrecke unter die Top-Herren mogelte und einen überragenden Sieg bei den Damen einfuhr, danach Christina Kollmann/AUT und Maja Wloszczowska/POL. Beste deutsche Fahrerin Adelheit Morath auf 10, dann auf 13 Sabine Spitz und 18 Nadine Rieder, auf Platz 52 dann endlich unsere Nathalie Kaffenberger, die ich mit einer Flasche und Gels begrüßte und ihr eindrücklich klarmachte, diese möglichst gleich zu verköstigen, damit der nahende Einbruch verhindert werden konnte. Sie kam übergelukkig und mitgenommen ins Ziel und bedankte sich bei allen Betreuern und

für meine Ansage am letzten Verpflegungspunkt. Somit ging beim gemeinsamen Teamabendessen ein ereignisreicher Tag zu Ende, der viel Gesprächsstoff lieferte und sehr große Erwartungen für den bevorstehenden Wettkampf auf Augenhöhe mit der Masters-Konkurrenz weckte.

### **Sonntag 16.09.2018 - Raceday**

Im Windschatten der Marathon-WM ging es mit Elan und dem sprichwörtlichen Slogan des Veranstalters „From the lake to the sky!“ in Richtung Start. Es war alles unverändert und so konnten alle Starter in den Genuss eines UCI Rennens samt Startblock, Tribüne, Presswagen und Fotografen kommen, so dass eine prickelnde Atmosphäre durchaus spürbar war. Trotz Einordnung in einen der hinteren



Nach dem Rennen ist vor dem Rennen: Sandra, Karl, Oswald, Nathalie

Startblöcke erwischte ich einen sehr guten Start und konnte durch Überholaktionen die angepeilten Zeiten zu den Verpflegungsstellen einhalten. Nach der halben Distanz wurden die Überholvorgänge und damit die Konkurrenz immer schwerer, so dass sich der echte Wettkampfmodus einstellte. Nach mehrmaligem Abwechseln mit einem Italiener vom Fuße der 3 Zinnen auf einem Militärschotterweg in Serpentina bis zum Rifugio Auronzo knapp unterhalb der Felsentürme kam ich ans absolute Leistungslimit. Zuvor verhalf mir die gute Verpflegung durch meine Lebenspartnerin Claudia zu dieser Höchstleistung, aber die Verpflegung 400 hm weiter oben durch unsere Teamchefin Sandra Klose machte den Support perfekt. Dazu die Ansage, locker zu bleiben und gut im Rennen zu sein, löste die ganze Anspan-

nung um einiges. Hilfreich war denn auch der nahe „obere Totpunkt“ des gesamten Streckenprofils, der nach Durchfahren der Hüttenterrasse einige Erholung in den folgenden Tiefenmetern versprach. Weit gefehlt, der anschließende Singletrail-Downhill verkam zur reinsten Bremsorgie und ist normalerweise nur Wanderern vorbehalten. So konnte immerhin die runtergefahrte Teleskopsattelstütze etliche Male einen Überschlag verhindern und das bei immer wieder blockierendem Vorder- und Hinterrad. Trotzdem erholte ich mich wohl irgendwie und ließ kontrolliert wieder einige Verrückte überholen, als die bekannte Verpflegungsstelle mit meiner Claudia auftauchte. Wie die Profis konnte ich es nun laufen lassen und nahm die Schikane mit Schwung, so dass Claudia ihre liebe Mühe hatte, mir die Flasche



Glücklich nach perfektem Rennen in grandioser Kulisse auf Platz 3 Masters während

Cola samt Gel zu reichen. Es funktionierte schließlich und ab dem Moment konnte ich beruhigt meinen gewohnt besten letzten „Stint“ bis ins Ziel abrufen. Im letzten Teil des Rennens konnte ich nur noch überholen und ließ ebenfalls den starken Italiener stehen, der mich langsam am Anstieg zu den Tre Cime abkochte. Eine letzte lange Flachpassage in Position, ein letzter brutaler Uphill an der Schmerzgrenze des Fahrbaren, ein paar letzte schnelle S-Kurven und dann die Einfahrt auf die Zielgerade durch den UCI Zielbogen löste endlich den lang ersehnten Traum, „bei“ einer WM mitzufahren, ein.

Zur großen Freude waren Claudia, Sandra, Nathalie und Karl zur Stelle und konnten sich mit mir erst über einen 3. Platz Masters freuen, der dann aber doch nur Platz 4 wurde, da sich

noch ein italienischer Fahrer nachträglich einschob.

Nach der Siegerehrung genossen wir noch bei Sonne die schöne Landschaft und Atmosphäre und trafen noch so einige Stars der Szene, so z.B. Massimo Derbertolis, den Ex-Weltmeister und Dauer-Aspirant in der Transalp-Masterswertung.

All-in-all war es ein Top-Wochenende in toller Umgebung und mit einiger Portion Thrill, für das ich mich zuallererst bei Claudia und beim Team Zwillingsschraft um Sandra Klose herzlich bedanke!

Oswald

# TT-Fun am Attersee

U70... nein, kein neuer U-Boot-Film nach Lothar-Günther Buchheim. U70 - meine Altersklasse, in der ich nur sechs Wochen nach meinem 61. Geburtstag starten sollte!

Für meinen dritten Start beim „King of the Lake“ am Attersee war ich eigentlich bester Dinge. Kurz nach meinem Geburtstag wäre ich so ziemlich der jüngste Starter in meiner neuen

Altersklasse. Entsprechend motiviert hatte ich mich für die Klasse EZF-Bike gemeldet.

Das 47,2 km lange Einzelzeitfahren rund um den abgesperrten Attersee in Österreich ist schon seit längerem mein Lieblingsrennen. Knapp über 1.000 Athleten aus mehreren europäischen Ländern kommen meist Ende September zu diesem einzigartigen Event zusammen. Dieses Mal



*Nix zum Feiern, aber Spaß an der Freude – Klaus mit A:XUS Chrono Ultra*

war der Termin bereits am 15. September 2018 - wegen der kurz danach angesetzten Rad-WM in Innsbruck etwas vorgezogen. Die Strecke führt lange Teile direkt am Wasser entlang, ist im ersten Teil superschnell und macht durch die Ortsdurchfahrten mit Fanzonen und Live-Musik richtig Spaß. Bei Start/Ziel zeigt ein großer Videoscreen aktuelle Aufnahmen und die wichtigsten Zwischenergebnisse.

Großes Lob an Organisationschef Erwin Mayer und sein Team von atterbiker.at. Gerne würden wir am Starnberger See einen solchen Event hinbekommen.

Nachdem wir meinem Freund Jochen last minute einen Startplatz über Rennsponsor Bioracer organisiert hatten, machten wir uns bei Sonnenschein mit seinem 43 Jahre alten Porsche 914 Cabrio auf den Weg zum Attersee. Ziel war die rechtzeitige Ankunft in unserer Lieblingspension vor Ort, um noch eine Trainingsrunde vor dem letzten Büchsenlicht zu schaffen.



*Jochen mit seinem Edelrenner in der Rennradklasse*



*Echter Hingucker: Jochens historischer Porsche 914 mit Carbon-Dressing*

Mit unseren beiden Carbon-Bikes auf dem Seasucker-Bike Rack gehörte unser Auto bei der Startnummerausgabe zu den meistfotografierten Motiven.

Nach der 47-km-Einrollrunde endlich das verdiente Steak und dann mit Vorfreude in die Falle.

Am nächsten Morgen die gute Nachricht: Sonne und trocken - Mitte September keine Selbstverständlichkeit.

Bei der achten Auflage des ASVÖ „King of the Lake“ kämpften diesen Samstag 1.275 Radfahrer aus 14 Nationen, darunter das „Who is Who“ der österreichischen und deutschen Zeitfahrzene. Das nur zum Konkurrenzumfeld, meiner einer gehört nicht dazu: Mit dabei waren dieses Mal Profis wie Georg Preidler oder der mehrfache Race-Across-America-Gewinner Christoph Strasser.

Preidler vom Pro Tour-Team Groupama-FDJ unterbot seinen Vorjahresrekord am Ende mit einer neuen Bestzeit von 53 min 29,35 sec, was

einem Schnitt von 53,0 km/h entspricht. Damit fuhr er nicht nur außer Konkurrenz, sondern auch aus einer anderen Welt. Um das Ganze in Relation zu setzen: Strasser als Extrem-Kilometerfresser absolvierte die Strecke mit knapp 300 Höhenmetern in 1:00:23,83, was einem Schnitt von 46,9 km/h entspricht.

Weit entfernt von solchen Dimensionen machte ich mich startfertig und gönnte mir eine halbe Stunde vor der Rampe einen Coffein Shot, als wenn ich nicht aufgeregt genug gewesen wäre. Das hätte ich besser bleiben lassen, hatte ich dieses Zeug doch vorher noch nie benutzt. Die erste Rennhälfte hatte ich Magenprobleme und kam nie so richtig in Fahrt. Bis zur Halbdistanz am südlichen Seeufer brauchte ich, um mich halbwegs zu erholen. Erholung war es eher keine, hatte immer den gleichen Rennradkollegen um mich herum... auf der Ebene mit Anlauf überholt, an Steigungen mit hängender Zunge wieder von ihm eingeholt.



*Full Speed auf der Traumstrecke: 47 km Zeitfahr-Wonderland*





*Konzentrierter Blick beim Start oder schon Vorahnung des Magenproblems?*



*Mitten im 14%er kurz vor dem Ziel – der rote Bereich lässt grüßen.*

Höhepunkt wie immer: Der fiese 200 m lange 14%er, sieben Kilometer vor dem Ziel. Mini Alpe d'Huez mit Fan-Unterstützung - aber nötig wie ein Loch im Knie, wenn man schon sehnsüchtig auf die Zieldurchfahrt im Segelhafen wartet. Am Ende fertig und glücklich zugleich. Dazu als Vorletzter von 21 Startern in meiner Altersklasse (zur Erinnerung: EZF U70m) die Erkenntnis: Mit knapp 2.000 Trainingskilometern sollte man eigentlich kein Rennen bestreiten. Und alle meine Alterskollegen müssen Rentner sein, die nach Beendigung ihres Arbeitslebens unendlich Zeit zum Trainieren haben... wie sonst kann einer um 23 Minuten schneller sein als ich.

Jochen hat es in der Rennradklasse mit einem Schnitt von 34,9 km/h besser gemacht. War am Ende 30. von 44 Startern in seiner Klasse. Wenn man bedenkt, dass Jochen u.a.

Staffelfahrer bei der Triathlon Challenge in Roth war und auch sonst (inklusive Malle im April) fleißig unterwegs, zeigt das nur, welche Qualität beim KOTL unterwegs ist.

Nach Öffnung der Strecke konnten wir dann mit dem 914er müde nach Hause rollen, dieses Mal mit geschlossenem Dach. Ohne Armaturenlicht haben wir die Tankkapazität für den 220-km-Rückweg Gott sei Dank richtig geraten, der Taschenlampe im Smartphone sei Dank. Dass die Fahrertür beim Tankstopp nur noch von außen aufging, war ebenfalls dem Alter des sonst tipptopp-restaurierten Autos geschuldet.

Mitternacht back in Tutzing - wir hatten ein tolles Sportwochenende, auf das wir uns auch 2019 wieder freuen. Dann greifen wir noch einmal richtig an.

Klaus Müller

## 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>

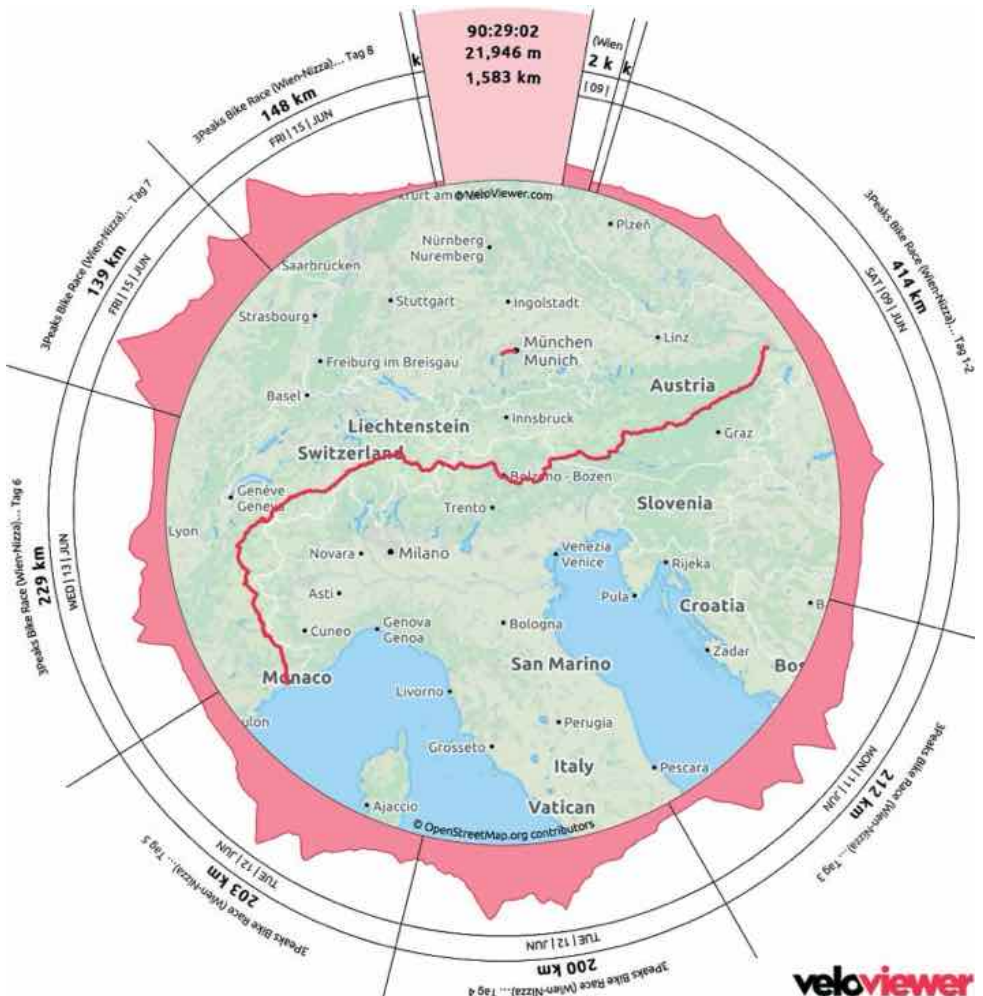
(Aktiv3 und Citec: Infos und Bestellung über Jürgen Knupe: [juergen.knupe@bmw-m.com](mailto:juergen.knupe@bmw-m.com))

# 3Peaks Bike Race (Wien-Nizza)

Ende 2017 wurde ich zufällig auf eine neue Rennserie aufmerksam, die im Juni 2018 eine Veranstaltung quer durch die Alpen anboten.

Im ersten Augenblick sah ich eher die zu erklimmenden ca. 25.000 Höhenmeter über diverse Alpenpässe als die Strecke von ca.

1.600 km als Herausforderung an, an der ich zunächst zu knabbern hatte. Aber nachdem ich fünf Minuten darüber nachdachte, war auch schon die Entscheidung getroffen, dieses Ding muss man einfach mal gefahren sein... nicht locker in zwei bis drei Wochen... nein, eher ambitioniert innerhalb einer Woche.



3Peaks Bike Race Strecke

Also wurden bereits Anfang Januar entsprechende Tickets bei der Bahn für die Anreise nach Wien als auch bei der Lufthansa für den Rückflug von Nizza nach München gebucht.

Bezüglich der Ausrüstung für ein Radrennen über den Zeitraum von einer Woche hatte ich mich bereits 2016 entsprechend eingedeckt, ein robustes Gravelbike mit ordentlich zupackenden 160-mm-Bremsscheiben und einer Lichtanlage mit Nabendynamo war demnach direkt vorhanden. Rollen wollte ich auf angenehmen 28-mm-Reifen, die man mit rückschonenden 6 Bar dennoch einigermaßen schnell bewegen kann... ich hatte dieses Rad bereits auf diversen Brevets auch über Schotterwege bewegt und war bislang davon nicht enttäuscht.

Natürlich kann man so eine Strecke auch mit einem schnittigen Rennrad mit 25 mm dünnen Reifchen und einer klassischen Felgenbremse in Angriff nehmen. Aufgrund von sehr negativen Erfahrungen in den Alpen mit extrem unzuverlässigen Bremsleistungen bei Starkregen kam dies jedoch für mich persönlich nicht in Frage, schon gar nicht mit dem zusätzlichen schweren Gepäck. Ich bin lieber etwas langsamer mit einem robusten Setup unterwegs, als irgendwann mitten in der Nacht in den Alpen böse überrascht zu werden. Auch ist die entspannte Geometrie eines Gravelbikes eher für eine längere Tour geeignet, wenn man täglich mindestens 200 km im Sattel sitzt.

Nachdem also die Radentscheidung getroffen war, ging es anschließend darum, die Packliste zu erstellen... was wird dringend benötigt, was ist entbehrlich... da ich nicht im Freien campieren wollte, war bezüglich letzterem zumindest ein Schlafsack und Isomatte aufgrund Platz- und Gewichtsgründen entbehrlich. Lediglich auf ein Notfallbiwak für den Worst Case wollte ich nicht verzichten. In den Alpen kann es auch im Juni vor allem nachts empfindlich kalt werden und wenn man (aus welchen Gründen auch immer) auf Hilfe angewiesen ist, möchte man

sich wenigstens in ein wetter- und wasserfestes Biwak kuscheln können.

Die Vorfreude auf die Challenge steigerte sich somit von Woche zu Woche, je näher der Starttermin rückte... endlich war es Samstag, 09. Juni 2018 und ich nahm mein fertig gepacktes Equipment und fuhr mit dem Rad zum Münchner Hauptbahnhof.

Gut vier Stunden später stand ich bereits am Wiener Hauptbahnhof und fuhr das kurze Stück durch die Innenstadt zum Café Velobis: hier fand die Einschreibung statt, und ich lernte zum ersten Mal meine Mitstreiter kennen. Es war dies ein bunt gewürfelter Haufen aus ganz Europa, einem Teilnehmer kam leider auf der Anreise nach Wien das Rad abhanden. Wie sowas passieren kann, ist mir ein Rätsel, von 15 gemeldeten Teilnehmern war somit schon mal einer weniger dabei, am Ende standen zwölf hochmotivierte Radler am Start am Schloss Schönbrunn.

### **Start in Wien, Tage 1-2 (414 km, 3.696 Hm)**

Punkt 16:00 Uhr ging es nach einer kurzen Einweisung durch die Veranstalter auch bereits los, zwei Locals aus Wien lotsten uns die ersten 15 km in der Gruppe durch den Wiener Feierabendverkehr, anschließend waren wir alle auf uns alleine gestellt.

Schon nach den ersten Kilometern teilte sich die Gruppe, viele Teilnehmer fuhren offenbar eher auf breiten Hauptstraßen. Ich hatte meine Route vorab bewusst mit kleinen Nebenstraßen und auf Radwegen geplant. Ich wollte die Veranstaltung auch in gewisser Weise genießen und mich nicht dem Stress vielbefahrener Straßen mit LKWs, Autos und Motorrädern hingeben. Auf Hauptstraßen war ich somit eher frühmorgens und spätabends unterwegs.

Bis zu den ersten ‚richtigen‘ Alpenpässen war noch ein ganzes Stück Weg zurückzulegen, man kam somit am ersten Tag nicht an einer Nachfahrt vorbei. Aufgrund der Teilnahme an

diversen längeren Brevets, 24-h-Rennen in den letzten Jahren und Commutes im Winter komme ich mit Nachtfahrten und deren besonderen Anforderungen sehr gut zurecht. Wenn man dies nicht mag, ist dies meines Erachtens ein KO-Kriterium für die Teilnahme an derartigen Veranstaltungen oder man muss alternativ tagsüber sehr schnell fahren.

So ließen wir schnell die Wiener Vororte und die leckeren Heurigen-Wirtschaften hinter uns und mit dem Semmering kam der erste nennenswerte Anstieg und die Dämmerung. Hier stellte ich zum ersten Mal ein Manko der Routenplanung mit meinem bevorzugten Planungstool komoot fest, da dieses Tool offenbar gerne den direkten Weg im rechten Winkel zu den Höhenlinien berechnet. Der steilste Weg ist jedoch nicht immer der schnellste und so zogen direkt einige Teilnehmer an mir vorbei. Im weiteren Verlauf des Rennens habe ich somit öfters mal den Bildschirm meines Navis herausge-

zoomt und bin ebenfalls nicht mehr die direkte Linie gefahren.

Ich habe somit leider nachts von der schönen Steiermark nicht viel gesehen, aber bis auf einen Teilnehmer hat meines Wissens niemand die erste Nacht im Hotel verbracht, alle haben die ersten Tag bzw. die anschließende Nacht fürs ‚Kilometerfressen‘ genutzt. Im späteren Verlauf des Rennens sollte es aufgrund der diversen Pässe nicht mehr möglich sein, diese weiten täglichen Strecken zu schaffen.

Nach Sonnenaufgang und einem klasse Frühstück in einem netten Café empfing mich mit dem Katschberg einer der eckigsten Anstiege der gesamten Tour mit 15% Steigung über mehrere Kilometer, auch war die anschließende Abfahrt nicht zu genießen... viel zu steil und ich war zum ersten Mal froh, auf einem Rad mit Bremsscheiben unterwegs zu sein. Vorbei an den Nockbergen fuhr ich durch Kärnten am Millstätter See vorbei hinauf bis Lienz in Osttirol.



*Am Start in Wien*

Kurz vor Lienz traf ich zufällig noch auf Maria und Jürgen, die mir auf dem Drauradweg auf ihrem Weg Richtung Slowenien entgegenkamen. Was für eine super Überraschung!!! Ich war nach einem Pizzastopp gerade auf mein Rad gestiegen und wollte losfahren, als die beiden um die Ecke bogen... nach einem kurzen Tratsch ging es dann die letzten Kilometer weiter nach Lienz, wo ich in der Altstadt direkt ein nettes Hotel zum Übernachten fand.

### Tag 3, Lienz-Meran (212 km, 3.564 Hm)

Nach einer kurzen Nacht in Lienz ging es direkt am nächsten frühen Morgen den Drauradweg weiter Richtung Italien. Heute sollte mit dem Passo di Giau der erste Checkpoint erreicht werden. Ich hatte leider vergessen, im Hotel nach einem Lunchpaket zu fragen, so dass ich die ersten ca. 50 km nüchtern überstehen musste. Vor dem Abzweig nach Cortina fand ich nach Sonnenaufgang jedoch in Toblach ein ein-

ladend aussehendes Hotel, wo man auch als Nichtgast super frühstücken konnte. Für den günstigen Preis von EUR 9,- konnte man sich hier am Buffet ausgiebig bedienen, und das tat ich dann auch... es war dies neben dem ‚Alpen-cross-Frühstück‘ im Wiener Café Velobis das beste Frühstück während der gesamten Fahrt und die längere Pause mit Blick auf die Dolomiten war es auf alle Fälle wert.

So frisch gestärkt war anschließend die Fahrt nach Cortina sehr kurzweilig und der Blick auf die Dolomiten atemberaubend. Nach einer kurzen Pause in Cortina und dem Auffüllen der Trinkflaschen hieß es dann, den Passo di Giau zu erklimmen. Von dieser Seite war der Anstieg ein Traum und je weiter man hoch kam, umso besser wurde das Panorama. Oben angekommen kam dann auch der ‚Wow-Effekt‘, die Passhöhe ist wohl mit das Schönste, was die Dolomiten für Radfahrer zu bieten haben.

Nach einer endlosen rasanten Abfahrt ging



*Mit Jürgen und Maria kurz vor Lienz*

es anschließend über eine üble Rampe mit 16% Steigung des Passo Fedaiia hinüber in das Fassatal. In Canazei fiel mir hier das Schild eines Würstelstandes auf, lecker Bratwurst mit fett Pommes waren der Lohn.

So ging es eine ganze Weile das Fassatal runter und hinter mir zogen bereits üble Gewitterwolken auf. Zum Glück blieben die bei der Fahrt über den Karerpass im Fassatal hängen und über den idyllischen Karersee und Welschnofen ging es erstmal wieder runter nach Bozen. Die Hauptstadt Südtirols erreichte ich leider nachmittags im üblen Berufsverkehr, also war angesagt, die Stadt schnell in Richtung Meran zu verlassen. Ich hielt mich in Bozen nicht lange auf, war ich doch erst ein paar Wochen vorher im Rahmen eines Brevets schon mal hier gewesen.

Nicht vergessen zu erwähnen möchte ich den netten Wirt an der Tankstelle in Welschnofen, der mir nach zwei Milchkaffee und zwei Schoko-Croissants noch ein Marmeladen-Croissant mit den Worten spendierte ‚nimm es, du kannst die Kalorien brauchen!... solche Typen mag ich, die sind einfach nur geil...

So ging es dann nach Bozen den wunderschönen Etschradweg nach Meran hinauf, kurz vor Meran fand ich dann auch eine nette kleine Pension für die Nacht. Der Wirt war völlig perplex, als ich ihm sagte, dass ich morgens früh auf ein Frühstück verzichte und im Dunklen seine Pension wieder verlassen werde. Er war daraufhin so nett, mir ein Lunchpaket mit drei leckeren Specksemmeln an das Rad zu hängen. So sollte ich zumindest entgegen dem Vortag nicht wieder mit leerem Magen in den Tag starten.

#### **Tag 4, Meran-Chur (200 km, 3.495 Hm)**

Nachdem ich die Pension in Meran wieder sehr frühmorgens verlassen hatte, wurde ich in einer Apfelplantage erstmal ordentlich abgeduscht, die Obstbauern lassen hier nachts die Sprinkleranlagen laufen... im nächsten Augen-

blick tauchte im Lichtkegel ein Hindernis auf... upps, ein ausgewachsener Schäferhund schaute mich an, offenbar der Wachhund der Plantage. Der interessierte sich jedoch zum Glück überhaupt nicht für mich... eher irritierend war dann ein paar 100 m weiter ein verschlossenes Tor?!? Hä... ich konnte doch problemlos in die Plantage reinfahren, warum dann nicht auch wieder raus? Also im Dunklen gewendet, wieder an dem treudoof dreinschauenden Schäferhund vorbei und den nächsten Abzweig links genommen... nach ein paar 100 m der gleiche Mist, ein verschlossenes Tor, zefixxx... wie kommt man aus diesem Labyrinth bitte wieder raus. Das Tor war zu hoch, um sein Rad dort drüberheben zu können. Also den ganzen Weg wieder zurück bis zu einer größeren Straße, auch hier gab es wieder ein Tor... diesmal zum Glück jedoch mit einem schmalen Durchgang für Fußgänger, auch das Rad passte hier durch... uff, erstmal tief ausatmen, es geht weiter... Ich habe dann während des frühen Vormittags erstmal die Radwege durch die Obstplantagen vermieden, tagsüber sind die Tore zum Glück alle offen, und bin zunächst auf der Bundesstraße Richtung Reschenpass weitergefahren.

Als ich an Prad vorbeifuhr, dachte ich kurz darüber nach, einen kleinen Abstecher über das Stilfserjoch zu machen... neeeee, war'n Witz... ich bin natürlich außenrum über das Münstertal und den Ofenpass nach Zernez gefahren. Kurz vor der Schweizer Grenze fing es plötzlich an, wolkenbruchartig zu regnen... ich fing schon an, meine Regenklamotten anzuziehen, aber so schnell wie der Regen kam, war er auch schon wieder weg.

Kurz hinter Zernez sollte dann neben dem Passo di Giau ein weiteres Highlight auf mich warten, der traumhafte Albulapass! Die Abfahrt hinunter war eine der schönsten Strecken während der Tour, kreuzen doch auf waghalsigen Brückenkonstruktionen der Glacier Express und die Rhätische Bahn diese Strecke, ein



*Im Anstieg zum Albulapass*



*Schweizer Postkartenidylle am Albulapass*



Schweizer Bilderbuchpanorama wie aus dem Urlaubsprospekt!

Irgendwann spätabends kam ich dann am Hinterrhein an, einem von zwei Quellflüssen des Rheins... es war schon ziemlich spät und die Dunkelheit brach herein... kurz vor Bonaduz checkte ich meine booking.com-App auf dem Smartphone, aber weit und breit gab es kein Hotel, ich war offenbar in einer Gegend in der Schweiz gelandet, die von Touristen eher weniger besucht wird. Also fragte ich auf der Straße einen Passanten nach einer Unterkunft und er rief mir zu, dass es 200 m um die Ecke eine Bed+Breakfast-Unterkunft gibt. So fuhr ich um die Ecke und da stand ein Haus so ähnlich wie die Villa Kunterbunt aus Pippi Langstrumpf... nach 2 x Klingeln öffnete mir ein junger Kerl, der sich als Steffen vorstellte, und schon war das Zimmer für die Nacht eingebucht. Das Zimmer war riesig, Steffen wohnte mit seiner Familie im ersten Stock der Villa Kunterbunt und vermietet die Zimmer im Erdgeschoss privat u.a. an so verrückte Radler wie mich... ich habe mich dort sofort wohl gefühlt, das Haus war total urig und ich hätte mit Steffens Familie auch gerne am nächsten Morgen noch gefrühstückt. Aber wie immer bei diesem Rennen musste ich die Komfortzone, sprich das kuschelige Bett, rechtzeitig in der Früh verlassen.

Steffen gab mir übrigens noch den Tipp, sich in der Schweiz ein wenig mit Schweizer Franken auszustatten, auch wenn in der Regel der Euro akzeptiert wird... warum dieser Tipp jedoch goldrichtig war, sollte sich schon direkt am nächsten Morgen zeigen.

### **Tag 5, Chur-Sierre (203 km, 3.123 Hm)**

In Erwartung der nächsten Herausforderungen, sprich der Oberalp- und der Furkapass, konnte ich die Nacht irgendwie nicht gut schlafen, geschweige denn erstmal richtig einschlafen. Ich wälzte mich hin und her und irgendwann war es mir einfach zu doof... ich packte meine

Sachen, suchte meine Taschenlampe, in der Scheune mein Rad und verließ Bonaduz noch vor Mitternacht. Allerdings hatte ich absolut keine Vorräte mehr in meinem Rucksack: wenn man gewohnt ist, dass die großen Tankstellenketten in Deutschland in der Regel rund um die Uhr mit Personal besetzt sind, wird man in der Schweiz eines besseren belehrt... ich freute mich über jedes Tankstellenschild Richtung Disentis, aber überall gab es nur Sprit für Autos, nicht für Radler... zefixx, woher bekommt man nun um diese Uhrzeit in der Schweiz etwas zu essen... irgendwann saß ich somit gefrustet an einer Tanke und wollte schon einfach auf den Morgen warten, als an einem kleinen Bahnhof die rote Leuchtreklame für einen Verpflegungsautomaten meine Aufmerksamkeit erregte... selecta war ab diesem Zeitpunkt meine beste Freundin und ja, selecta wollte nur Franken in Form von Bargeld... somit schloss sich der Kreis mit Steffen's Tipp und die Auffahrt zum Oberalppass mit diversen Keksen und Schokoriegeln war gesichert.

Leider wurde während der Auffahrt zunehmend das Wetter schlechter und ich dachte mir, es sei vielleicht jetzt mal ein guter Zeitpunkt, die Wettervorhersage zu checken... um es deutlich zu sagen, es sah mies aus, ziemlich mies... aber was soll's, Umkehren war keine Option, Augen zu und durch... oben am Oberalppass angekommen goss es aus Kübeln und mit vier Grad wurde es auch empfindlich kalt. Also alles angezogen, was die Lenkerrolle und der Rucksack hergaben, dafür schleppt man ja schließlich auch alles mit... in Andermatt angekommen waren selbst die Gore Tex Handschuhe komplett durchgeweicht, auch hatten die Regenüberzieher der Schuhe keine Chance gegen die Wassermassen. Nach ca. einer Stunde, zwei warmen Milchkaffee und einer heißen Schokolade ließ dann langsam das Zittern nach und die Lebensgeister kehrten zurück. Ich hatte ein großes Frühstück bestellt und auch

alle vier Semmeln inklusive sämtlicher Beläge weggeputzt.

Nach dem Frühstück sah das Wetter in Andermatt leider kein bisschen besser aus, aber gemäß der Wetter-App sollte es Richtung Furkapass besser werden... also wieder raus in die Kälte und in der Suppe von Andermatt den Weg zum Furkapass gesucht... und, oh Wunder, kaum war man aus Andermatt draußen, hörte es auch schon auf zu regnen. Also erstmal anhalten und die ganzen Regenklamotten wieder ausziehen und verstauen. Es war ein ständiges An- und Ausziehen der Klamotten, mitunter ziemlich nervig.

Am Furkapass war der Regen zwischenzeitlich komplett verschwunden, dafür stürmte es nun gewaltig... dies war in diesem Fall sogar ausnahmsweise angenehm, da der Sturm den Pass hinauffegte. Leider habe ich auf dieser Seite des Furka von der beeindruckenden Bergkulisse nicht viel gesehen, es wurde zunehmend neblig... die Schneemassen am Straßenrand hoben sich kaum vom Nebel ab. Irgendwann oben angekommen hieß es dann gleich wieder, für die Abfahrt sämtliche Klamotten anzuziehen... die Abfahrt den Furkapass runter, am Rhonegletscher und dem Hotel Belvedere vorbei (James Bond Goldfinger von 1964 lässt grüßen) war aufgrund der Schmelzwassermassen nicht ungefährlich... ich fuhr vor allem die nassen Kurven äußerst bedächtig und bremste immer vor den Kurven ausreichend ab.

Im weiteren Verlauf des Rhonetals hinunter kamen mir plötzlich diverse Teambusse der Fahrradprofis entgegen und ich wollte mich schon in dem Hotel einer Profimannschaft einquartieren. Erst später checkte ich, dass die Profis im Rahmen der Tour de Suisse ebenfalls am gleichen Tag den Furkapass befuhren, offenbar war ich jedoch vor ihnen dort gewesen.

Irgendwann nach weiteren zwei Stunden das Rhonetal hinunter war ich vom starken Gegenwind jedoch so angefressen... ich kam einfach trotz Druck auf den Pedalen nicht voran

und suchte mir in Sierre eine Unterkunft. Lieber bei solchen Bedingungen zeitig ins Hotel einchecken, früh schlafen und frühmorgens bei besserem Wetter weiterfahren.

### **Tag 6, Sierre-Saint Michel de Maurienne (229 km, 2.851 Hm)**

Am sechsten Tag des Rennens quer durch die Alpen sollte es endlich Richtung Süden gehen... so stand dann auch frühmorgens gleich der beschwerliche Anstieg aus dem Rhonetal heraus auf die französische Seite Richtung Chamonix auf dem Programm. Ich hatte mir nach den Erfahrungen der letzten Tage jedoch reichlich Nüsse und Kekse eingepackt und ließ Martigny schon bald hinter mir. Der Ausblick vom Col de la Fourclaz auf die noch schlafende Stadt mit den blinkenden Lichtern war phänomenal... nach einer kurzen schnellen Abfahrt stand ich rechtzeitig zum Sonnenaufgang auch bereits an der französischen Grenze. Für die Grenzer offenbar viel zu früh, es war weit und breit kein Zöllner zu sehen. So ging es schnell noch den letzten Anstieg hoch und hinter einer Kuppe dann... bäääääämm... stand auf einmal in voller Pracht das Mont Blanc-Massiv vor mir. So ging es dann voll motiviert bei bestem Wetter immer den Mont Blanc im Blick ins erstbeste Frühstücks-Café in Chamonix... am Mont Blanc konnte man sich einfach nicht sattsehen und mit etwas Wehmut verließ ich diesen traumhaften Flecken in den Alpen.

Hinter Chamonix führte mich mein Navi bzw. komoot zum ersten und einzigen Mal auf einen komplett falschen Weg, eine Autobahn!!! Es gab nun leider kein Zurück mehr, bzw. ich hätte den ganzen Weg zurückradeln müssen... mit einem etwas mulmigen Gefühl im Bauch fuhr ich somit auf dem Standstreifen schnellstmöglich bis zur nächsten Ausfahrt, zum Glück kam nicht noch ein Tunnel... auch gaben mir einige Autofahrer unmissverständliche Signale, dass ich da als Radfahrer nix verloren habe... an der Ausfahrt

schaute ich in das verduztzte Gesicht eines Straßenarbeiters, der mich ebenfalls mit einem freundlichen ‚cest interdit‘ auf meinen Fauxpas aufmerksam machte. Ich gab ihm zu verstehen, dass ich nicht ganz freiwillig auf der Autobahn landete und er half mir anschließend mit Blick auf die Karte meines Smartphones, den richtigen Weg zu finden.

Irgendwann fand ich dann auch den richtigen Weg hoch nach Megeve und Albertville (hier fanden 1992 die olympischen Winterspiele statt) wieder runter und nach einer längeren öden Flachpassage entlang einer Bundesstraße mit viel Gegenwind (immerhin gab es wieder einen Standstreifen, diesmal sogar offiziell für Radfahrer) kam ich am Fuß des Col du Telegraph an.

Obwohl es noch relativ früh am Tag war, suchte ich mir in Saint Michel eine Unterkunft und bestellte mir erstmal eine große Portion Spaghetti... nach der langen Skisaison war ich

mir nicht sicher, in dem Skiort Valloire hinter dem Col du Telegraph eine Unterkunft zu finden, sämtliche Skiorte auf meiner bisher zurückgelegten Strecke waren alle verwaist.

### Tag 7, Saint Michel de Maurienne-Nizza (287 km, 5.114 Hm)

Am letzten Tag des Rennens sollten mit dem Col du Telegraph, dem Galibier, dem Col du Vars und dem Col de la Bonette alle harten ‚Klöppse‘ der französischen Alpen auf einmal auf dem Programm stehen, das Beste somit zum Schluss... im Nachhinein betrachtet wäre es ggf. gescheiter gewesen, den Telegraph am Vortag noch zu erklimmen, Valloire war doch nicht so verschlafen wie ich es vermutete... zumindest gab es eine leckere Bäckerei, die morgens früh bereits frische Schoko-Croissants und Milchkaffee im Angebot hatte. Mit meinen Radklamotten fiel ich den Einheimischen sofort auf und da die Franzosen alle positiv radverrückt



*Ein Pass schöner als der andere*

sind, gab es nach meiner Aussage ‚oui, Col du Galibier‘ anerkennende Blicke...

Die Auffahrt zum Col du Galibier hielt allen Erwartungen, die man an diesen berühmten Pass der Tour de France hat, stand... es war einfach traumhaft... und da es relativ früh war, war ich bis auf ein paar wenige Motorradfahrer völlig alleine unterwegs. Kurz vor der Passhöhe fiel mir ein Schild mit dem Hinweis auf eine Sennerei ins Auge... leckerer Käse war zu diesem Zeitpunkt nicht die schlechteste Idee... leider wurde ich zunächst enttäuscht, da die Öffnungszeiten nicht meinem frühen Aufstehen entsprachen... aber da bereits ein Auto vor der Sennerei stand und die Tür offen war, schaute ich einfach mal rein und auf ein freundliches ‚Bonjour‘ schaute ein ebenfalls freundliches Gesicht der Verkäuferin um die Ecke... obwohl der Laden offiziell erst in einer Stunde öffnen sollte, schnitt mir die nette Dame ein paar daumendicke Stücke von dem leckeren Käselab ab,

die ich sofort an Ort und Stelle genüsslich verdrückte... so gestärkt ging es die letzten 200 Höhenmeter bis zur Passhöhe des Galibier... nach dem obligatorischen Foto wurde erstmal ausgiebig das traumhafte Panorama genossen.

Die anschließende Abfahrt bis nach Briançon ließ erstmal die Bremsen glühen, bevor es anschließend über den Col de Vars und den gleichnamigen Skiort direkt den nächsten Pass hochging.

Der Aufstieg nach Vars und dem anschließenden Pass ging sehr zäh voran, es musste doch mal irgendwie eine längere Pause her... und ich war zu diesem Zeitpunkt noch sehr unentschlossen, was den weiteren Verlauf bis nach Nizza anging... sollte man den direkten Weg über den mit knapp 2.800 m hohen Col de la Bonette fahren oder doch lieber außen herum... aber die Entscheidung konnte noch vertagt werden, der entscheidende Abzweig war noch nicht gekommen.



*Klassisches Foto am Galibier*



Galibier



Auf der Abfahrt vom Galibier zum Col du Lautaret

Nach der schnellen Abfahrt den Col de Vars hinunter lachte mich mitten im Nirgendwo das Schild einer Pizzeria an... es war dies eher eine Art Ranch oder Roadhouse an einer Kreuzung, davor stand ein dicker Truck und Kinderlachen war auch zu hören, hier musste ich einfach eine Pause machen!

Nach einer Dose kühler Cola schaute ich mir erstmal in Ruhe die Karte an, es gab Pizzen in den Größen ‚normal‘ und ‚grande‘... und die ‚grande‘ war in der Tat ‚grande‘, ich schaffte trotz meinem erhöhten Kalorienbedarf nur die Hälfte. Als ich mit dem netten Wirt ins Gespräch kam und ihm sagte, dass ich noch nach Nizza wollte, packte er mir sofort die andere Hälfte in kleinen Scheiben in Alufolie ein... geil!!! Mit so einem Lunchpaket konnte die restliche Strecke bis ins Ziel in Angriff genommen werden.

In der Ortschaft Jausiers, ein paar Kilometer weiter, musste ich dann auch endgültig eine Entscheidung treffen, wie das letzte Teilstück bis Nizza zu bewältigen ist... entweder die ‚direkte Linie‘ über den Col de la Bonette oder ‚außen herum‘ über den Col de la Cayolle... da auch der Cayolle nicht unbedingt zu den flacheren Pässen gehört und mit einem Umweg von ca. 40 km verbunden war, entschied ich mich am späten Nachmittag für den Bonette.

Aber wann? Zu Essen hatte ich dank dem Pizzabäcker genug dabei. Eine Unterkunft suchen und erst am nächsten Morgen weiterradeln? War irgendwie auch Mist. Also erstmal an einem Brunnen die Wasserflaschen aufgefüllt und nochmal fünf Minuten drüber nachgedacht... nachdem ich auch die Wettervorhersage nochmal gecheckt hatte, ein Unwetter nachts in den Alpen auf knapp 2.800 m Höhe braucht man nicht unbedingt, fiel die Entscheidung... jetzt oder nie!

Nach zehn Minuten Ausrufen an dem romantischen Brunnen ging es dann mit dem letzten Tageslicht den Bonette hoch und ich war bald von kompletter Dunkelheit umgeben. Es

war zwar eine sternenklare Nacht, jedoch war der Mond nur eine dünne Sichel und leuchtete einem demnach nicht den Weg aus... nur das Plätschern diverser Bäche begleitete mich auf dem Weg nach oben zur Passhöhe. Bald tauchten die ersten Schneefelder am Straßenrand auf, ich musste demnach bald oben sein... ich hatte die Höhenangabe auf meinem Navi bewusst ausgeschaltet, zu langsam wären sonst die Höhenmeter angezeigt worden, dies hätte mich demotiviert... es standen ohnehin alle 1 km Schilder am Straßenrand, die zermürend langsam immer weniger Kilometer zur Passhöhe anzeigten. Oben angekommen fühlte man sich wie immer so, als wäre der Aufstieg ein Kinderspiel gewesen, der Kopf vergisst schnell, sehr gut!!! Tagsüber wäre ich auch sicherlich noch den 2-km-Rundkurs um den Gipfel herumgefahren, dies wollte ich mir in kompletter Dunkelheit jedoch ersparen.

Jetzt hieß es für die letzten 100 km bis nach Nizza (ein Downhill von 2.800 m bis auf Meereshöhe) alle Klamotten anzuziehen, die man dabei hat... und bloß nicht die Taschenlampe fallen lassen, sie wäre sofort auf Nimmerwiedersehen irgendwo hinuntergekullert und im Nichts verschwunden... es war mit vier Grad relativ frisch dort oben und der Windchill bergab hätte einen erheblich auskühlen lassen.

Nachdem die größte Abfahrt direkt vom Gipfel erstmal hinter mir lag und man es rollen lassen konnte, übermannte mich plötzlich die Müdigkeit und die Konzentration ließ erheblich nach... keine guten Voraussetzungen, um im Dunklen weiterzufahren... ich suchte mir also im Schein meiner Lampe ein geeignetes Plätzchen hinter einer Mauer neben der Straße, schlüpfte mit allen Klamotten in den Biwaksack und schlief dort sofort ein... irgendetwas neben mir rauschte ziemlich laut, erst nachdem ich ca. zwei Stunden später wieder wach wurde, checkte ich, direkt neben einem Wasserfall geschlafen zu haben... wie geil!!! Aber so wurde es nun schnell

hell und nach ein paar ‚Hampelmännern‘ wurde mir auch wieder warm... erst jetzt erkannte ich, dass ich mich in einem wildromantischen Tal befand, das von einem Fluss durchflossen wurde, die weitere Abfahrt wurde somit auch ein Genuss für die Augen.

So fuhr ich im Morgengrauen durch diverse verschlafene Dörfer, bis ich irgendwann an einer geöffneten Bäckerei vorbeikam... neben mir waren nur ein paar Straßenarbeiter schon so früh wach und starteten mit frischen warmen Croissants in den Tag.

Langsam aber sicher wurde das Tal immer breiter, es wurde wärmer und ich konnte endlich die ganzen Klamotten der Nacht wieder ausziehen. Auch nahm der Verkehr wieder zu, Nizza konnte somit nicht mehr weit sein!!!

Am Ende des Tals fuhr ich weiter auf einem tollen Radweg entlang des Flusses und die ersten Vororte von Nizza tauchten auf, spätestens als ich am Stadion von Nizza, der

Allianz Riviera (die kleine Schwester der Allianz Arena in München), vorbeifuhr, bekam ich einen ‚Moralischen‘, die supergeile Tour sollte leider bald vorbei sein... am Flughafen von Nizza angekommen, hieß es dann nur noch 6 km die Strandpromenade entlangzurollen, seinen Gedanken an eine super Woche nachzugehen und am Ziel im Hafen von Nizza anzukommen.

Hier wartete auch schon der Veranstalter auf mich, schoss das obligatorische Finisher Foto am Aussichtspunkt ‚I love Nice‘ und packte erstmal ein kühles Bier aus seiner Tasche... selten hat mir ein Bier so gut geschmeckt wie zu diesem Zeitpunkt.

Somit ging eine extrem geile Woche mit einem erfolgreichen Finish in Nizza zu Ende und ich werde hoffentlich auch in 2019 wieder an diesem Rennen teilnehmen können.

Sportliche Grüße,  
Bernd



Im Ziel in Nizza



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 2018

## Clubmeisterschaft Rennen 2018

Nr.	Datum	Rennen	Distanz
1	19.04.2018	Einzelzeitfahren Olympiastraße	16 km
		1) Schworm Felix - 20:16,0 ... 2) Uhl Bernhard - 20:37,0 ... 3) Quandt Christian - 20:53,0 ... 4) Mattes Thomas - 20:58,0 ... 5) Dominguez Jacobo - 21:22,0	
2	22.04.2018	Einzelzeitfahren Altenstadt	19,3 km
		1) Schober Wolfgang - 25:38,0 ... 2) Schworm Felix - 26:28,0 ... 3) Mattes Thomas - 27:15,0 ... 4) Quandt Christian - 27:27,0 ... 5) Dominguez Jacobo - 28:02,0	
3	03.05.2018	Bahn Augsburg	200 m / 4000 m
		1) Schworm Felix ... 2) Mattes Thomas ... 3) Goldschagg Christian 4) Knupe Jürgen ... 5) Wüstner Christoph	
4	17.05.2018	Bergzeitfahren Schäftlarn	2 km / 2,5 km
		1) Schworm Felix - 09:41,0 ... 2) Rüger Jan - 10:22,0 ... 3) Knupe Jürgen - 11:01,0 ... 4) Schnorr Rico - 12:54,0 ... 5) Schleicher Bernd - 16:39,0	
5	29.05.2018	Einzelzeitfahren Steinbach	26,5 km
		1) Schworm Felix - 36:03,0 ... 2) Dominguez Jacobo - 37:45,0 ... 3) Brunies Falko - 38:14,0 ... 4) Rüger Jan - 38:25,0 ... 5) Knupe Jürgen - 38:27,0	
6	05.06.2018	Bergzeitfahren Sudelfeld	4,1 km / 330 Hm
		1) Schworm Felix - 12:57,0 ... 2) Uhl Bernhard - 14:36,0 ... 3) Kurzeder Sven - 14:54,0 ... 4) Steinhäuser Friedl - 15:09,0 ... 5) Kroll Sebastian - 15:43,0	
7	26.06.2018	Bergzeitfahren Kesselberg	4,66 km / 230 Hm
		1) Uhl Bernhard - 11:28,0 ... 2) Rüger Jan - 12:09,0 ... 3) Buciuman Benjamin - 13:02,0 ... 4) Knupe Jürgen - 13:03,0 ... 5) Schnorr Rico - 13:13,0	
8	29.06.2018	Bergsprint Münsinger Berg	1,6 km / 90 Hm
		1) Kurzeder Sven - 03:45,0 ... 2) Janz Thomas - 03:45,0 ... 3) Rüger Jan - 03:53,0 ... 4) Buciuman Benjamin - 04:12,0 ... 5) Schnorr Rico - 04:21,0	
9	10.07.2018	Einzelzeitfahren Ebertshausen	13,1 km
		1) Uhl Bernhard - 17:13,0 ... 2) Quandt Christian - 17:23,0 ... 3) Mattes Thomas - 17:40,0 ... 4) Rüger Jan - 18:14,0 ... 5) Knupe Jürgen - 18:21,0	
10	17.07.2018	Einzelzeitfahren Spitzing-Bäckeralm	16,7 km
		1) Uhl Bernhard - 23:26,0 ... 2) Quandt Christian - 23:34,0 ... 3) Kurzeder Sven - 24:39,0 ... 4) Brunner Thomas - 25:07,0 ... 5) Schnorr Rico - 26:19,0	

# Ergebnisse 2018

## Clubmeisterschaft 2018

Platz	AK	Name	Rennen	Gesamtpunkte
1	H	Schworm Felix	6	147
2	H	Uhl Bernhard	5	119
3	S2	Rüger Jan	7	119
4	S3	Knupe Jürgen	7	109
5	S3	Schnorr Rico	7	107
6	H	Buciuman Benjamin	6	100
7	S3	Legner Stefan	8	91
8	S2	Quandt Christian	4	83
9	S3	Mattes Thomas	4	81
10	H	Wüstner Christoph	4	68
11	S2	Kurzeder Sven	3	65
12	S3	Schleicher Bernd	4	59
13	S2	Dominguez Jacobo	3	58
14	S4	Müller Klaus	4	43
15	S2	Janz Thomas	2	39
16	S3	Twiehaus Jochen	3	38
17	S3	Brunies Falko	2	37
18	S2	Steinhäuser Friedl	2	36
19	S3	Brunner Thomas	2	35
20	S3	Kroll Sebastian	2	30
21	S2	Schober Wolfgang	1	25
22	S3	Goldschagg Christian	1	20
23	S2	Babbe Sven	1	17
24	S3	Weis Zdenek	1	16
24	S3	Flakus Stefan	1	16
26	H	Herdener Florian	1	15
26	S2	Ehrmann Oswald	1	15
28	S2	Gugel Stefan	1	14
28	S3	McGill Stuart	1	14
30	H	Herdegen Jörg	1	13
31	D	Neuss Elisabeth	1	12
31	D	Dihsmaier Daniela	1	12
33	S2	Nafziger Claus	1	11

#### 41. BMW Vierer-Mannschaftszeitfahren - 23.09.2018 auf dem BMW-Testgelände in Aschheim

Platz	Start-Nr.	Team	Gesamtzeit
1	39	RG FFB	01:27:03
2	27	Rennradeln München TTT	01:27:38
3	34	Veloclub Ratisbona 1	01:28:28
4	22	Veloclub Ratisbona 2	01:29:37
5	37	Audi Connect	01:30:30
6	26	Alte Säcke	01:32:12
7	23	Porsche Radsport 1	01:32:15
8	29	Gäubodenapotheke 1	01:32:43
9	35	BMW Radsport 1	01:33:12
10	20	VfB Kipfenberg	01:34:25
11	25	RC Die Schwalben 1894 München	01:35:31
12	38	Mercedes Benz Team	01:35:40
13	16	Ballermann	01:35:59
14	36	Radsport 2000 Kelheim	01:36:51
15	32	Donnerstagsgruppe	01:38:07
16	18	RSC Elkofen / Team Lechner 1	01:38:09
17	7	Rad Team Aichach 2000	01:38:13
18	4	Cycling Team Dorfen	01:38:22
19	30	RadUNION Salzburg	01:38:54
20	12	Gäubodenapotheke 2	01:40:52
21	19	Tri-Smart.de	01:41:57
22	31	SC Gröbenzell	01:43:00
23	13	RSC Elkofen / Team Lechner 2	01:43:22
24	33	VfB Halbergmoos	01:43:23
25	11	Rohde & Schwarz	01:43:46
26	24	Rosenheim Racing Team	01:46:25
27	28	SV Solidarität Ismaning	01:46:43
28	6	BMWiseguys	01:47:34
29	10	Radler-Halbe	01:48:44
30	3	RSC Elkofen / Team Lechner Mixed	01:49:58
31	21	Rennradln München	01:50:59
32	2	Exathlon	01:54:43
33	8	BMW Radsport Grashüpfer	01:56:16
34	1	vollgas4wildcats	01:57:17
35	17	Rakete München	01:58:51
36	5	Tri Team FFB	01:59:24
37	9	msg life München Team espresso	02:00:21
38	15	msg life München Team cappuccino	02:09:32
39	14	Bellmann Engineering & Team Schwerddi	DNS

# Termine 2019

Datum	Veranstaltung
03.-09.03.2019	MTB-Trail-Camp für Biker in Finale Ligure / ITA
19.03.2019	Start wöchentliche Di.-Rennrad-Ausfahrten München Nord, ab FIZ und Ruderregattastrecke, Oswald Ehrmann
21.03.2019	Start wöchentliche Do.-MTB-Ausfahrten München Nord, ab FIZ Vorplatz, Oswald Ehrmann
31.03.2019	MTB-Saisonstart-Ausfahrt durchs Holledauer Land, Start 10:00 Uhr in Pfaffenhofen/Ilm
25.04.2019	Clubtraining - Einzelzeitfahren auf der Olympiastraße, 18:00 - 19:00 Uhr
28.04.2019	Einzelzeitfahren Hofolding Forst mit 2. Wertung BMW Clubmeisterschaft (*)
28.04.2019	MTB Marathon Thurmansbang (Ritchey Challenge)
04.05.2019	Riva MTB Marathon und Festival, ITA
08.05.2019	Clubtraining - Bergzeitfahren in Schäftlarn über 2,3 und 2,5 km, 18:00 - 19:00 Uhr
12.05.2019	Auerberg MTB Marathon Kaufbeuren, GER
14.05.2019	4. Wertung - Radrennbahn Augsburg (200 m, 4000 m)
19.05.2019	Angerberg MTB Marathon / AUT (Ritchey Challenge)
26.05.2019	Achenkirch MTB Marathon, AUT (Ritchey Challenge)
28.05.2019	5. Wertung - EZF Spitzing, Bikebase Schliersee, mit OB-Meisterschaft, 17:00 Uhr
01.06.2019	Ortler Bike Marathon Glurns, ITA (Ritchey Challenge)
05.06.2019	Clubtraining - Bergzeitfahren am Kesselberg, 18:00 - 19:00 Uhr
06.-09.06.2019	Alpentourtrophy Etappenrennen Schladming, AUT
15.06.2019	Hero Dolomiti Bike Marathon Wolkenstein, ITA
16.06.2019	Frankenbike Marathon Trieb, GER (Ritchey Challenge)
28.06.2019	7. Wertung - RSC Wolfratshausen, Bergsprint Münsinger Berg mit Wertung Clubmeisterschaft
29.06.2019	Kitzalpbike Marathon Kirchberg, AUT (Ritchey Challenge)
29.06.2019	Pfronten MTB Marathon, GER (Ritchey Challenge)
04.07.2019	Clubtraining - Einzelzeitfahren in Steinbach, 26,6 km, 18:00 - 19:00 Uhr
13.07.2019	Salzkammergut Trophy Bad Goisern, AUT (Ritchey Challenge)
13./14.07.2019	24h/8h MTB Olympiapark München (SOG-Events)
14.-20.07.2019	BIKE Transalp Challenge, Tux-Molveno See, AUT/ITA
16.07.2019	9. Wertung - Bergzeitfahren am Sudelfeld, Bikebase Schliersee, 17:00 Uhr
20.-26.07.2019	Tree Peaks Bike Race, unsupported, von Wien nach Barcelona, 2.000 km / 26.000 Hm
27.07.2019	M3 Montafon MTB Marathon Schruns, AUT (Ritchey Challenge)
27.07.2019	12h MTB EM Diessen/Obb., GER
03.08.2019	Ironbike Marathon Ischgl, AUT
03.-09.08.2019	MTB-Alpencross für BMW Radsport-Biker

# Termine 2019

Datum	Veranstaltung
11.08.2019	10. Wertung - EZF Testgelände Aschheim, 10:00 Uhr (*)
28.08.2019	Masters Cycling Classics Einzelzeitfahren, St. Johann i.T., AUT
01.09.2019	Öztaler Radmarathon
07.09.2019	33 Runden von Weissach, Treffpunkt: Porsche/Weissach, Beginn 09:30 Uhr
15.09.2019	42. Vierer-Mannschaftszeitfahren über 70 km, Start 11:00 Uhr auf dem BMW-Testgelände
21.09.2019	Einzelzeitfahren „King of the Lake“ am Attersee, AUT
22.09.2019	Kempten MTB Marathon, GER (Ritchey Challenge)
05.10.2019	Oberstdorf MTB Marathon, GER (Ritchey Challenge)
03.-06.10.2019	MTB-Saisonabschluss Vinschgau/Dolomiten/Gardasee
30.11.2019	Jahresabschlussfeier neue Gaststätte wird auf unserer Website 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)

Titelfoto: Oswald Ehrmann



**FOR THOSE  
OUTENTIC  
MOMENTS**



**BASEPACK 8L +  
BIKE MODULE**

**OUTENTIC**  
[WWW.OUTENTIC.COM](http://WWW.OUTENTIC.COM)

**AER** *Engineering*  
GmbH

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



**Details und das Ganze im Auge!**

**„Eine Radfahrt um die Welt  
beginnt mit dem ersten  
Tritt aufs Pedal.“**

Scott Stoll



**INTEC**  
INDUSTRIE - TECHNIK

Ihr Engineering-Partner im Bereich Konstruktion,  
Projektmanagement, Aerodynamik & CFD wünscht  
Ihnen viel Spaß beim Radsport.

[www.inteckg.de](http://www.inteckg.de)