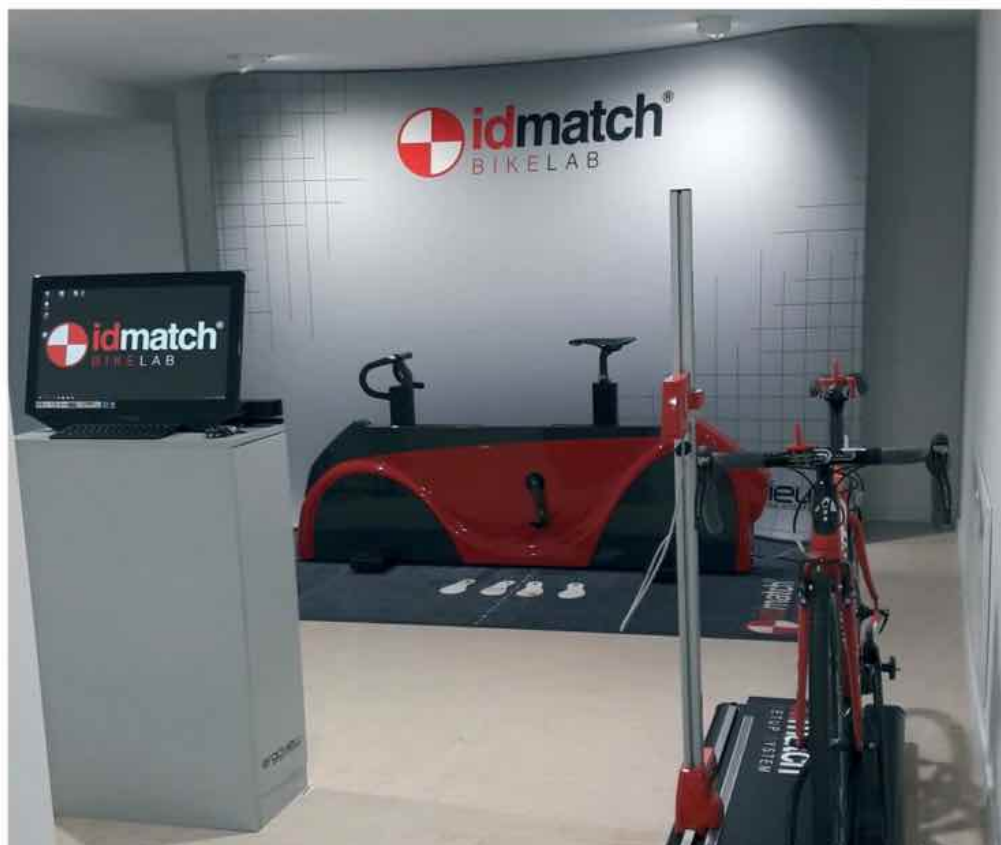




BMW

Radsport-Magazin
2020



idmatch® BIKE LAB

das aktuell beste und modernste Bikefitting-System exklusiv bei

THE FLEMISH CAP

Lindemannstr. 11 · D-82327 Tutzing · www.theflemishcap.com

Info und Terminvereinbarung · Tel. +49 8158 90 58 700 · Email kmueeller@tinartista.com

Inhaltsverzeichnis

Vorwort Saison 2020	S. 5
Saisonvorbereitung an der Costa Brava mit Plattfuß, Egon und Rico	S. 7
Rennrad Trainingsreise Römigberg 2019	S. 14
BMW-Mannschaftszeitfahren 2019	S. 18
Auf den Spuren der Tour de France	S. 22
Eroica Dolomiti	S. 26
Navad 1000 2019 - Non Stop Romanshorn-Montreux	S. 30
Urlaubsreisen per Tandem - die etwas andere Art Urlaub zu machen	S. 37
UCI Granfondo Worldchampionships 2019 Poznan	S. 41
Nachtfahrt	S. 45
Bikepacking in Thailand 08. - 21.03.2019	S. 52
Bayerisch-Böhmisches Biere-und-Bäder-Brevet	S. 69
Die BMWiseguys	S. 74
Bike-Woche mit Oswald und Lilli in Kärnten - ein Bericht aus der Papa-Perspektive	S. 78
Der Glocknerkönig 2019 - das Edelweiß unter den Bergrennen	S. 86
 Ergebnisse 2019	
Clubmeisterschaft Rennen 2019	S. 93
Clubmeisterschaft 2019	S. 94
42. BMW Vierer-Mannschaftszeitfahren 2019	S. 95
 Termine 2020	S. 96
 Impressum	S. 98

Mit freundlicher Unterstützung unserer Sponsoren:

The Flemish Cap	S. 2
thermotec engineering services GmbH	S. 4
AVL Deutschland GmbH	S. 51
HISTA Elektro GmbH	S. 92
smartcapmount	S. 97
OUTENTIC GmbH	S. 99
INTEC Industrie-Technik GmbH & Co. KG	S. 100



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 2020

Am 2. August 2019 - ich war gerade auf Radl-Kurzurlaub in der Lombardei - traf mich eine Nachricht wie ein Schock: unser Radl-Kollege Dominic Epsom war bei der Abfahrt vom Timmelsjoch nach St. Leonhard mit dem Rennrad tödlich verunglückt! Der erste Gedanke war: das kann nicht sein und es muss sich um eine Verwechslung handeln. Doch kurze Recherchen im Internet brachten schnell die schreckliche Bestätigung.

Dominic wurde nur knapp 40 Jahre alt und hinterlässt eine Frau und zwei kleine Kinder. Jeder kannte ihn stets mit guter Laune und immer positiver Einstellung. Er war immer etwas risikofreudiger als die meisten von uns und er hat sich auch oft verletzt in seiner sportlichen

Karriere als Triathlet und Radfahrer. Aber immer wieder kam er zurück, durch seine Willenskraft und positive Einstellung.

Was genau an diesem verhängnisvollen 2. August geschah und zu dem schrecklichen Ende führte, werden wir wohl niemals erfahren. An Spekulationen sollten wir uns nicht beteiligen. Es zeigt uns jedoch auf, wie verletzlich wir auf unseren Zweirädern sind und wie schnell das Ende da sein kann!

Deshalb seid stets vorsichtig, denkt für die anderen Verkehrsteilnehmer mit und legt überall lieber nochmal eine Schippe an Sicherheit mehr drauf! Aber vergesst auch nicht, jeden Tag zu leben und zu genießen mit Familie, Freunden und Kollegen!



Clubausfahrt am 24.04.2010, Dominic 3.v.r.

Während ich diese Zeilen schreibe, treibt gerade das Corona-Virus sein Unwesen. Ganz Italien ist im Ausnahmezustand und bis auf Weiteres ist es dort sogar untersagt, Rad zu fahren! Die Prognosen für die kommenden Monate sind nicht rosig, und wir müssen uns in diesem Jahr wohl darauf einstellen, dass die meisten offiziellen Radport-Veranstaltungen gestrichen werden! Ich hoffe, dass es bei uns nicht wie in Italien zu einem kompletten Radsportverbot kommt und wir wenigstens unsere Club-Events durchführen können. Ein Saison-Höhepunkt wird dabei sicherlich wieder unser Vierer-Mannschaftszeitfahren in Aschheim auf der M1 sein - also bitte den 13. September 2020 schon mal vormerken!

Alle übrigen Termine findet ihr am Ende dieses Heftes, und natürlich immer up-to-date auf unserer Homepage www.bmw-radsport.de

In diesem Sinne, ride on and stay safe.

Euer Jürgen



Colle del Nivolet

Saisonvorbereitung an der Costa Brava mit Plattfuß, Egon und Rico

Nachdem auch Franky aus Frankfurt wegen Krankheit abgesagt hatte, waren wir nur noch zu viert, um unsere Sardinien-Rundreise zu absolvieren.

Lothar war ebenfalls gesundheitlich angeschlagen und Franki, das alte Weichei, hatte gar nicht erst vor mitzufahren, obwohl er es groß angekündigt hatte.

Glücklicherweise waren alle anderen bereit, ein neues Ziel auszuprobieren, und so lag es nahe, dass wir uns für das Haus von Plattfuß in Roses an der Costa Brava entschieden. Plattfuß war es eh recht, nicht extra nach Sardinien rei-

sen zu müssen, um dort mit seinen gefürchteten Sprints die Mitfahrer zu deprimieren.

Die Anreise nach Memmingen war unkompliziert, denn der Bus fährt vom Hauptbahnhof München in 90 Minuten bis zur Abflughalle. Mit Ryanair kommt man gut nach Gerona, von wo aus man in einer Stunde in Roses ist - dort, wo Plattfuß sein Haus hat. Plattfuß ließ es sich nicht nehmen, uns am Flughafen abzuholen. Ich hatte ein Leihauto bestellt, sodass wir unsere Räder bequem in zwei Autos unterbringen konnten.

Das Wetter war angenehm warm, auch wenn die Sonne nicht schien.



V.r.n.l.: Plattfuß, Egon, Lothar, Rico und Ippi auf dem Weg in die Pyrenäen

Nachdem wir alles in der Garage und im Haus verstaubt hatten, machten wir uns auf den Weg in die Stadt.

Plattfuß kennt sich nach 10 Jahren Spanien bestens aus und hatte zu jeder Kneipe, jeder Bank und jedem Geschäft etwas zu erzählen. Natürlich auch, wo man das beste Frühstück zum günstigsten Preis haben konnte. Diesmal fanden wir sogar ein Café, wo es einen vernünftigen Espresso gab. Die spanische Küche hat mich, ausgenommen von ein paar Tapas-Lokalen in Barcelona und Malaga, noch nie überzeugt, und wir wollten auch keine weitere Enttäuschung erleben. Also was tun?

Da Plattfuß selbst nicht der große Koch ist, haben wir uns entschlossen, wenigstens seine Küche für anständige und ausgiebige Mahlzeiten zu benutzen. Also was essen wir heute? Die Markthalle machte es uns leicht, eine Auswahl von Salaten, Früchten, frischem Fisch, saftigem Schinken, luftgetrockneter Salami und einigen Käsesorten zu finden.

Selbstverständlich besuchten wir auch eine Bodega, um den richtigen Wein für unser Abendessen zu finden.

Nachdem die Räder zusammengebaut waren und das Menü für den Abend feststand, konnten wir noch eine kleine Runde drehen.

Das Haus von Plattfuß liegt auf einem Hügel und die Steigung beträgt ca. 20 %, also genug, um etwas Kraft in die Beine zu bekommen, wenn man nicht schieben möchte.

Mit kurzer Hose, kurzem Trikot und einem leichten Westwind drehten wir die Einrollrunde.

Egon, der das ganze Jahr hindurch trainiert hatte, war in guter Form. Rico hatte dagegen so gut wie gar nichts gemacht.

Plattfuß jammerte wieder mal über Kniebeschwerden, wenn er aus dem Sattel ging.

Durch mein Winter-Spinning und etliche Kilometer im Frühjahr hatte ich keinerlei Probleme, die Geschwindigkeit hochzuhalten. Auf kleinen Straßen legten wir ca. 60 km zurück,

genau richtig, um Appetit für das Abendessen zu bekommen.

Die Aufgabenverteilung für die Essensvorbereitung war ganz einfach. Rico sorgte dafür, dass alle Utensilien sauber und klein geschnitten waren. Egon war für Getränke und die Tischdekoration zuständig, währenddessen Plattfuß sich erholte und mit einigen Passagen aus einem Buch über gutes und richtiges Benehmen zur Belustigung beitrug.

Der Autor des Buches, ein gewisser Asfa-Wossen Asserate, gebürtiger Äthiopier und heute der Papst des guten Benehmens, hatte Plattfuß in seinen Bann gezogen und wir mussten uns täglich die Geschichten von Klapperdeckchen und Messerbänkchen anhören.

Nun gut, wir waren ja geduldig und hatten Nachsicht mit unserem lieben Freund, der seit Jahren versucht, seinem Primatendasein zu entfliehen. Wenn er es mal wieder übertrieb, bekam er eine Breitseite und die Sache war vergessen.

Die Abende wurden mit ausgiebigen Mahlzeiten, Skat spielen, Zeitung lesen, Geschichten aus vergangenen Zeiten sowie möglichen Reizeielen verbracht.

Nach einem ausgiebigen Frühstück machten wir uns auf den Weg Richtung Pyrenäen, die ca. 40 km entfernt beginnen. Ruhige Straßen und eine üppige Vegetation ließen uns den Tag genießen. Natürlich suchten wir in jedem Bergdorf ein Lokal auf, um auch die Gastronomie der Costa Brava kennen zu lernen.

Die Damen des horizontalen Gewerbes säumten die Ausfallstraßen und grüßten uns schon nach der dritten Vorbeifahrt, immer in der Hoffnung, ein Geschäft zu machen.

Nach unserer Rückkehr ging es regelmäßig auf den Markt, um Köstlichkeiten für das Abendessen zu erwerben. Vor dem Abendessen blieb immer noch genug Zeit, um etwas in der Sonne zu verweilen, ein Buch oder die Süddeutsche zu lesen.

Plattfuß hatte sein Haus auf den neuesten Stand gebracht, um es eventuell zu veräußern, was er nun schon seit etlichen Jahren plant. Der neu angelegte Garten konnte nicht bewässert werden, da die Bewässerungsanlage noch nicht installiert war. Egon opferte sich, installierte die Anlage mit dem Ergebnis, dass schon nach wenigen Tagen das Gras zu sprießen begann.

Am nächsten Tag machten wir uns früh auf den Weg, um die Küste Richtung Norden, sprich Frankreich, zu erkunden. Diese ehemalige Küstenstraße ist sehr wenig befahren, da nun alles über die Autobahn im Inland fährt. Wer glaubt, man rolle nur so an der Küste entlang, der hat sich getäuscht. Es ist ein ständiges Auf und Ab und somit sehr abwechslungsreich.

Zuerst musste der Hügel Richtung Cadaqués bezwungen werden, danach gab es eine herrliche Abfahrt von ca. 8 km nach El Port de la Selva und von dort aus nach Llanca.

Nach Llanca überholte uns eine größere Gruppe von Radfahrern, was unseren Ehrgeiz anstachelte. Also nichts wie in den Windschatten und weiter ging's in Richtung Berge.

Die gemischte Gruppe hatte wohl schon einige Kilometer in den Beinen, denn sie legte ein hohes Tempo vor. Da nicht alle mithalten konnten, machten wir also langsam, um gemeinsam die nächsten Kilometer runter zu spulen. Der Wind kam vom Meer her und an den Bergspitzen wehte er kräftig. Plattfuß bevorzugte die am Meer gelegene Straße, währenddessen wir anderen den Weg über die Berge nahmen. Oben angekommen bekamen wir den Lohn mit einer fantastischen Aussicht über die Küste von Frankreich und Nordspanien. Der Grenzort Portbou mit seiner herrlichen Strandpromenade verlockte uns zu einer Cappuccino-Pause. Früher, als es noch keine Autobahnen im Inland gab, lief der ganze Verkehr über diese Straße nach Spa-



Blick auf die Costa Brava in der Nähe von Portbou

nien. Ich kann mich noch gut erinnern, als wir in den sechziger Jahren mit 30 Stunden Autofahrt nach Benidorm und Alicante unterwegs waren. Hier in Portbou wurden früher die Achsen der Züge gewechselt, da die Spanier so schlau waren, eine andere Spurbreite zu verwenden, damit die Deutschen während des Krieges nicht so einfach nach Spanien gelangen konnten.

Cebère, der erste Ort auf französischem Boden, war wie ausgestorben und man konnte sich kaum vorstellen, dass hier im Sommer der Bär stept. Weiter ging es nach Banyul sur-Mer, Vendres Port und Collioure, die wohl schönsten Orte entlang der französischen Küste bis Marseille. Hier gibt es das ganze Jahr über Tourismus und dementsprechend war es unmöglich, einen schönen Platz mit Blick auf den Hafen und die Burg zu bekommen, zumal wir ja unsere Räder mitnehmen mussten.

Letztendlich haben wir uns an einem Fast-Food-Stand verköstigt, um den sehr bergigen Rückweg anzutreten. Sobald man die verkehrsreiche Küstenstraße verlassen hatte, wurde es romantisch. Vorbei an tausenden wilden Lavendelpflanzen ging es hoch auf über 1200 m zum Pass Banyuls. Von dort aus hatte man einen fantastischen Blick über die Süd- und Nordseite der Pyrenäen. Genau hier oben verläuft die Grenze zwischen Frankreich und Spanien. Radfahrer sind hier so selten wie Segelschiffe. Allgemein scheint Spanien in diesem Landstrich wenig Radsportler zu haben, denn auf der ganzen Fahrt hat man keine anderen gesehen. Die Abfahrt war großartig und die Straße hervorragend in Schuss. Wie immer lieferten sich Rico und ich ein schönes Rennen, bis wir die Ebene erreicht hatten.

Die letzten 30 km legten wir noch einmal die große Scheibe auf, um noch die letzten Sonnen-



Fit nach einem kühlen Bad im Mittelmeer

strahlen auf der Terrasse genießen zu können. Nach dem Duschen ging es wieder runter in die Stadt. Heute stand frischer Fisch auf dem Speisezettel und dieser wurde in einer Salzkruste gebacken. Zum Glück hatte niemand das Bedürfnis, eine Diät zu beginnen, und so wurde jede Mahlzeit zum Genuss.

Natürlich durfte auch die Kultur nicht zu kurz kommen und so machten wir uns am nächsten Tag auf, um Figueres mit seinem berühmtesten Sohn und Bürger Salvador Dalí zu besuchen. Dalí war nicht zu sprechen, aber sein Museum stand uns zur Verfügung. Die Stadt hat sich seit meinem letzten Besuch sehr herausgemacht. Auf der Rambla tanzten riesige Figuren und sehr viele Besucher begleiteten sie. Um welches Fest es sich handelte, konnten wir nicht feststellen. Plattfuß hatte ein Lokal in einem Hotel, ein echter Geheimtipp, ausgewählt. Nun gut, wir haben es getestet, und wenn wir es

nicht gemacht hätten, hätten wir auch nichts versäumt.

Auch am nächsten Tag blieben wir auf der Spur von Salvador Dalí, denn wir besuchten Cadaqués und Porligat, dort wo er lebte und seine ehemaligen Privathäuser stehen. Auf der Rückfahrt nach Roses bekamen wir Besuch von Vater und Sohn auf dem Renner.

Natürlich nahm ich die Gelegenheit wahr, um meine Form zu testen. Abwechselnde wilde Attacken der beiden schafften es aber nicht, mich abzuschütteln. Oben wartete ich auf den Rest, um mich dann mit Rico in die Abfahrt zu stürzen. Die Abfahrt ist ca. 9 km lang und es gibt keine einzige Kurve, vor der man bremsen muss. Die einzigen Hindernisse sind die Autos, aber zum Glück gibt es wenig Gegenverkehr, so dass man sie gut überholen kann.

Der knackige Salat, die Fischsuppe und der gute Wein rundeten den Tag ab.



Die Teller leer, aber die Krüge noch voll - Abendszene in Plattfuß' Haus

Die nächsten Tage verlegten wir unsere Aktivitäten mehr nach Westen in die Pyrenäen. Dort, wo verkehrsmäßig so gut wie gar nichts los ist, hat man als Radfahrer noch die ganze Straße für sich. Plattfuß kennt sich hier so gut aus wie in der Kölner Altstadt. Über Aquilana und vorbei an vielen kleinen Orten ging es immer aufwärts bis zu unserem Zielort La Vajol. La Vajol diente als Umschlagplatz für Gegner des Regimes von General Franco während des spanischen Bürgerkrieges.

Plattfuß kannte dort ein kleines Lokal, wo der Chef noch selber kocht und die Chefin serviert. Hier konnte man nicht viel falsch machen und so wurde bei angenehmen Temperaturen

das Mittagessen ein Genuss. Leider ließen wir uns etwas zu viel Zeit mit dem Mittagessen, sodass wir gezwungen waren, die Rückfahrt mit höherer Drehzahl zu absolvieren. Plattfuß begann zu schwächeln und so fuhren wir vorn weg, um uns in einem kleinen Dorf zu verstecken. Als Plattfuß endlich ankam, ließen wir ihn vorfahren, um uns dann an ihn zu hängen. Er vermutete nicht, dass wir es waren und legte sofort die große Scheibe auf. Erstaunlich, mit welcher Geschwindigkeit er die nächsten 10 km bis zum Kreisverkehr zurücklegte. Natürlich in der Vermutung, irgendwelche Einheimischen hinter sich zu haben, wollte er keine Schwäche zeigen. Um jetzt endlich aus der Führungsrolle



herauszukommen, bog er im nächsten Kreisverkehr anstatt nach rechts Richtung Roses nach links ein und hätte mich um ein Haar vom Rad geholt. Als er entdeckte, dass wir es waren, wurde er stinksauer, schließlich hatte er die letzten Körner für seinen Angriff geopfert.

Eine kleine Bodega wurde noch angefahren, um den von Plattfuß gelobten Wein zu probieren. Hier war Egon kaum zu schlagen, denn er braucht immer etwas länger, um auf den Geschmack zu kommen.

Rico, der bei ständig ansteigender Form den Rest der Strecke vorne fuhr, sorgte dafür, dass wir zuhause das Mittagessen schon verbraucht hatten.

Mit tollen Gerichten, schönen Landschaften und abwechslungsreichen Touren verbrachten wir 8 Tage im schönen Katalonien. Beim nächsten Mal möchten wir auf jeden Fall etwas weiter Richtung Westen fahren, um uns dort in den höheren Gebieten der Pyrenäen unsere Form für die Radfahrer-Saison zu holen.

Plattfuß wird sich sicher über jeden Besuch freuen, vorausgesetzt derjenige kennt sich in der Küche aus und hat auch technische Fähigkeiten.

Von den nächsten Abenteuern und Erlebnissen werde ich euch auf jeden Fall berichten.

Euer IPPI



Rennrad Trainingsreise Römigberg 2019

Wie jedes Jahr ging es mit meinem Hobby-Team auf Trainingsreise ins schöne Südtirol, genau genommen an den Kalterer See. Wir sind dort jedes Jahr sehr herzlich von Alois Lageder eingeladen und auch heuer kam es wieder im Mai zu der seit 7 Jahren schon traditionsgemäßen Reise nach „Schloss Römigberg“. Für die Weinkenner unter Euch: hier wächst der hervorragende Rotwein Cor Römigberg. Nur waren wir, was gutes Wetter betraf, diesmal eine Woche zu früh dran, sodass uns am Tag der Ankunft schon Regen empfing. Und das hatten wir zwei Jahre zuvor schon einmal im Piemont erlebt. Doch wir waren „ja nicht zum Spaß angereist“, sodass das frisch geputzte Material im strömenden Regen gleich mal einer Wassertaufe unterzogen wurde.

Teammitglied Matteo hatte sich direkt Montag in der Früh auf den Weg gemacht, von Kaltern mit dem Rad zurück nach München zu fahren - im strömenden Regen, bei 6 - 9°C.

Um aber nicht in schlechter Erinnerung zu bleiben, zeigte sich Petrus am Tag darauf versöhnlich und schickte uns einige Sonnenstrahlen, die wir direkt für eine Fahrt auf den Ritten nutzten. Eine sagenhafte Straße, dieser Ritten-Höhenweg, befindet man sich erst einmal Richtung Klobenstein, Lengmoos usw. Der Ausblick auf das Schlern-Massiv dürfte dem einen oder anderen in guter Erinnerung sein und die Strapazen des Anstiegs sollten schnell vergessen sein.

Für wen das noch unbekanntes Gebiet sein sollte, ist das auf jeden Fall mein Tipp (oder



Sebastian am Römigberg, Kalterer See a.d.W.



Trainingsgruppe auf dem Ritten-Höhenweg



BMW-Radsport-Flagge zeigen: gut aussehen gehört eben auch dazu

meine Einladung), diese Route einmal (gemeinsam) zu fahren.

Allerdings bogen wir diesmal gar nicht nach Klobenstein ab, sondern fuhren im Bozener Norden gleich in Richtung Jenesien bergauf. Über Vöran und Hafling landet man schlussendlich in Meran, wo nach vielen Höhenmetern und einer wohlverdienten Abfahrt der obligatorische Stop zum Kaffee auf uns wartete.

Den Rückweg fuhren wir via Lana und Andrian zum Etsch-Radweg zurück, wo der ein oder andere direkt zeigen musste, dass vorne immer eine 4 auf dem Tacho stehen muss, gleichwohl der Gegenwind an diesem Nachmittag ordentlich warme Luft vom Mittelmeer gen Berge - und damit auch gen uns - blies. Nach 122 Kilometern und 2.100 Höhenmetern waren wir am Römigberg zurück. Am Abend ging es dann zur Pizzeria in Tramin, die sagenumwobene Pizza aller Couleur liefert; Genaueres nur gegen persönlichen Talk mit mir. Noch heute sprechen wir lachend darüber. Sonst wurde in



Gruppetto in den Weinbergen am Anstieg nach Pineta

der Woche privat gekocht und der ein oder andere Wein des Hauses verkostet. Und auch Adrians hervorragender Merlot durfte - trotz seiner Nichtherkunft aus dem Haus - nicht fehlen... immerhin findet man die Kellerei unweit am Kalterer See.

Am dritten Tag unserer einwöchigen Reise fuhren wir über Margreid Richtung Kurtinig wieder auf den Etsch-Radweg, diesmal über Salurn, ehe es - inzwischen im Trentino angekommen - bei San Michele gen Osten steil bergan ging.

Christopher testete hier auch gleich die mit 40% vermutlich steilste und sehr kurze, aber wegen der Steigung fast unfahrbare Abkürzung nach Pineta. Ob diese Zahl allerdings mit touristisch anziehendem Gedanken großzügig aufgerundet oder schlichtweg falsch berechnet wurde, bleibt hier ein Geheimnis.

Weiter ging es in zwei getrennten kleineren Gruppen: Adrian, mein Bruder Christian und ich separierten uns etwa bei der Hälfte der Strecke vom Rest und genossen die Rückfahrt sowie die Einkehr zum Kaffee mit rasanter Abfahrt auf autoleeren Straßen über Palu, Mosana und Lavis am Etsch-Radweg zurück zum Startpunkt Kalterer See.

Tag 4 und 5 zogen uns nochmal nach Meran, und ein Teil der Gruppe absolvierte

(ohne mich) am letzten Tag noch eine 200-km-Runde in der Region um Wolkenstein, was mit merkbar zunehmender Fitness bei Fabian und Christopher aber auch zu wesentlich mehr Appetit führte, wegen doch erhöhter, fast übermenschlicher Anstrengung für die beiden auf dieser Runde.

Eine Woche drauf ging es mit meiner Frau wegen unserer Hochzeitsvorbereitungen erneut nach Margreid, Bozen und Meran. Und auch zum Giro d'Italia, der passend in dieser Woche am Passo Rolle Halt machte. Der Campingplatz St. Josef am Kalterer See sei hier auch empfehlenswert erwähnt.

Inzwischen war auch unsere Teambekleidung und das gute Wetter mit strahlendem Sonnenschein und 30°C eingetroffen, was Petrus uns fürs Training doch „erspart“ hatte. Getreu dem Motto, wer sich abhärten und schneller werden will, trainiert nicht nur bei Sonnenschein.

Auf ein schönes 2020, bleibt alle gesund und trainiert fleißig, man sieht sich on und off the Bike. Und sicher auch wieder das ein und das andere Mal in Südtirol...

Euer Sebastian Weinert



Weinberge



Sebastian im neuen Rennanzug

BMW-Mannschaftszeitfahren 2019

Das Ende der Welt?

Alles begann Mitte August. Mehr als 4000 Radfahrer verpassen sich um diese Zeit den letzten Feinschliff für den Öztaler Radmarathon Anfang September. Alle Fahrer sind auf die Vorbereitung fokussiert. Ihr geistiger Horizont endet zeitgleich mit Start des Rennens. So als wäre es das Ende der Welt.

Es war ein warmer Sommertag in Tirol. Ich fuhr gerade vom Kühtai Richtung Sölden. Da erreichte mich eine Nachricht von Tina: „Hi Lisa, uns fehlt noch die vierte Dame in unserem Team fürs BMW-Mannschaftszeitfahren Mitte September. Hast Du Lust?“ Schlagartig wurde ich aus meiner Trance gerissen: Es gibt ein Leben danach, ein Leben nach dem Öztaler! Doch welcher Radfahrer kann schon sagen, ob er nach einem Öztaler noch Lust auf Wettkampf hat? Noch nie in meinem Leben hatte ich an einem Mannschaftszeitfahren teilgenommen. Erst einmal war ich bei einem Einzelzeitfahren am Start gewesen. Ich spürte wie Begeisterung meine Gedanken flutete. Vier Damen zusammen auf vier Rennmaschinen? Frauenpower im Radsport! Das klingt nach Spaß! Reichlich Argumente wie mir schien. Und getreu dem Motto: „raus aus der Komfortzone“, sagte ich kurz und schmerzlos zu.

Langsam mit den jungen Einhörnern

In meinem Enthusiasmus hatte ich die Eckdaten des Zeitfahrens zunächst nicht genauer beleuchtet. Erst Anfang September, als der Öztaler wieder für ein Jahr Geschichte war, machte ich mich daran abzuschätzen, was mich erwartete. Nüchtern stellte ich fest: Es gab gleich mehrere Unbekannte in der Gleichung. Bei einem Mannschaftszeitfahren müssen vier

„Mann“ - in unserem Fall natürlich Frauen - als Team harmonieren. Ich hatte keine der drei anderen Damen jemals persönlich getroffen. Mit Tina hatte ich online schon öfter Kontakt gehabt. Ich kannte ihre Stimme vom Telefon und wir waren uns sehr sympathisch. Kathrin war mir nur von der Plattform STRAVA ein Begriff und Moni war ein unbeschriebenes Blatt für mich. Unsere Leistungen auf dem Rad sollten laut Tina in einer ähnlichen Klasse liegen, was die Grundvoraussetzung für gutes Teamwork ist. Auch das Rennen kannte ich nur vom Namen. Veranstalter des Zeitfahrens ist mein Verein, die Abteilung BMW Radsport der BMW Sportgemeinschaft e.V. Das BMW-Mannschaftszeitfahren im Vierer hat eine mehr als 40-jährige Tradition auf dem Testgelände der BMW Group. Die BMW-Teststrecke in Aschheim nahe München ist normalerweise abgesperrt und nicht frei zugänglich. Für Besucher herrscht strenges Foto- und Videoverbot. Einmal im Jahr wird die Teststrecke für Fahrräder freigegeben. Ich sah mir die Ausschreibung im Internet auf der Seite meines Vereins an. Die Strecke besteht aus neun Runden auf der Teststrecke. Die Gesamtlänge beträgt 70 Kilometer! Als ich das las, schluckte ich. Das bedeutet eine Fahrzeit von weit mehr als einer Stunde. Mit normalen Rennrädern geht es schon Richtung zwei Stunden. Das lässt sich nicht mit „Augen zu und durch“ abfertigen. Das muss getaktet und getimed werden. Ansonsten verlassen einen zum Rennende hin die Kräfte.

Die richtige Anzahl an Rädern ist n+1

Im Zeitfahren entscheiden vor allem zwei Dinge über Sieg oder Niederlage: Die Leistungsfähigkeit eines Fahrers und seine



Hochkonzentriert, immer das Pacing im Blick



Aerodynamik. An der Power kann man wenige Tage vor einem Wettkampf nicht mehr viel ändern. Bei der Aerodynamik hat man hingegen schnell an den Stellschrauben gedreht. Das Zauberwort lautet hier „Material“. Ich besitze zwar mehrere Räder, ein Zeitfahrrad ist aber nicht dabei. Einen Auflieger habe ich nicht und ich bin auch noch nie mit einem gefahren. So kurz vor einem Wettkampf würde ich keine Zeit

mehr haben, um mit einem Aufsatz zu üben, ganz zu schweigen davon die richtige Einstellung bei einem Umbau eines Rennrads zu finden. Mit einer schlechten Position auf dem Rad, würde ich zu wenig Leistung abrufen können. Der ungewohnte Umgang mit einem Auflieger bei einem Bremsvorgang wäre bei Fahren im Windschatten gefährlich. Tina hatte wie ich nur ihr gewöhnliches Rennrad und keine Erfahrung



Siegerehrung - Platz 2 bei den Damenteam mit 39,8 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit hieß es am Ende für uns. Damit hatten wir nicht gerechnet. Das ist Frauenpower!

mit einem Auflieger. Da wir vor allem keine Sturzgefahr riskieren wollten, entschieden wir uns gegen einen Aufsatz. Kathi hingegen hatte ein Rad mit Auflieger und Moni als Triathletin sogar ein voll ausgestattetes Zeitfahrrad mit Scheibenrad. So hieß es für uns die Erwartungen herunterschrauben. Einen Probelauf in Vollbesetzung gab es für uns nicht. Beim Motto waren wir aber bereits im Einklang: Spaß haben und Frauenpower zeigen.

Raceday

Das Wetter ist perfekt: Sonnenschein, nicht zu heiß und ganz wichtig: nur leichter Wind. Das erste Kennenlernen findet auf dem BMW-Testgelände statt: die Chemie stimmt. Nach einem kurzen Einfahren und der offiziellen Fahrerbesprechung rollen wir gemeinsam zum Start. Die Teams starten jeweils in einem Abstand von 2 Minuten. Die Teammitglieder stehen an der Startlinie nebeneinander. Es ist ein Gefühl wie am ersten Schultag. Theoretisch ist alles schon durchgekaut worden, aber praktisch hat man keine Ahnung, was einen erwartet. Der Startschuss fällt. Wir sprinten los und gehen gleich in Formation: Moni vorne weg, gefolgt von Kathi,

dann Tina und ich bilde die Nachhut. Die ersten beiden Runden taste ich mich langsam an das Prozedere heran. Es funktioniert erstaunlich gut. Ein offizieller Fotograf hat seine Kamera in der zweiten Kurve aufgebaut. Noch gibt es ein Lächeln fürs Foto. Die Beine treten ohne Unterlass: Takt, Takt, Takt. Die Nerven sind angespannt und ich bin hochkonzentriert. Wir fahren dicht an dicht. Ein Sturz ist leicht passiert, nur eine Sekunde Unaufmerksamkeit reicht. Der Windschatten beim Wechseln ist schnell verfehlt. Ich fühle mich sehr gut. In Runde fünf beschließe ich, einen Zahn zuzulegen. Sobald ich vorne im Wind fahre, erhöhe ich möglichst sachte unsere Geschwindigkeit, damit unser Team nicht auseinanderreißt. Bereits sehr viele andere Teams sind nur noch zu dritt unterwegs. Wer rausfällt, muss ohne sein Team zum Ziel fahren und ist aus dem Rennen. Schließlich heißt es für uns „final lap“. Jeder von uns gibt alles. Auf den letzten Metern führe ich und beschleunige. All out! Mit 47 km/h rasen wir über die Ziellinie! Das Gefühl: unbeschreiblich glücklich!

Lisa

Auf den Spuren der Tour de France

Klangvoll sind ihre Namen. Sie rufen ein Glänzen in den Augen eines jeden Rennradfahrers hervor. L'Alpe d'Huez, Col du Galibier oder Col d'Izoard - um nur einige zu nennen. Es sind die Bergetappen der Tour de France. Den Schweiß der besten Radprofis haben sie gesehen und zahlreiche Tränen gefordert. Auf den Spuren der Tour de France pilgern jedes Jahr tausende Radsportfans in die französischen Alpen und erklimmen die legendären Pässe mit dem Fahrrad. Im Juli 2019 sollte ich dort meine Premiere haben.

Radurlaub ohne Planung? Ein Versuch!

Was ist schlimmer als Regenwetter im Radurlaub? Genau, Radurlaub mit Dauerregen, Kälte und Schneefall on top. In den Alpen ist man davor selbst im Sommer nicht gefeit. Freiwillig kommt wohl niemand auf die Idee, unter widrigen Bedingungen dort aufs Rad zu steigen. Das Problem: Die meisten Berufstätigen legen den Großteil ihres Jahresurlaubs zu Beginn des Jahres fest. Wetter im Urlaub? Ungewiss! Auch wenn in so manchen Tageszeitungen ein „Wetterexperte“ im

Januar erklärt, wie sich das zukünftige Sommerwetter gestalten wird, so sei an dieser Stelle gesagt, dass dies aktuell KEIN Experte der Welt prognostizieren kann. Leider kann selbst eine Wetterfee das Wetter für die unmittelbar folgenden zwei Wochen in 99 Prozent der Fälle nicht vorhersagen. Sonnenschein oder Regen im Urlaub? Schlussendlich muss man es nehmen wie es kommt. Aber halt! Was wäre, wenn man dem guten Wetter hinterherfahren würde...?

Das Motto für den Urlaub 2019 lautete: Radfahren wo die Sonne scheint. Konkret bedeutete dies, dass das Reiseziel immer kurzfristig für zwei bis drei Tage im Voraus festgelegt wurde. Die Zeichen standen gut, denn das Wetter in Südfrankreich war in der ersten Julihälfte von tendenziell eher trockener Witterung geprägt. Die Sache hatte nur einen gewaltigen Haken: Mein Freund und ich hatten absolut keine Ahnung, wo man strategisch in Frankreich am besten ein Quartier bezog. Stark befahrene Straßen wollten wir unbedingt vermeiden, genau wie überlaufene touristische Zentren.

Meister des Kongfufu

Was tun Frauen, wenn sie orientierungslos sind? Klar: nach dem Weg fragen! Ich schrieb eine Bekannte an, die regelmäßig in Südfrankreich ihr Rennrad ausführt. Sie vermittelte mich an einen französischen Freund. Er ist ehemaliger MTB-Profi und kennt die Region Rhone-Alpes wie seine Westentasche. Wir legten unseren Urlaub in die Hände zweier Experten: Petrus und Kongfufu. Zugegeben: Petrus bestimmte lediglich das Wetter und die Wetterfee musste die Vorhersagen richtig deuten. Ohne unseren französischen Helfer wären wir aber ziemlich aufgeschmissen gewesen. Kongfufu ist zwar nur sein Spitzname, aber Meister in der Kunst des Touren-Coaching ist er allemal.



Col d'Agnel

Optimale Ausgangspunkte ergattern: Ein paar Tipps

Unser erster Anlaufpunkt in Frankreich war *Briançon*, der ideale Ausgangsort für *Col d'Izoard*, *Col du Granon* und *Val des Pres*. Wer eine größere Runde fährt, kann auch das *Col de Vars* und *Col d'Agnel* mitnehmen. Die Straßen sind relativ wenig befahren. Kein Vergleich mit den namhaften Alpenpässen in den Zentralalpen. Traumhafte Landschaften, ein wahres Eldorado für alle Rennradfahrer. Unsere Rad-Premiere sollte das *Val des Pres* werden. Die Straße im *Val des Pres* war jedoch von jüngsten Murenabgängen teilweise überspült und verschüttet, so dass wir umdrehen mussten und nicht ganz ins Tal fahren konnten. Aber bereits hier zeichnete sich die grandiose Landschaft ab. Stattdessen nahmen wir den *Col du Granon* in Angriff. Es ist durchweg steil und man drückt sich bis zum Ende hin hoch. Immer wieder fährt man an weidenden Schafherden vorbei. Verkehr gab es so gut wie keinen. Im

oberen Teil piff ein ordentlicher und eisiger Wind. Wir wurden jedoch mit einem atemberaubenden Ausblick belohnt.

Das *Col d'Izoard* zu fahren bedeutet Harmonie. Der Pass ist von der Westseite her weniger steil. Dafür geht es ohne große Zwischenabfahrten fast stetig nach oben und die Landschaft hält zahlreiche Schmankerl parat. Auf der Passanhöhe gibt es ein paar Imbissbuden. Ein Snack mit französischem Käse ist ein absolutes Muss. Über 2700 Meter ist das *Col d'Agnel* hoch und führt zur italienischen Grenze. Neben der direkten Auffahrt von *Pierre Grosse* gibt es auch eine kleine Verbindungsstraße von *Saint-Veran* zur Auffahrt zum *Col d'Agnel*. In dem Waldstück befinden sich ein Klettergarten und ein dazugehöriges Café, in dem es die wahrscheinlich besten Crepes Frankreichs gibt. Unbedingt besuchen! Für eine Hin- und/oder Rückfahrt zum *Col de Vars* eignet sich die kleine Nebenstraße westlich der Haupttroute. Sie führt durch kleine Ortschaften, durch *Champcella* und *La Bâtie des Vigneaux*.



Blick auf den Mont Blanc

Für die nächsten Klassiker bezogen wir ein Quartier in *Le Bourg-d'Oisans*. Der Ort liegt am Fuß der Auffahrt zu *Alpe d'Huez*. Der Anstieg ist ein Muss für jeden Radfan. Wirklich schön ist er jedoch nicht. Wer hingegen von *Alpe d'Huez* den Weg über die *Route du Col de Sarenne* nimmt wird hier landschaftlich belohnt. Auch die Fahrt nach Westen nach *Villard-Reculas* bietet eine traumhafte Aussicht. Ebenfalls lohnend sind die Sackgassen über *Vaujany* und *Oulles*. Ein Geheimtipp ist auch die Runde über *Villard-Notre-Dame*. Das *Col du Galibier* kann man von *Le Bourg-d'Oisans* zwar auch erreichen, jedoch muss man dafür über eine stark befahrene Straße, die einige Tunnel beinhaltet. Machbar, aber nicht ungefährlich. Einsam ist man hingegen bei einer Fahrt nach Westen zum *Col du Sabot*. Wer hier nicht in die Sackgasse abbiegt, sondern auf der Hauptstraße bleibt, kommt direkt zum *Col du Glandon*, der ebenfalls traumhaft ist, wenn auch mit zeitweiligem Autoverkehr.

El Diablo

Unsere dritte Station war das kleine Dorf *Le Planay*, welches neben dem Startort *Les Sai-*



Lac du Chevril zwischen Cormet de Roseland und Val d'Isere

sies der *Tour du Mont Blanc* liegt. Die *Tour du Mont Blanc* ist das härteste Eintagesrennen für Amateure. Stolze 333 Kilometer und über 8300 Höhenmeter sind an einem Tag zu bewältigen. Die Strecke führt einmal um den *Mont Blanc* herum, durch Frankreich, die Schweiz und Italien. Nicht weit entfernt ist auch der Ort *Beaufort*, von dem aus man den *Cormet de Roseland* überqueren kann und auch das *Val d'Isère*, wenn man gute Beine hat. Der *Cormet de Roseland* ist ein wunderschöner Pass. Als wir durch das Waldstück im unteren Teil kletterten, trafen wir den Teufel. *DIDI Senft* - bekannt als *El Diablo* oder *Didi the Devil* - bemalte gerade die Auffahrt mit seinen Teufelszacken. Denn eine Woche später sollte hier die *Tour de France* über die Straße rollen. Der himmlische Petrus machte dem Teufel und damit auch der *Tour de France* jedoch einen Strich durch die Rechnung. Die 19. und 20. Etappe der *Tour de France* wurden von einem Wintereinbruch überschattet und der *Cormet de Roseland* konnte 2019 nicht von der Weltelite der *Tour* befahren werden. Wir hingegen hatten noch bestes Sommerwetter. Wir wollten unbedingt einen Abstecher nach *Chamonix* machen. Das Bergsteigerdorf hat seinen eigenen Charme. Zum einen ist es überfüllt mit Touristen und ich habe mir dort wohl das teuerste Eis meines Lebens gekauft, zum anderen treiben sich dort eingefleischte Bergsteiger umher. Dieser Kontrast auf engstem Raum hat einen besonderen Reiz. Für die Fahrt nahmen wir einen Teil der Strecke, die ebenfalls von den Teilnehmern der *Tour du Mont Blanc* befahren wird.

Am Kaffee erkennt man den Touristen

Jedes Land und jede Region hat seine Eigenheiten. Das Deutsche Ingenieurswesen ist weltberühmt. Sein Straßenbauwesen ist hingegen eine einzige Katastrophe. Die Deutschen können keine Baustellen. Wenn in Deutschland gebaut wird, wird Wochen vorher schon mal der Bau-Komplex abgesperrt und hunderte Schil-

der errichtet. Auf der Baustelle sind dann sporadisch Maschinen und Arbeiter zu sichten. Oft steht auch alles still. Die Bauarbeiten ziehen sich über mehrere Monate. Am Col d'Izoard durften wir erleben wie es richtig geht. Unsere Tour führte über den Pass Col d'Izoard zum Col d'Agnel und wieder Retoure. Die Strecke hatte 130 Kilometer und 4000 Höhenmeter zu bieten. In der Abfahrt vom Col d'Izoard konnten wir beobachten wie, Bauarbeiter die Gegenfahrbahn für den Verkehr begonnen abzusperrten. Als wir fünf Stunden auf dem Rückweg den Pass wieder hinauf fuhren, trauten wir unseren Augen nicht. Der Pass war auf dieser Seite wie von Zauberhand komplett neu geteert worden.

Welche Lebensmittel verbindet man mit Frankreich? Baguette und Rotwein natürlich. Auch Käse steht hoch im Kurs. Mit dem modernen, gesunden Lifestyle hat dies alles wenig zu tun. Trotzdem sind die Leute in der Region Rhone-Alpes auffällig schlank. Was gar nicht in dieses Bild passte war, dass an jeder Ecke, auf

jedem Plakat und jeder Lebensmittelpackung mit „Butter“ geworben wurde. In Deutschland wäre dies undenkbar. Selbst wenn wir äußerlich eher nicht nach typisch deutschen Touristen aussahen, so war spätestens bei der Bestellung im Café klar, dass wir keine Einheimischen waren. Denn in Rhone-Alps trinkt man seine „Latte“ mit Sahne und nicht mit Milch. Hochgezogene Augenbrauen waren die Folge, wenn ich auf meiner Milch im Kaffee anstatt Sahne bestand. Im Hinterzimmer der Cafés hat man dann wohl den Kopf über uns Touristen geschüttelt.

Unser Urlaubs-Experiment hat Dank Petrus und Kongfuu ausgezeichnet funktioniert. Insgesamt muss man sagen, dass die Franzosen in der Gegend Rhone-Alpes allesamt herzlich und bodenständig waren. Für uns Radfahrer landschaftlich ein Traum. Immer und überall spürt man die Seele der Tour de France.

Lisa



Col du Galibier

Eroica Dolomiti 2019

Im vergangenen Jahr bin ich auf den schon länger andauernden Retro-Trend aufgesprungen und berichte hier von meinen Erfahrungen bei der Eroica Dolomiti.

Das Rad

Das Rad stammt aus dem Vermächtnis meines vor zehn Jahren verstorbenen Schwiegervaters. Es handelt sich um ein Rad der Marke Vicini, und das Baujahr war lange Zeit Thema eines Disputs zwischen meiner Schwiegermutter und mir. Ich datiere es um das Jahr 1980 herum. Ausgestattet ist es mit der Gruppe Nuovo Gran Sport von Campagnolo. Die Gruppe rangierte am unteren Rand in der Hierarchie der Campagnolo-Gruppen, und Vicini ist auch kein sehr prestigeträchtiger Hersteller - aber hey! - Hauptsache italienisch.

Der Fahreindruck unterscheidet sich überraschend deutlich von dem eines modernen Rennrades. Dabei ist das Schalten am Unterrohr

noch das Wenigste. Für mich waren vor allem der schmalere Lenker und die deutlich unterschiedliche Lenkergeometrie gewöhnungsbedürftig, und natürlich die unsäglichen Riemenpedale. Auf die eher zaghaft verzögernden Bremsen kann man sich einstellen, und bei der Übersetzung (vorne: 53/42, hinten: 6-fach 13/23) muss man sich bergauf eben etwas mehr schinden als gewohnt. Da lernt man seine Kompaktkurbel in Kombination mit 32er-Ritzel wieder umso mehr schätzen.

Die Restaurierung

Das Rad stand viele Jahre unbenutzt im Keller, und offensichtlich hat die Schicht aus Dreck und Öl die Komponenten gut konserviert, denn die Restaurierung bestand im Wesentlichen aus Demontage, Reinigung und Wiederaufbau. Die Lager scheinen alle noch gut in Schuss zu sein, das Rad rollt jedenfalls wunderbar. Sattel und Sattelstütze waren nicht mehr vorhanden, wobei



Auf der Plätzwiese: Nur Kühe und Radler mussten vor die Tür

ich insbesondere der Sattelstütze etwas nachtrauere. Bildern im Internet nach zu schließen muss das ein schönes, graviertes Teil von Campagnolo gewesen sein. Vielleicht taucht es ja eines Tages noch in irgendeiner Ecke des Kellers auf.

Neben Sattel und Sattelstütze habe ich noch Verschleißteile wie Kette, Lenkerband, Bremsgriffgummi (völlig porös) und Reifen ersetzt. Das Rad ist mit Schlauchreifen und entsprechenden Felgen ausgestattet, und ursprünglich wollte ich die Laufräder mit Clincher-Felgen neu aufbauen lassen. Das hat leider nicht funktioniert, weil sich der Schraubkranz hinten partout nicht von der Nabe hat lösen lassen. So musste ich wohl oder übel neue Schlauchreifen beschaffen, die ich in tagelanger Arbeit - und streng nach Anleitung auf der Conti-Website - auf die Felgen aufgeklebt habe. Das mit den Clincher-Felgen ist ein Projekt für diesen Winter.

Am Ende hat sich der Aufwand definitiv rentiert. Das Rad steht toll da. Jetzt musste ich mich nur noch um entsprechende Kleidung kümmern, denn auch hier ist bei der Eroica

Retro erwünscht. Ich habe mich also mit einem Wolltrikot ausgestattet und war auch bei der Hose guten Willens. Nachdem die bestellte Wollhose aber wie eine volle Windel an mir dran hing, habe ich mich doch für ein Lycra-Modell aus der Kollektion des Eroica-Bekleidungspartners entschieden.

Die Eroica Dolomiti

Die Veranstaltung fand am ersten Samstag im September statt, und leider zeigte sich das Wetter von seiner hässlichen Seite. Zu meiner Erleichterung war der Pragmatismus der meisten Teilnehmer größer als der Wunsch nach größtmöglicher Authentizität, so dass die Wolltrikots schnell unter modernen Regenjacken verschwanden.

Ich hatte mich für die mittlere Distanz entschieden, und die Strecke führte uns vom Startort Innichen aus über Toblach und Schludersbach/Passo Cimabanche zum südlichsten Punkt der Runde in Cortina d'Ampezzo. Von dort ging es über den Passo Tre Croci und den Misurina-See zurück nach Schlu-



Am Start in Innichen

derbach und schließlich rauf zur Plätzwiese, wo wir auf knapp über 2000 m den höchsten Punkt erreichten. Anschließend über Niederdorf und Toblach zurück nach Innichen. Fast die Hälfte der Strecke führte über Schotterpisten, die Material und Fahrer teilweise an ihre Grenzen brachten.

Das Tempo auf der Veranstaltung war eher gemächlich, und auch sonst stand der Genuss im Vordergrund. Die Veranstalter waren so freundlich, entlang der 90 Kilometer langen Strecke gleich fünf Verpflegungsstationen vorzusehen, und so erreichte ich nach nicht allzu langer Fahrt auch schon die erste. Und so ein Prosecco um halb zehn in der Früh lässt das Wetter gleich viel freundlicher erscheinen! Nach einem Pläuschchen mit einem Teilnehmer aus England ging es überwiegend bergab nach Cortina zur zweiten Verpflegungsstation mit Käse, Speck und Schüttelbrot. Und Wein, denn offensichtlich war man nicht nur bezüglich der Ausrüstung, sondern auch bezüglich der Getränke zu großer Epochenreue entschlossen.

Der anschließende Weg zum Tre Croci war weitgehend regenfrei, dafür kam es am Lago di Misurina umso mehr von oben. So drängten sich die Leute bei der nächsten Verpflegungsstation unter den aufgestellten Pavillons, um wahlweise Pasta, Risotto oder Gulasch mit einem Gläschen Wein herunterzuspülen. Von der Kulisse der Drei Zinnen konnte man aufgrund der tiefhängenden Wolken leider höchstens etwas erahnen. Auf der Abfahrt Richtung Schluderbach kapitulierten meine angeblich wasserdichten Socken endgültig, und die Bremsen verlangten nach sehr beherztem Zugreifen.

Danach wartete der letzte Anstieg des Tages, und der hatte es in sich. Die Südanfahrt zur Plätzwiese führte über einen völlig aufgeweichten Forstweg nach oben, und die Befahrung mit dem Rennrad war ziemlich grenzwertig. Aber was will man machen? Jetzt war ich schon mal da und musste rauf. Ein kurzes Stoßgebet

für die Reifen, raus aus dem Sattel und im Schneckentempo nach oben. Das Teilnehmerfeld hatte sich inzwischen ziemlich ausgedünnt - einige hatten sich offensichtlich spontan für eine Verkürzung entschieden - sodass die Fahrt nach oben ziemlich einsam war. Das Material hat gehalten, und oben wartete die vierte Verpflegungsstation in Form der Dürrensteinhütte, wo ich mich mit einer Suppe aufwärmen konnte. Ein Schneewittchen sollte mich für die Auffahrt belohnen und die Moral stärken für die Abfahrt. Die Abfahrt war zum Glück asphaltiert, und der Regen hatte wieder etwas nachgelassen und sollte schließlich ganz aufhören. Bergab war es also nicht mehr ganz so nass, sondern nur noch kalt. Aber zum Glück kam bald, und man ahnt es vielleicht, die fünfte Verpflegungsstation in einem Niederdorfer Hotel. Die Graupen-



So muss Verpflegung aussehen. Stopp Nr. 3 am Misurinasee

suppe tat sehr gut, und auch der Kuchen hat geschmeckt. Meist über Radwege ging es von hier zurück nach Innichen. Die ganz Harten machten noch einen Schwenk auf die große Schleife.

Es blieb weiterhin regenfrei, so dass die Stimmung im Zielbereich sehr gut war. Bei Brotzeit und Wein kam man schnell ins Gespräch und konnte sich zu den Heldengeschichten des Tages austauschen. Nach einer heißen Dusche und einem Stündchen Ruhe gab es dann noch eine sehr gelungene Abendveranstaltung auf einem Berggasthof, die den Tag perfekt abrundete.

Der Tag bei der Eroica Dolomiti hat mir definitiv Lust auf mehr gemacht. Insbesondere das „Original“ in der Toskana würde ich in den nächsten Jahren gerne mal erleben.

Wer ein paar Eindrücke des Tages sehen möchte, findet sie hier:
<https://eroica.cc/en/eroica-dolomiti/gallery-2019-eroica-dolomiti>

Claus Nafziger

Die **Eroica Dolomiti** ist ein Ableger der überaus erfolgreichen Vintage-Radveranstaltung Eroica, die seit vielen Jahren in der Toskana ausgerichtet wird. Die Eroica Dolomiti fand 2019 zum dritten Mal statt, und in viel kleinerem Rahmen als das Original (ca. 350 vs. 6.000 Teilnehmer). Um teilzunehmen braucht man ein Rad, das folgende Bedingungen erfüllt: Baujahr 1987 oder älter, Schaltung am Unterrohr, Riemenpedale, offene Bremskabelführung, Laufräder mit mindestens 32 Speichen. In meinem Fall: Check in allen Kategorien.



Ausklang im Ziel mit einem Gläschen Wein und Gleichgesinnten

Navad 1000 2019 – Non Stop Romanshorn-Montreux



Toggenburg - Kanton St. Gallen

Start am Samstagmorgen, den 15. Juni. Es wurde nach Altersklasse gestartet - von Alt nach Jung - immer vier Teilnehmer pro Minute.

Frisch und energiegeladen ging es durch den Tag, bis es am Abend auf dem Pass, von dem es hinunter zum Walensee (Kanton St. Gallen) ging, zum Hagel-Gewitter kam. Die Perspektive, auszuhalten bis der Regen durch ist, war laut Prognose so gering, dass ich weiter fuhr. Nach dem Walensee Richtung Einsiedeln hörte der Regen auf. So ging es dann doch relativ trocken durch die Nacht, bis ich am Morgen Schwyz erreichte. Essen suchen: und an einer Tankstelle auch gefunden.

Weiter über den Rigi - Wildspitze - Ägerisee an Baar vorbei bis Hochdorf bzw. Hildisrieden (Kanton Luzern). Hier machte ich den ersten



Single Trail - Toggenburger Höhenweg



Die Mythen bei Sonnenaufgang - Bergmassiv im Kanton Schwyz



Zürcher Oberland - Kanton Zürich

Stopp im Gasthof „Zum roten Löwen“ bei einem radsportbegeisterten Hotelier.

Nach dem Frühstück auf zur nächste Etappe. Diese führte am Sempacher See entlang durch Sursee, um dann das Napf-Gebiet anzusteuern. Wunderschöne Sicht auf das Berner Oberland. Durch Entlebuch hindurch führte der Weg hoch nach Finsterwald, wo ich die 500-km-Marke erreichte. Begeistert wurde jeder Radler mit einem Tusch empfangen. Aus dem Depot den kleinen Bike-Rucksack, der mit Riegeln gefüllt war, geholt und weitergefahren. Unterwegs auf einer Alm nach Brot und Käse gefragt und freundlicherweise eine Vesper erhalten. Der Sektor 6 (Kanton Bern), in dem ich mich befand, hat 102 km und 3700 Hm. Die wollte ich hinter mich bringen. Unterwegs traf ich Florian Figge aus München. Wir sind einige Kilometer gemeinsam geradelt, hatten gegen 20 Uhr in einem Gasthof noch zusammen gegessen, bevor er sich zum Bleiben entschied und ich weiter durch die Nacht radelte mit Ziel Sörenberg. Irgendwann kam es zu einem Platten, den ich nach dem 3. Anlauf geflickt bekommen hatte. Die Reparatur mitten im Nirgendwo mit Akkulampe im Mund war nicht optimal und mühselig dazu. Doch am Ende war die Aktion erfolgreich.

In Sörenberg fand ich einen Volg (Lebensmittel), wo ich um halb acht Gelegenheit hatte, ein paar „Brötli“ zu essen. Wärmenden Kaffee gab es keinen. Der Weg über die Glaubenbielen-pass-Panoramastrasse brachte mich an den Lungernersee. In Lungern (Kanton Obwalden) fand ich einen Bäcker, der auch Kaffee hatte. Stärkte mich, um anschließend den Brünigpass anzugreifen mit Ziel Meiringen. Auf dem Weg zur großen Scheidegg traf ich Florian wieder und wir meisterten die 1600 Hm gemeinsam. Auf der Passhöhe verabschiedete sich Florian, da er über Grindelwald hinaus bis ins Lauterbrunnental radeln wollte. Ich entschied mich für den zweiten Stopp in Grindelwald im Hotel-Garni Tschuggen. Ich wurde als Radtourist freundlich empfangen. Ausgiebig Duschen, Essen und Ausruhen taten gut.

Die dritte und letzte Etappe startete ich gegen 8 Uhr nach dem Frühstück (es ging nicht vor 7:15 Uhr). Kaffee und Müsli waren das Warten wert. Dazu nutzte ich die Wartezeit, um die Bremsbeläge zu wechseln, die bis auf das letzte Zehntel heruntergebremst waren. Die Strecke ab Grindelwald war nochmals ein langes und kräftezehrendes Stück. Die höchsten Übergänge mit 2000 m standen auf dem Programm, aber auch lange Anstiege und viele



In der Nähe des Klosters Maria Hilf Gubel - Kanton Zug

Schiebepassagen. Nicht nur die Steilheit machten das Velo-Stoßen effektiver, sondern auch die Gebirgspfade. Von den Kühen ausgetretene Single-Trails und schmale abschüssige Wege mit herausstehenden Wurzeln - kein Vergnügen für mich.

Am Ortsende, wo es in den nächsten Strecken-Sektor ging, sorgte mein Garmin für Überraschung. Dieser weigerte sich den Sektor 8 zu laden. Diverse Versuche & Reboot halfen nicht. Auch das Überspielen der Daten (freundliches Personal im Lauterbrunner Tourist-Office) halfen ebenso wenig. Somit musste ich offline navigieren. Hatte die Daten auf dem Handy. Mit GURU Map ging das wunderbar. Allerdings musste ich das Setup erstmal fahrtauglich mit Klettband am Rad fixieren, sodass es auch die holprigen Abfahrten über Stock und Stein stand hielt.

Von Grindelwald ging es zunächst hoch zur kleinen Scheidegg. Imposante Bergriesen. Eiger-Mönch-Jungfrau. Das Schilthorn war für mich zu erkennen. Der Blick zurück zur großen Scheidegg, die ich tags zuvor passiert hatte

- grandios. Die Abfahrt ins Lauterbrunnental durch Wengen - einmalig, wie auch das Lauterbrunnental selbst! Von Lauterbrunnen vor nach Interlaken, dort auf halber Höhe entlang dem Thunersee. In Aeschi bog der Weg ab in das Suldbachtal, um den nächsten hohen Übergang zu meistern. Auf der Abfahrt traf ich Matt Dewes aus Neuseeland, der gerade Stopp machte, da er eine Bekannte traf (die Welt ist ein Dorf). Der Sektor endete in Oey (Kanton Bern). Zum Glück und meiner Beruhigung ließ sich der Sektor 9 wie auch die anderen restlichen Sektoren im Garmin laden. Nachmals gegessen ging es in den Abend und durch die Nacht Richtung Montreux. Es war eine lange, kräftezehrende Nacht. Ein Gewitter zog noch auf, die Ausmaße und der Regen waren nur kurz. Ich war k.o., als ich am Morgen den Ort Jaun erreichte (französische Schweiz, Kanton Freiburg) und den Bäcker vor lauter Hunger „leer kaufte“. Ein paar Stunden zuvor hatte ich auf einer Alm noch nach Brot gefragt - mir wurde dann mit etwas Weichkäse und Schokolade weitergeholfen - ich konnte nach 12 Stunden keine Riegel mehr zu mir neh-



Napfbergland in den Ementaler Alpen - Blick auf die Bergriesen des Berner Oberlandes



Baumgartenflue - Kanton Luzern



Glaubenbielenpass mit Blick auf den Sarnersee

men und brauchte anderes Essen. Die Rast beim Bäcker ließ auch meine Moral wieder steigen - die Kräfte kamen zurück. Ich hatte plötzlich einen Punkt erreicht, an dem ich anfangen zu überlegen die Tour abzubrechen. Doch wieder bei Kräften ging es den Anstieg hoch zum Schwarzsee. Dort verpflegte ich mich mit Pizza, um besser zwischen Sportlernahrung und normalem Essen die Balance zu halten.

Die Belohnung war eine tolle Abfahrt zum Lac de Gruyere, wo der Weg über die Stau-mauer führte, bis in Vaulruz der Sektor endete.

Endlich im letzten, dem 11. Sektor. Eine Ortschaft nach Vaulruz, in Wüadingen, habe ich mich im Gasthof mit Sandwiches französischer Art gestärkt, um die letzten 66 km in den Abend zu radeln. Alles lief gut. Nach einer weiteren schönen, schnellen, langen Abfahrt kam ich nach Albeuve, wo ich kurz entschlossen an einer Herberge stoppte, um nochmals ein Sandwich zu essen. Als ich die Herberge betrat, wurde ich freundlich von Dominic Maurer begrüßt. „Du hast mich eingeholt...“ - er hatte kein Licht und blieb über Nacht.

Der letzte Anstieg kam und ich kam auch gut hoch. Freute mich auf eine lange, entspannte Abfahrt nach Montreux. Doch die Abfahrt wollte

nicht so schnell kommen. Unerwartet hatte ich weitere ca. 2, vielleicht waren es auch 4 km, Trails zu laufen. Für mich waren diese Trails nicht fahrbar. Unterwegs tauchte Matt Dewes wieder auf. Als erfahrener MTB'ler und Brevet-Cyclist meisterte er viel schneller und souveräner das Gelände und am Schluss die Abfahrt hinunter nach Montreux. Um 2.45 Uhr war das Ziel an der Freddie Mercury Statue in Montreux dann endlich erreicht.

Das waren 5 Tage 20 h 45 min Abenteuer durch die Schweizer Bergwelt. Gestartet waren 73 Teilnehmer. 22 davon haben das Abenteuer vorzeitig beendet. Die Rangliste:

1. Jochen Böhringer	4 Tagen 11 h 30 min
....	
12. Florian Figge	5 Tagen 12 h 30 min
13. Matt Dewes	5 Tagen 20 h 35 min
14. Markus Spieth	5 Tagen 20 h 45 min
15. Dominic Maurer	6 Tagen 03 h 15 min

Die Teilnehmer werden von Jahr zu Jahr stärker. Das Event bekannter! Und immer internationaler. 2019 waren erstmals sechs, anstatt nur ein Teilnehmer, welche unter fünf Tagen das Ziel erreichten.

Markus Spieth



Eiger - Mönch - Jungfrau - Blick auf die Bergriesen des Berner Oberlandes unterhalb der Kleinen Scheidegg (Grindelwald)



Das Lauterbrunnental - Blick von Wengen



Hügellandschaft der Region La Gruyère

Urlaubsreisen per Tandem - die etwas andere Art Urlaub zu machen

Schon seit der Studienzeit machen meine Frau Katrin und ich gemeinsame Radreisen. Jeder Tag von früh bis spät ein Abenteuer, nach einem guten Frühstück der Aufbruch, nicht genau zu wissen, was der Tag bringen und wo man am Abend schlafen wird, dazu viel frische Luft, Bewegung und so viele Köstlichkeiten zum Essen wie es beliebt, sind fast schon eine Garantie für beste Erholung.

Vor dreizehn Jahre haben wir das Tandemfahren für uns als ideale Möglichkeit entdeckt, diese Art Urlaub in einer noch größeren Gemeinsamkeit zu genießen. Eine Radreise buchstäblich im Gleichtakt zu erleben, die Landschaft zu spüren, zu riechen, zu hören, sich auf Besonderheiten aufmerksam zu machen, gemeinsam zu schweigen, aber auch lange intensive Gespräche zu führen, ist etwas ganz Besonderes. Es ist zudem durch die systematische Nähe viel einfacher, als es auf einzelnen Rädern sein kann.

Da wir beide auf unserem Tandem zwar immer gleich schnell, aber nicht zwingend gleich fest treten müssen, spielen Konditionsunterschiede keine Rolle. Jeder strengt sich so an, wie es individuell angenehm ist - und die gemeinsame Leistung bestimmt dann die Reisegeschwindigkeit. Katrin genießt es als „Stoker“, dass sie sich nicht um den Verkehr und die Straße kümmern muss. Ich versuche als „Captain“ so vorsichtig wie möglich zu fahren und freue mich über das Vertrauen, das sie mir und meinen Fahrkünsten entgegenbringt (wichtigste Regel: der Stoker hat nicht immer recht, aber ist niemals schuld!) und, dass ich mich - wenn

ich dazu Lust habe - auch mal nach Belieben anstrengen kann, ohne auf ein zweites Rad oder ein verträgliches Tempo achten zu müssen.

Unser Tandem ist ein sportliches Reise-Modell mit ca. 19 kg, 700*35 mm-Bereifung, 3*9-Schaltung und zwischenzeitlich MT5-Doppelkolben-Bremsen, 203 mm Bremsscheiben und mittels verstärkten Felgen und Speichen nachgearbeiteten Laufrädern. Für Radreisen bekommt es einen Gepäckträger und Schutzbleche montiert. Da unabgestimmte Manöver auf einem Tandem nicht möglich sind, bewähren sich außerdem eine gute Klingel und Rückspiegel für beide.

Seitdem wir wieder in München zuhause sind, reizen uns die Alpen, natürlich aus sportlicher, ganz besonders aber auch aus landschaftlicher Sicht. Dass meine Frau geradeaus nur hauptsächlich meinen Rücken sehen kann, ist da nicht von Belang. Schließlich gibt es links und rechts so viel zu beobachten, dass ich es manchmal richtig bedauere, immer sorgfältig auf die Fahrbahn, die Route und den Verkehr achten zu müssen.

Wir reisen zwischenzeitlich mit so wenig Gepäck wie möglich und suchen uns unsere Quartiere per Smartphone und booking.com je nach Wetter, Kondition und Laune oft kurzfristig. Es hat sich auch gezeigt, dass wir so Tagesetappen mit ca. 100 km Länge und ca. 800 Höhenmetern gut schaffen. Es können aber auch mal bis zu 160 km oder bis zu 2.000 Höhenmeter sein. Auf die Dauer kommen wir damit ganz schön rum.

2019 hatten wir die Gelegenheit zu gleich drei interessanten Rundtouren, die evtl. auch

für den einen oder anderen von euch für einen kürzeren oder längeren Radurlaub interessant sein könnten. Über Ostern eine viertägige Runde von München über das Vilstal, die Donau und das Isartal zurück. Und über den 3. Oktober vier Tage von Brixen aus durch die Dolomiten, über Cortina d'Ampezzo, Passo di Giau, Belluno, Passo San Pellegrino, Passo Costalunga und Passo Nigra.

Näher beschreiben will ich unsere große Alpenseentour in den Pfingstferien, für die wir gleich noch am Freitagnachmittag in Richtung Comer See aufgebrochen sind. Per Rad nach Pasing erlaubten wir uns auf der schon bestens bekannten Strecke nach Seeshaupt eine kleine Hilfe per Zug. Dann aber ging es über Murnau und Garmisch die erste Etappe nach Klais. Den Samstagvormittag rollten wir durchs Leutaschtal und nach Telfs wieder tief hinunter ins Inntal. Dass die Speichen unserer Bremsscheiben danach in den Anlassfarben von Stahl glänzen, fasziniert mich immer wieder und zeigt, welche

Energien bei doppelter Hangabtriebskraft und einfachem Luftwiderstand auf einem Tandem frei werden. Beim Weg über die Pillerhöhe haben wir uns bergauf über die neu montierte Untersetzung 30/40 gefreut, bergab über die 52/11 und anschließend über den Wellnessbereich des feinen Hotel Post in Prutz. Bis an die Schweizer Grenze ist der Inntalradweg prima. Weiter ist es aber ohne Mountainbike ratsam, eher auf der Bundesstraße zu bleiben. Leider ist das etwas stressig, aber im Quartier in Celerina bei St. Moritz haben wir uns gut erholt. Der einfachste Weg zum Comer See wäre weiter über den Malojapass. Wir haben uns aber in der Hoffnung auf Gletscher und hochalpine Landschaften für den gut fahrbaren Berninapass (2.329 m) entschieden, trotz Hagelschauer auf der Passhöhe ein eindrucksvolles Erlebnis. Die fast 2.000 Höhenmeter parallel zum Glacier Express mit immer angenehmer werdenden Temperaturen hinunter nach Tirano belohnen für viel Mühe.



Berninapass

Unerwartet, aber erfreulich, sind wir dort auf einen gut ausgeschilderten und bis auf die letzten 3 Kilometer durchgehend geteerten und autofreien Radweg gestoßen, der von Bormio bis nach Colico am Comer See führt. Der gemütliche Pausentag am Comer See hat uns gut getan. Ein heftiges Gewitter noch vorbeiziehen lassend, ging es auf der gut befahrbaren Uferstraße nach Süden bis Varenna und von dort per Fähre nach Bellagio. So konnten wir zum einen eine Kerze in der Radfahrerkapelle der Madonna die Ghisallo anzünden, eine Speiche ersetzen und Bremsbeläge wechseln, zum anderen aber auch das für Radfahrer zulässige aber unvermeidbare ca. 3 km lange Stück auf einer viel befahrenen vierspurigen autobahnähnlichen Straße ohne Standstreifen kurz vor Lecco vermeiden.

Erst der Adda folgend, dann über die Hügel war unser nächstes Quartier inmitten von Bergamo. Nicht nur die historische Standseilbahn, auch die Oberstadt ist unbedingt sehenswert!

Wieder sehr erfreulich sind wir am Süden des Lago d' Iseo auf einen ebenfalls gut markierten und geteerten Radweg in Richtung Passo Tonale gestoßen. Entlang der Nordhälfte des Sees führt er sogar über einige Kilometer maleirisch auf einer aufgelassenen Bahnstrecke mit ein paar Tunneln völlig autofrei dahin, dann über lange Strecken in den Flussauen des Oglio.

In Esine mussten wir ihn leider verlassen, um über den - damals erfreulicherweise wegen Straßenbauarbeiten für Autos gesperrten - Passo Croce Domini in den malerischen Ort Bagolino und unser dortiges Bed & Breakfast zu kommen.

Am nächsten Tag war es gefühlt nur ein Katzensprung über den Lago d'Idro, Lago di Ledro und die Tonale an den Gardasee. Nach einem erfrischenden Bad ging es den Radweg an der Sarca ein paar Kilometer aufwärts wieder in ein gutes B&B.

Die nächste Etappe führte uns über den, leider für ein Bad viel zu kalten, aber sehr maleri-



Ghisallo

schen Lago die Molveno, dann tief hinunter ins Eisacktal und per Radweg weiter nach Tramin. Klar, dass wir dort zu den Nudeln einen Traminer trinken mussten und zur Verdauung einen Roner Williams! Weil wir den Radweg im Tal bereits von früheren Touren kannten, wollten wir diesmal von Bozen aus über das Penserjoch nach Sterzing. Aufgrund der fast 50 km langen Dauersteigung mit vielen und langen Tunneln, würden wir diese Route in nördlicher Richtung nicht weiterempfehlen. Die eher spontane Übernachtung in einem Gasthof in Weißenbach hat uns am nächsten Tag die letzten Höhenmeter auf das Joch aber doch noch genießen lassen und uns fit genug für die Weiterfahrt in unser nächstes Quartier über Sterzing und den Brenner bis nach Steinach gemacht. Auf der kleinen Straße an der Ostseite des Brennertals ging es über Patsch nach Hall und dann im Inntal den gepflegten Radweg entlang nach Kufstein. Das schöne Hotel „Andreas Hofer“ sollte bereits unser letztes Quartier dieser Reise sein. Gerade noch den

letzten schönen Tag nutzend, trug uns unser Tandem schließlich über den Irschenberg und Sauerlach nach knapp 13 Tagen und 12 beeindruckenden Etappen mit 1.153 km und 13.023 Höhenmetern wieder gesund, gut erholt und glücklich zurück nach Hause.

Fall Interesse besteht, kann ich GPS-Tracks zur Verfügung stellen. Und falls jemand selbst einmal diese Art von Urlaub und insbesondere das Fahren per Tandem ausprobieren will, stehen wir gerne mit Tipps zu Material und Fahrtechnik zur Verfügung. Sehr gute Infos zum Tandemfahren gibt es übrigens auch auf dieser Webseite:

<http://www.sudibe.de/tandemtips.html>

Katrin und Stefan Legner



Aperitivo in Bagolino

UCI Granfondo World-championships 2019 Poznan

Seit 2011 tritt der Radsport Weltverband UCI als Veranstalter von Granfondo Radrennen auf und veranstaltet als Höhepunkt die Granfondo Weltmeisterschaft (umgangssprachlich „Masters WM“). Um an der WM teilnehmen zu können, musste man sich 2019 in einem der 21 von der UCI ausgewählten Rennen in die Top 25% seiner Altersklasse fahren, was mir bei den „Tre Valli Varesine“ in Italien gelungen war. Ausrichter der Weltmeisterschaft war die schöne historische Stadt Posen/Poznan in Polen am 1. September 2019.

Neben der Qualifikation und diversen Formalitäten ist eine weitere Grundvorausset-

zung für die Teilnahme das Tragen des Nationaltrikots des jeweiligen Landes. In einem Land wie Deutschland, wo Radsport nicht ganz oben auf der Popularitätsskala steht, kein leichtes Unterfangen, ein anständiges Outfit zusammen zu bekommen. Aber ich habe es am Ende geschafft und konnte in Polen in der Klasse M40-44 an den Start gehen.

Gestartet wird nach Altersklassen, eingeteilt in 5-Jahresabständen, im Abstand von 7 Minuten. Die Atmosphäre am Start war sensationell: man steht mit seinem Deutschland-Trikot neben Engländern, Spaniern, Brasilianern und 50 weiteren Nationen. Ein UCI Kommissär prüfte sogar



Materialschlacht am Start



Start der Klasse M40-44



Zu Beginn immer wieder Löcher zu fahren

mit einem Tablett auf „Motordoping“. Das Rennen ist schnell erzählt: Start in einem eher schmucklosen Messegelände. Bei 34 Grad galt es 151 km zu absolvieren. Auf Grund des Qualifikationserfordernisses hatten alle Rennfahrer ihre Räder sehr gut im Griff und es kam zumindest in meinem Umfeld zu keinerlei größeren Stürzen oder sonstigen besorgniserregenden „Fahraktionen“. Steigungen? 5 Autobahnbrücken... Straßenverhältnisse? Nagelneue breite, komplett gesperrte Schnellstraßen und leider auch unzählige Abzweigungen in „Sektoren“ mit engen, Schlagloch-übersäten, geteerten Feldwegen. Dementsprechend hektisch lief das Rennen: es wurde ein irres Tempo vorgelegt. Ich fuhr die ersten 48 km in 1h11 min, musste aber permanent abbremsen, wenn es in einen „Feldweg“ reinging, wieder hochbeschleunigen und wieder abbremsen... In diesen Momenten denkt man an die TV-Kommentatoren, die immer sagen: „Am Ende der Gruppe, da vergeudest Du Energie

durch den Ziehharmonikaeffekt“, aber wenn es einfach nicht geht, dann kann man sich zwar noch so nach vorne wünschen, aber man ist schon froh, überhaupt noch den Hauch von Windschatten der Vordermänner zu bekommen. Immerhin kam ich defektfrei durchs Rennen. Irgendwann zerfiel das Hauptfeld am Ende in immer mehr Grüppchen (Ausscheidungsfahren) und ich war dann auch bald mit dabei. Ein Highlight war noch die Fahrt durch die Verpflegungszone: da sich niemand die Zeit zum Anhalten nehmen konnte, hatten alle - wie ich auch - ihre Begleiter am Straßenrand platziert und so fuhr das Peloton durch ein Spalier an Helfern, die Trinkflaschen reichten. Da viele ihre Freunde/Freundinnen auch mit Landestrikots ausgestattet hatten, war das ein toller Anblick, durch diesen bunten Menschentunnel durchzufahren. An dieser Stelle ein großes „Danke“ an meine Freundin Silvia, die mir gekonnt einen Beutel mit zwei dringend benötigten Flaschen reichen konnte!



Malerische Alleen, aber niemand hat einen Blick dafür

Am Ende erwartete uns eine enttäuschend lieblose und kaum beschilderte Zielgerade. Nach 151 Rennkilometern zeigte der Tacho 3 h 51 min - 38,8 km/h - Platz 144 von 220 gemeldeten Startern der Altersklasse. Für mich als „Bergfahrer“ absolut zufriedenstellend - dabei sein zu dürfen, war ein Erlebnis. Eine tolle Erfahrung! Leider trübt die mangelhafte Organisation des Events

das Erlebte etwas. So gab es u.a. keine Zielverpflegung - bei 34 Grad - ich wurde von Teilnehmern um Wasser angefleht...! Immerhin war ich in der „Spitzengruppe“, als es darum ging, als einer der Ersten die einzigen zwei verfügbaren Duschen (für 3000 Teilnehmer!) zu nutzen.

Christian Reim



Von Muskelkrämpfen bestimmtes Finale

Nachtfahrt

Erste Etappe

Der fast ideale Abend kommt dann gegen Ende Juli: es war ein nicht zu heißer Sonntag mit abnehmender Bewölkung gewesen, der Mond fast noch voll. Das Nötige war schnell in den kleinen Rucksack gepackt. Zunächst geht's zum Test und für ein Abendessen erstmal in die falsche Richtung zu Petra nach Waldtrudering. Um 21 Uhr erfolgt dann der richtige Start, südlich geht's an München vorbei Richtung Westen. Als Ziel habe ich mir Freiburg im Breisgau ausgesucht: die Strecke bis hinter Memmingen kenne ich sehr gut, den Rest war ich auch schon mal gefahren. Die Navigation direkt nach Westen macht die Sache auch einfacher - nein, ein Navi benutze ich immer noch nicht, die Navigation erfolgt immer noch mit Fresszettel und mechanisch per Karte. Auch sollte mich diese Tour zur

Route des Crêtes in die Vogesen bringen, einem Ziel, das ich schon lange auf der Liste hatte.

Den Ammersee hatte ich schon passiert, da geht hinter mir in Gelborange der fast noch volle Mond auf wie ein Lampion. Lieber hätte ich ihn vor mir, aber so leuchtet er die Straße vor mir gut aus. Der erste geplante Stopp in Landsberg fällt leider aus, weil dort gegen Mitternacht bereits die Bürgersteige hochgeklappt und die Tankstellen geschlossen sind. Also rolle ich durch das ebenso stille Buchloe, Mindelheim und andere Dörfer bis Memmingen, wo ich an einer Tankstelle die erste Verpflegung finde: Teilchen und ein großer Cappuccino.

Die letzten Kilometer bis hierher waren sehr zäh gewesen. Es kam auch der Gedanke, sich mal kurz hinzulegen. Dummerweise hatte ich es versäumt, am Vortag noch etwas zusätzlichen



Früher Morgen

Schlaf zu finden. Aber die Belohnung fürs Durchhalten folgt schon kurz nach der Pause: die Straße führt mich westlich von Memmingen in die Hügel des Allgäus hinein, über ein paar Anstiege auf einen Sattel: der Mond steht noch voll am Himmel, jetzt leicht schräg links vor mir. Die erste Dämmerung zeigt sich am Horizont vor mir und die Kräfte kehren zurück. Auch bei den 24h - Rennen ist dies mit der Dämmerungsrunde meine liebste Zeit.

Gegen halb sechs finde ich dann eine einladende Bäckerei in Aulendorf und inhaliere mehrere Brezen und Seelen mit Butter, begleitet von zwei Cappuccini. Durch das hübsche Oberschwaben gehts Richtung Donau. Kurz vor dem zweiten Frühstück in Sigmaringen gönne ich mir dann doch fünfzehn Minuten Schlaf, ich fahr die Tour ja zum Spaß.

Entlang der folgenden, landschaftlich sehr reizvollen Strecke liegen weitere Höhepunkte: Donauversickerung, Kloster Beuron, Landypoint.

Beim Mittagessen in Villingen-Schwenningen liegt das Ziel schon in greifbarer Nähe, nur der westliche Schwarzwald ist noch zu überwinden. Leider zwingt mich ein Navigationsfehler kurz vor Schluss, die Abfahrt durch das Höllental zu nehmen: viel lieber wäre mir das Glottertal. Aber so spuckt mich nach schneller Abfahrt die große Bundesstraße in „Himmelreich“ direkt vor einem urigen und schnuckligen Hotel aus.

Trotz starker Müdigkeit, die mich beim Absteigen überfällt, entscheide ich mich für das Abendessen - morgen soll's ja weitergehen.

Zweite Etappe

Die Routes de Route des Crêtes ruft, will aber verdient werden.

Auch wenn Freiburg als Radlstadt bekannt ist, komme ich nicht wirklich in Schwung. Ein kurzer Stopp am Münster und weiter geht's Richtung Westen. Hinter Breisach überquere ich den Rhein, die Sonne heizt ordentlich ein und



Es wird endlich hell



Wie im Mittleren Westen



Endlich: die Vogesen



Höhenprofil



Le Col de Bohomme

die Vogesen sind noch weit. Der Mittlere Westen der USA ist nicht langweiliger: Maisfelder, Silos, flirrende Hitze.

Nachmittags bin ich endlich am Fuß der Berge, noch ein kurzer Stopp an einem Bistro und rauf geht's Richtung Grand Ballon. Viel kühler ist es auch fast 1000 Meter über dem Tal nicht, aber die Blicke werden weiter, Mischwald säumt diese Traumstraße.

Auch an diesem Tag ist eine Unterkunft leicht zu finden: etwas abseits der Straße liegt eine Mischung aus Bauernhof und Jugendherberge. Was will ich mehr? Einen Blick auf den Sonnenuntergang? Na gut, man kann ja nicht alles haben!

Dritte Etappe

Nach einem einfachen Frühstück geht's schon in die Schlussetappe: Route de Crêtes, nördlicher Teil, wieder mit angenehm wenig Verkehr und phantastischen Aussichten.

Ein kleines erfrischendes Schmankerl ist nach einem Tag in der Hitze die Überfahrt mit der Rheinfähre zurück nach Osten: hat man nicht so oft!

Glücklich und voller schöner Eindrücke nehme ich abends den Zug von Offenbach nach Hause.

Bilanz nach 710 Kilometern und knapp 70 Stunden: Das war sicher nicht meine letzte Nachtfahrt! Ob ich vor allem mental schon bereit bin für Brevets, das weiß ich noch nicht.

Und auf alle Fälle bietet auch die nächste Umgebung traumhafte Ziele, die es absolut wert sind, eingehend erkundet zu werden!

Sebastian Kroll



Routes Route des Crêtes



Radsportfieber



Entspannung



ACCELERATING A SAFE AUTONOMOUS FUTURE

AVL AUTONOMES FAHREN UND ADAS

Sichere, zuverlässige und robuste Funktionen haben höchste Priorität auf dem Weg zum autonomen Fahren. Die Kompetenzen der AVL umfassen alle relevanten Bereiche der Entwicklung, der Simulation und des Testens von ADAS/AD-Lösungen für Level 3 und höher. Darüber hinaus bieten wir umfassende Entwicklungs- und Testumgebungen für ADAS/AD an.

AVL LÖSUNGEN:

- Systemdesign, Kalibrierung und Testen
- Maßgeschneiderte Steuerungs- und Funktionsentwicklung
- Werkzeuge und Methoden für die Entwicklung und das Testen



Ihr Partner für innovative ADAS/AD-Lösungen:
www.avl.com/adas



Bikepacking in Thailand, 08. – 21.03.2019

Nach jahrelangem Frühjahrs-Trainingslager auf Mallorca hatten Sven und ich bereits 2018 beschlossen, mal was ganz anderes in dieser Jahreszeit als Saisonvorbereitung zu machen. Die 2018er Fahrt mit Sven vom thailändischen Norden in Chiang Mai durch den Osten nach Bangkok hatte so viel Spaß gemacht und positive Eindrücke hinterlassen, dass ich bereits zu Weihnachten 2018 mit meiner Freundin Maria Grazia in den Norden Thailands zurückkam.

Da Thailand groß ist und noch viele Straßen und Gegenden von mir unentdeckt waren, war kurzerhand für März 2019 eine Solo-Fahrt durch Thailand geplant. Etwas mehr Hardcore, mit Leichtgepäck von Bangkok durch die westlichen Berge Thailands entlang der Grenze zu Myanmar (Birma) bis Pai, Chiang Mai, und zurück, anfangs nochmals mit reichlich Bergen auf einer etwas östlicheren Route, nach Bangkok. Ca. 2.500 km und 23.000 hm zeigte die Routenplanung!

Da ich nach den beiden o.g. Rad-Urlauben nun schon etwas Erfahrung mit dem Land hatte, plante ich meine Tagestouren so, dass sie immer in etwas größeren Ortschaften endeten, wo es gewiss auch eine Unterkunft gab. Auch diese reservierte ich mir, bis auf zwei Ausnahmen, gleich über booking.com vor. Mit dem Hotel in Bangkok, nahe des Flughafens, konnte ich zudem im Vorfeld abklären, dass ich meinen Thule-Radkoffer dort deponieren konnte. Die letzten beiden Nächte hatte ich dort vorgebucht.

Tag 1, 08.03.19, Bangkok-Kanchanaburi, 161 km/314 hm

Nach einem langen Flug mit Zwischenlandung in Katar, kam ich am frühen Morgen gegen 5 Uhr in Bangkok an. Ein Großraumtaxi war schnell gefunden, das mich zum nahegelegenen Hotel brachte. Dort konnte ich, bereits bei angenehmen Temperaturen um die 20°C, mein Rad problemlos auspacken und aufbauen. Rechtzeitig zur Eröffnung des Frühstücks-Buffets war ich damit fertig und konnte mich mit zahlreichen Chinesen um die ausreichenden Auslagen kloppen - bei Chinesen spielt bei der Erziehung anscheinend Höflichkeit und Einhaltung eines gewissen persönlichen Mindestabstandes keine Rolle...

8:20 Uhr ging es aufs Rad, bei bereits 28°C. Ich suchte zunächst einen nahegelegenen Bikeshop auf, wo ich mit einer vernünftigen Standpumpe noch den Luftdruck in meinen 28 mm Conti4000 justieren konnte. Außerdem war mir auch ein Spanngurt abhanden gekommen, mit dem ich meine Floppys auf der Satteltasche befestigen wollte. Ein ausgedienter Schlauch wurde zurechtgeschnitten und tat bis zum Ende meiner Reise seinen Dienst.

Bangkok ist riesig! Ich war zweieinhalb Stunden oder 60 km unterwegs, bis ich mal einigermaßen Richtung Nord-Westen aus der Stadt raus war. Zum Teil auf autobahnähnlichen Straßen ging es durch die Stadt, wobei die Thailänder sehr rücksichtsvoll sind und es meist einen Seitenstreifen gibt, auf dem sich alles mit zwei Rädern tummelt.



Die ersten drei Tage sollten komplett flach sein - jedoch auch sehr heiß! Nach dem langen Flug und mit Jetlag machte mir die Hitze von bis zu 38°C sehr zu schaffen, was sich auch an einem deutlich erhöhten Puls zeigte. Vorbei an zahlreichen Reisfeldern und bunten Tempelanlagen versuchte ich, mich immer wieder in Cafés abzukühlen. Eiskaffee sollte in den nächsten zwei Wochen zu einem meiner Lieblingsgetränke werden. Und die Supermarktkette 7Eleven zu meiner bevorzugten Verpflegungsstelle. Neben Eiskaffee gibt es dort nämlich auch immer reichlich Eiswürfel zu kaufen, die ich in meinen 3-Liter-Trinkbeutel zusammen mit eiskaltem Wasser füllte - so hatte ich meist bis zu zwei Stunden gekühltes Wasser an Bord!

Gegen 16 Uhr erreichte ich mein erstes Etappenziel. Dort wurde im Hotel, wie dann auch an jedem folgenden Tag, erstmal geduscht und die Radhose und Trikot von Hand gewaschen. Ich hatte nur diesen einen Satz dabei. Und für danach eine Unterhose, ein T-Shirt, eine kurze Hose und eine Badehose sowie die Floppys. Was braucht man mehr? Zum Thai-Abendessen gab es ein, zwei Bier und dann erst einmal ausreichend Schlaf, um das Jetlag zu überwinden.

Tag 2, 09.03.19, Kanchanaburi-Ban Rai, 180 km/974 hm

Zum Glück gibt es in Thailand meist gleich zum Frühstück ausreichend und deftig zu essen, was mir sehr entgegenkam. So konnte ich immer eine gute Energiereserve für die ersten 100 km zu mir nehmen.

8:30 Uhr ging es wieder auf Tour, und ich machte im Ort erst einmal ein paar Fotos von der faszinierenden Tempelanlage, die ich am Abend zuvor nur im Dunkeln gesehen hatte. Das Thermometer meines Garmin zeigte bereits 26°C an! Im Laufe des Tages sollte es noch bis auf 40°C klettern!

Meine Route führte jetzt vorwiegend in Richtung Norden. Die Straßen waren gewohnt gut geteert, selbst in etwas abgelegenen Gebieten. Spätestens alle zwei Stunden machte ich jeweils für ca. 15-20 Minuten Pause, um mich mit Eis und kühlen Getränken abzukühlen und meine Wasserreserven aufzufüllen. Ich glaube ich trank ca. ein bis eineinhalb Liter pro Stunde...

An meinem Etappenziel Ban Rai angekommen, erwartete mich jedoch die erste unangenehme Überraschung mit einer booking.com-Buchung. An der dort hinterlegten Adresse gab es weit und breit diese Herberge nicht und niemand konnte mir zunächst weiterhelfen. Nach zusätzlichen 8 km Auf- und Abfahren und Befragen mehrerer Thailänder fand ich endlich die unauffällige Übernachtung. Ich hatte eine kleine Holzhütte auf Pfählen für mich allein. Allerdings musste ich bis zum nächsten Restaurant nochmals gut 5 km aufs Rad steigen...

Tag 3, 10.03.19, Ban Rai-Kamphaeng Phet, 200 km/788 hm

Da es in meiner Unterkunft diesmal kein Frühstück gab, schwang ich mich bereits kurz nach 7 Uhr aufs Rad, um im nahe gelegenen Ban Rai zu frühstücken. Zum Glück gibt es in Thailand an jeder Straße Imbissmöglichkeiten. Reis mit Huhn geht auch zum Frühstück. Noch ist es angenehm frisch bei 20°C - ich überlege mir fast, die Weste rauszukramen.

Meine Route führt mich heute durch flaches Farmland. Ein Teilstück auch auf einer Schotterstraße, wo die eine Fahrbahn bereits frisch geteert war. Überhaupt werden in diesem Land unglaublich viele Straßen gebaut, und in einem wahnsinnigen Tempo!

Die Menschen hier besitzen nicht viel, evtl. ein Moped, auf dem die vierköpfige



Buddhistische Gebetsstätte, viel Gold und Elefanten



Park in Ban Rai

Familie Platz findet. Aber überall wird man mit einem Lächeln empfangen! Die Menschen machen einen zufriedenen und lebensfrohen Eindruck!

Kurz nach 16 Uhr treffe ich an meiner Unterkunft ein - diesmal ging alles glatt! Heute stand eine Thai-Massage auf meiner Wunschliste, doch zuvor musste erst einmal der größte Hunger gestillt werden. Dinner #2 inkl. Bier folgte dann nach der einstündigen Massage.

Tag 4, 11.03.19, Kamphaeng Phet-Mae Sot, 162 km/2090 hm

Nach einem frühen Frühstück ging es bereits 7:40 Uhr weiter, um wenigstens noch die ersten paar Kilometer in erträglicheren Temperaturen zurücklegen zu können. Während der ersten 75 km flacher Anfahrt in Richtung Berge stieg das Thermometer dennoch bereits von 22°C auf 35°C! Nun ging es westlich zur Grenze von Myanmar, durch Dschungel und mit den ersten 20%-Rampen! Hier kennt man anscheinend keine Serpentinaen, Straßen werden einfach geradeaus über den Berg gebaut. Auf jeden Fall begann nun der interessantere Teil meiner Tour, sowohl hinsichtlich Landschaft, als auch hinsichtlich zu bewältigender Höhenmeter.

Tag 5, 12.03.19, Mae Sot-Mae Sariang, 232 km/4079 hm

Die anstehende Etappe war eine der längsten, sodass ich gleich wieder um 7:40 Uhr auf dem Rad saß. Die ersten 140 km verliefen durch Dschungel, immer parallel zur Myanmar-Grenze. Auf dem Blatt sah das Profil bis hierher flach aus, es ging jedoch ständig leicht wellig auf und ab, so dass ich schnell mehrere hundert Höhenmeter angesammelt hatte. Entlang der Grenze gab es riesige Flüchtlings-Camps, und die Militär-Präsenz war sehr hoch!

In meiner ersten längeren Auffahrt von 150 m auf 850 m hatte ich wieder steile Rampen von 18% in der Sonne bei 38°C zu bewältigen. Die

darauf folgende lange 10-km-Abfahrt fühlte sich an, als ob ich mit einem Heißluft-Föhn angeblasen würde. Rechtzeitig zum Sonnenuntergang traf ich an meiner Unterkunft ein - es war bereits kurz vor 19 Uhr!

Nach der Dusche musste ich feststellen, dass hier die Bürgersteige bereits gegen 20 Uhr hochgeklappt werden, und ich tat mich schwer, zu Fuß ein offenes Restaurant zu finden. Ein freundlicher junger Thai mit Auto war aber so nett, mich 2 km weiter in ein Restaurant zu fahren, wo ich erst einmal ein 3-Gänge-Menü verzehrte, um dann noch gemütlich zu Fuß in mein Hotel zurückzugehen.

Tag 6, 13.03.19, Mae Sariang-Mae Hong Son, 163 km/2684 hm

Die heutige Etappe sollte mich durch bergiges Dschungel-Terrain zum nördlichsten Übernachtungsort meiner Reise, nach Mae Hong Son, führen. Kurz vor 8 Uhr mache ich mich bei fast schon kühlen, aber sehr angenehmen 17°C auf den Weg. Es gibt nur eine Straße von hier nach Mae Hong Son, die immer genau nach Norden führt! Verfahren wäre hier auch ohne Navi praktisch unmöglich gewesen.



Reisfelder mit Tempelanlage



Typisches Thai-Essen



7Eleven-Stopp: Eiskaffee, Eistee, viel kaltes Wasser und ein Magnum



Amazon Stopp: Eiskaffee und Schokokuchen



Landstraße in den tropischen Bergen

In den kommenden vier Stunden knackte das Thermometer die 30°C-Grenze, aber viel mehr kam dann zum Glück nicht mehr dazu. Jedoch war die Luftqualität nun nicht mehr gut - um diese Jahreszeit verbrennen die Bauern riesige Mengen Bio-Abfallmasse aus Reis- und Zuckerrohr-Anbau. Auch die riesigen vertrockneten Blätter am Straßenrand werden einfach abgepackelt. Das führt dazu, dass sich über die gesamte nördliche Region eine Rauchglocke legt, die sowohl die Sauerstoffzufuhr als auch die Sicht etwas einschränkt. Das war zur Weihnachtszeit deutlich angenehmer hier in der Gegend!

Zur fast schon gewohnten Zeit gegen 16 Uhr erreiche ich mein gemütliches Hostel, das nur unweit eines sehr schön angelegten Sees liegt. Zu Fuß erkunde ich zum Sonnenuntergang die nahegelegene farbenfrohe Tempelanlage und finde auch bald eine Massage und gutes Essen. Auch ein kleines Lokal für das kommende Frühstück konnte ich gleich ausmachen.



Auch mit Gravel muss man hin und wieder rechnen

Tag 7, 14.03.19, Mae Hong Son-Pai, 108 km/2902 hm

Zu meinem Geburtstag wollte ich es etwas gemächlicher angehen lassen und so waren „zur Regeneration“ nur ca. 100 km geplant. Dass sich dabei fast 3000 hm aufaddierten, hatte ich etwas übersehen... ;-)

Nach einem kühlen Start bei 15°C auf 250 m Höhe ging es im Laufe der nächsten 6 Stunden über ein paar niedrigere Zwischenpässe (~1000 m) hinauf bis auf 1400 m - mein bis dahin höchster Punkt der Reise! Wie immer in Thailand mit Rampen bis zu 20% (oder mehr), sodass ich äußerst froh war um meine kleinste Übersetzung von 34-34!

Gegen 15 Uhr erreichte ich mein Hotel mit Pool in Pai, so dass ich zur Feier des Tages tatsächlich zum ersten Mal meine Badehose nutzen und mich im kühlen Nass bei einem kühlen Bier und 35°C noch etwas abkühlen konnte. Pai kannte ich schon vom Dezember und war mir als nettes Touristen-Örtchen in Erinnerung geblieben. Nun, außerhalb der Hauptreisezeit, war hier jedoch wenig los. An den etwas höheren Preisen für Unterkunft und Mahlzeit konnte man dennoch leicht erkennen, dass man hier vom Touristenrummel ganz gut leben kann.

Tag 8, 15.03.19, Pai-Chiang Mai, 163 km/2126 hm

Da heute einiges an Distanz und Kletterei vor mir lag, es aber weder im Hotel noch in umliegenden Cafés ein frühes Frühstück gab, startete ich kurz nach 7 Uhr bei kühlen 11°C mit nüchternem Magen. Ich wollte dann etwas später an einer der zahlreichen Imbiss-Buden, die man überall am Straßenrand findet, ein deftiges Frühstück zu mir nehmen.

Zum Abschied von Pai wollte ich unbedingt nochmal den großen weißen Buddha besuchen. Im Dezember war ich mit Maria Grazia zu Fuß die zahlreichen Treppenstufen zu diesem rie-

sigen Buddha hinaufgestiegen. Jetzt, im Licht der aufgehenden Sonne, war er auch aus der Entfernung noch sehr imposant anzuschauen. Ein paar Kilometer weiter kam ich auch wieder an den Elefanten vorbei, die hier für Touristen-Ausflüge gehalten werden.

Nach zweieinhalb Stunden und den ersten gut 1000 m Anstieg fand ich dann auch mein Frühstück - Nudelsuppe mit Huhn und Ei.

Nach ein paar weiteren Kletter-Einheiten ging es schließlich ca. 50 km quasi flach nach Chiang Mai hinein. Auch diese Stadt hatte mir schon die beiden letzten Male sehr gut gefallen, und ich steuerte gezielt das kleine Café im Zentrum an, das einen der besten und schönsten Cappuccinos zubereitet! Da ich für den kommenden Tag meine schwerste Berg- etappe geplant hatte, fuhr ich noch weitere flache 30 km auf für mich neuen Straßen Richtung Süden, an den Rand von Chiang Mai. Das Motorradfahrer-Motel mit geräumigem Zimmer

bot auch ein gutes Restaurant zum Abendessen und 2 km weiter fand ich noch eine gute Massage und einen 7Eleven, wo ich Verpflegung für den nächsten Morgen einkaufen konnte.

Tag 9, 16.03.19, Chiang Mai-Doi Inthanon, 124 km/3546 hm:

Heute war DER TAG endlich gekommen: Doi Inthanon, eine Bergstraße von 300 m auf knapp über 2500 m hinauf, mit zwischenzeitlicher Abfahrt von 500 m. Eine Website über die längsten und schönsten Anstiege dieser Erde führt diesen Anstieg vom Norden her als den sechsten in der Rangliste mit den meisten Höhenmetern: ca. 2.700 hm! Den Teil bis nach der Zwischenabfahrt war ich im Dezember schon mit Maria Grazia gefahren, und ich wusste daher, dass wieder Rampen mit knapp über 20%-Steigung auf mich warteten. Im Gegensatz zu damals nun aber MIT Gepäck!

Die 45 km der flachen Anfahrt bei ca.



Café-Bar im Dschungel mit 1A-Eiskaffee



Riesige Flüchtlingscamps an der Grenze zu Myanmar



Ein langer Radtag geht zu Ende



Smog über dem nördlichen Thailand



Mae Hong Son

20°C waren ganz gut, um die Beine nochmals etwas zu lockern. Sobald die Steigung für mich begann, kletterte leider auch das Thermometer bis auf 30°C! Nach der Zwischenabfahrt, von 1.700 m auf 1.200 m hinab, machte ich eine kurze Mittagspause, um mich für die letzten 1.300 m Anstieg zu stärken. Am Grill drehten sich ein paar Händl. Da mir die nette Thailänderin kein halbes verkaufen wollte, musste ich halt ein komplettes essen, zusammen mit ein wenig Reis.

Kurz nach Ortsausfahrt beginnt der Doi Inthanon Nationalpark, der ab 18 Uhr gesperrt wird. Über booking.com hatte ich mir die teuerste Unterkunft meiner Reise reserviert, laut Website am Gipfel des Berges! Auf dem Weg dorthin, ca. 400 hm vor dem Gipfel, passiert man noch eine schöne Tempelanlage, wo ich mich an einem Imbiss nochmals in Form von Eis und Cola innerlich abkühlte, denn selbst auf 2100 m Höhe zeigte mein Garmin noch 27°C an!

Am Gipfel angekommen, war ich schnell ziemlich enttäuscht, denn außer einem kleinen Kaffee gab es hier NICHTS! Der Angestellte konnte mir auch nicht erklären, wo das Hotel sein sollte! Es war gar nicht erlaubt, die Nacht im Park am Berg zu verbringen! Also machte ich mich wieder auf den Weg nach unten, wo ich mein Händl gegessen hatte. Mehrere Einheimische diskutierten dann, wo die Adresse sein könnte, und man schickte mich noch weiter bergab. 6 km weiter und 200 hm tiefer kam ich in ein kleines Dorf. Dort wollte man mich dann wieder zurück nach oben schicken!!! Jetzt hatte ich aber die Faxen dick, und zum Glück hatte der englisch sprechende Thai auch noch eine kleine günstige Hütte für die Nacht frei. Essen gab es auch gleich nebenan im Freiluft-Restaurant! Wie sich erst viel später zu Hause herausstellte, wäre meine Unterkunft ganz in der Nähe meines Händlgrills gewesen...



Frühstück in Mae Hong Son

Tag 10, 17.03.19, Doi Inthanon-Lamphun, 163 km/1517 hm

Die nächste Etappe auf meinem Weg zurück nach Bangkok änderte ich kurzerhand ab. Meine geplante Route hätte ja vom Doi Inthanon Gipfel nach einer kurzen Abfahrt weiter durch die Berge nach Lamphun geführt. Da ich nun aber schon auf 1000 m Höhe hinunter gefahren war, hätte das für mich einen erneuten Anstieg um über 1000 hm bedeutet! Das wollte ich mir ersparen, also fuhr ich gleich weiter bergab bis auf 300 m hinunter. Hier brauchte ich bei anfänglich nur 13°C tatsächlich auch mal meine leichte Windweste! Unten im Flachen heizte sich die Luft sehr schnell wieder auf deutlich über 30°C auf, und auf den nächsten 80 km in praller Sonne brauchte ich drei kurze Abkühl-Stops, um nicht zu dehydrieren und zu überhitzen! Ich war inzwischen jedes Mal überglücklich, wenn ich schon von weitem das hoch angebrachte grüne Schild mit roter Schrift „7Eleven“ erkennen konnte.

Auf den letzten 60 km musste ich nochmal ein paar kleine Anstiege bei bis zu 40°C absolvieren, war dann aber frühzeitig schon vor 15 Uhr an meinem Etappenziel, sodass genügend Zeit für den Dinner-Massage-Dinner-Duathlon war. Und die sehr preisgünstige, aber luxuriöse und geräumige Unterkunft in Form eines kleinen Häuschens entschädigte für den Ärger des Vorabends.

Tag 11, 18.03.19, Lamphun-Sukhothai, 178 km/981 hm

Ein kleines 7Eleven-Frühstück auf dem Zimmer in Form von Joghurt und Schokoshake, und schon ging es kurz nach 7 bei angenehmen 17°C auf die Straße. Auf den ersten 70 km hatte ich noch ein paar Höhenmeter, aber auch eine richtig geile lange Abfahrt zu genießen, bevor ich dann wieder ins Flachland vor Bangkok gelangte. Nach ca. 100 km und 4 Stunden nahm ich dann mein eigentliches Frühstück zu

mir - richtig geraten, Reis mit Huhn und Gemüse, dazu eine Nudelsuppe mit Gemüse. Auf den restlichen flachen 70 km ging es mit leichtem Rückenwind sehr flott voran, und würden nicht alle paar Kilometer bunte Tempelanlagen mit goldenen oder weißen Buddhas und farbigen Elefanten stehen, wäre es wohl sehr schnell sehr langweilig hier. An den größeren Straßen wurden neben den 7Eleven die Amazon-Cafés, die man auch schon von weitem in Verbindung mit Tankstellen erkennen konnte, zu meinen Freunden. Hier gibt es immer guten Eiskaffee und Schokokuchen in einem gut gekühlten Raum!

Tag 12, 19.03.19, Sukhothai-Uthai Thani, 222 km/334 hm

Die Eckdaten dieser Etappe sagen schon alles: flat-flat-flat... Also TT-Modus eingeschaltet und so ging es mit über 30 km/h-Schnitt Richtung Süden, vorbei an zahlreichen Reisfeldern und Tempeln. Gestoppt wurde nur bei Amazon oder



Cappuccino-Kunst in Chiang Mai



Ganzes Brathendl zu Mittag



Tempelanlage im Doi Inthanon Nationalpark



Goldener Drache gleich neben der Straße



Radler willkommen - Hostel in Sukhothai

7Eleven. Trotz bis zu 40°C hatte sich mein Körper inzwischen ganz gut an das Klima gewöhnt, sodass mein Puls im Vergleich zu den ersten beiden Tagen um 20-25 Schläge niedriger lag! Gegen 16:30 Uhr erreichte ich mein Hostel, das außen sehr nett mit Fahrrädern dekoriert war! Hier gab es auch keinerlei Diskussion, dass ich mein Fahrrad mit aufs etwas kleine Zimmer nehmen wollte. Da die Stadt an einem großen Fluss liegt, gab es auf der Speisekarte reichlich Fisch und Krabben. Als ich noch eine zweite komplette Mahlzeit bestellte, erhielt ich nach kurzer Musterung eine noch größere Portion als zuerst.

Tag 13, 20.03.19, Uthai Thani-Bangkok, 239 km/366 hm

Meine letzte Etappe auf dem Weg nach Bangkok war vom Profil eine Wiederholung des Vortages. Leider hatte ich den ganzen Tag Gegenwind, und die leichte „Abkühlung“ um 3°C auf 37°C

machte die Fahrt nicht unbedingt erträglicher... Auf den letzten 50 km wurden die Straßen immer größer und verkehrsdichter - Bangkok halt! Jedoch muss ich nochmals herausstellen, dass ich NIE irgendeinen gefährlichen Moment mit einem anderen Verkehrsteilnehmer hatte! Der Verkehr sieht von außen extrem dicht und konfus aus, aber befindet man sich direkt darin, passt irgendwie jeder auf jeden auf! Ein kurzes Hupen bedeutet: „Vorsicht, hier bin ich!“, nicht wie bei uns „Schleich di, du Depp!“ ;-)

17:40 Uhr erreiche ich mein Hotel, wo ich meinen Radkoffer und ein wenig Gepäck gelagert hatte. So konnte ich nach einer schnellen Dusche mal in anderen, etwas frischeren Klamotten zum Essen gehen.

Tag 14, 21.03.19, Bangkok: Ocean and Sky-Lane, 170 km/309 hm

Ich wollte Thailand auf keinen Fall verlassen, ohne nicht wenigstens EINMAL das Meer gese-



Finally: the Ocean

hen zu haben! Also plante ich eine Tour geradeweis durch die Stadt nach Süden ans Meer, dann ein paar Kilometer am Meer entlang Richtung Osten, um dann auf dem Rückweg am Flughafen die SkyLane zu besuchen.

Die Fahrt durch die Stadt auf vierspurigen Straßen mit viel Verkehr war alles andere als Spaß. Zwar fühlte ich mich auf dem Seitenstreifen nie gefährdet, aber der Lärm und Gestank nach zwei Wochen Naturerlebnis war wie ein kleiner Schock. Am Meer angekommen, war ich etwas enttäuscht über den Ausblick. Das Wasser trüb, und von Sandstrand weit und breit nichts zu sehen - na ja, zumindest habe ich es gesehen, das Meer. Die 10 km parallel zum Meer brachten auch keine neuen oder besseren Ausblicke, so dass ich wieder landeinwärts radelte. Nach insgesamt 92 km traf ich, gleich neben dem Flughafen, an der SkyLane ein. Davon hatte ich im Jahr zuvor mit Sven am letzten Abend erfahren und wir hatten damals

bedauert, dass wir nicht schon vorher davon erfahren hatten!

SkyLane ist eine super modern ausgebaute Radstrecke rund um den Flughafen Bangkok. Die in Bangkok lebenden Rennradfahrer kommen normalerweise mit dem Auto hierher (mit dem Rad durch die Stadt fahren nur verrückte Touristen...), meist gegen Abend, um hier ihre Trainingsrunden - solo oder in Gruppen - zu drehen. Ab Sonnenuntergang ist die gesamte Strecke gut beleuchtet. Die Strecke darf nur gegen den Uhrzeigersinn befahren werden, und es gibt rechts eine violette Doppelspur für die langsameren Radler, links eine blaue für die Schnelleren. Im Zentrum muss man sich registrieren und erhält einen Chip, mit dem man dann auf die Strecke gelangt - alles kostenlos! Der Chip dient lediglich dazu, dass der Betreiber immer weiß, wer auf der Strecke ist, und wann er sie wieder verlässt. Eine Runde beträgt 24 km, und alle paar Kilometer gibt es eine kleine



SkyLanePark am Flughafen Bangkok

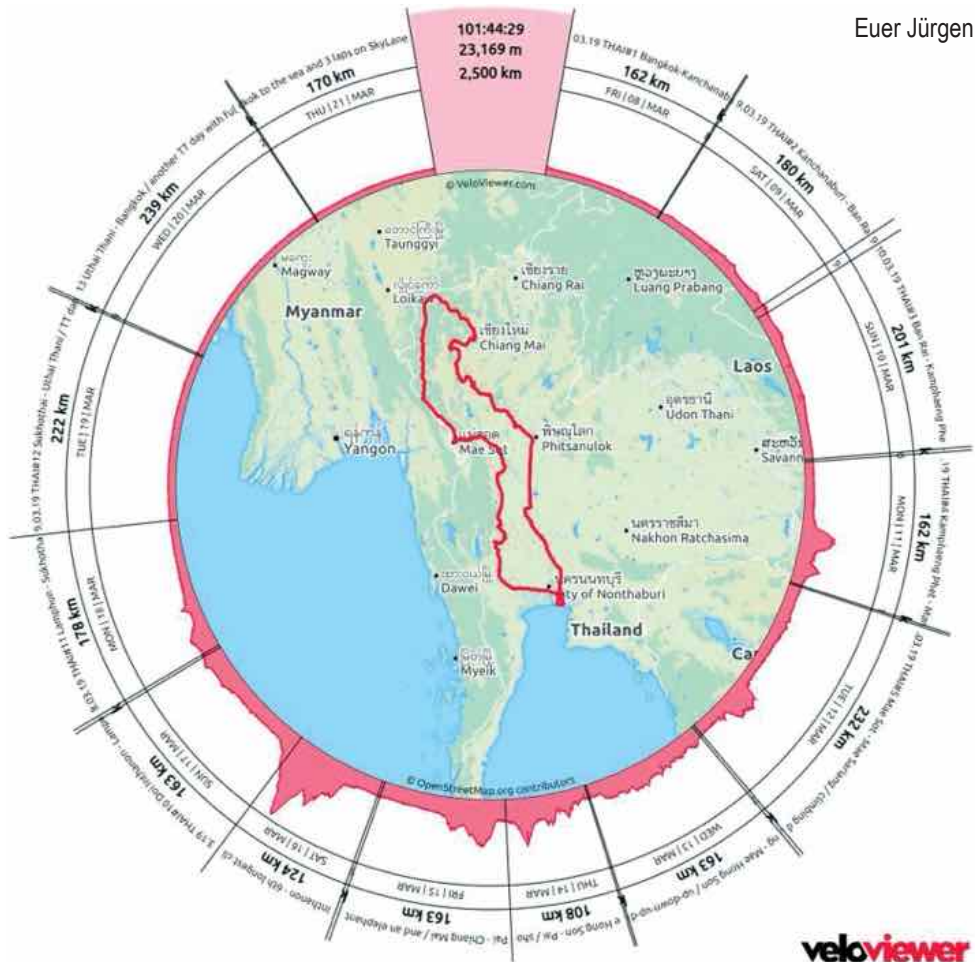
Station, wo man sich ausruhen oder erfrischen kann! Im Zentrum gibt es Fahrradshops und jede Menge Imbissbuden. An so einer Anlage könnten sich europäische Großstädte mal ein Beispiel nehmen!

Zum Radl-Abschluss drehte ich hier also nochmal drei Runden, und machte mich dann zur abschließenden Fahrt zum Hotel auf, wo ich mein Fahrrad in Ruhe auf dem Zimmer zerlegen und im Radkoffer verstauen konnte. Zum krönenden Abschluss gönnte ich mir noch

ein Mehrgänge-Menü im Nobel-Restaurant Koh Lanta in Flughafennähe, an einem schönen Teich gelegen.

Alles in allem war dies ein überwältigendes Rad-Abenteuer (ohne einen Platten und ohne einen Tropfen Regen!) in einem wunderbaren Land mit durchweg freundlichen und immer hilfsbereiten Menschen! Kann ich nur empfehlen! Als Reisezeit würde ich jedoch eher Dezember-Januar empfehlen, wo es nicht ganz so heiß wird.

Euer Jürgen



Die Strecke mit 2.500 km und 23.000 hm

Bayerisch-Böhmisches Biere-und-Bäder-Brevet



An der Salzach - Tittmoning

Ein 1.000 km-Brevet durch drei Länder, Österreich, Tschechien und Deutschland in max. 75 Stunden? Beim ersten Hinschauen sah dies nach einer lösbaren Aufgabe aus, dass es am Ende jedoch zeitlich recht knapp wurde, dazu später.

So traf sich an einem sonnigen Donnerstag morgens um 10:00 Uhr eine ca. 70 Teilnehmer große internationale Gruppe am Roeckplatz in München, um diese Herausforderung anzugehen. Die Teilnehmer kamen aus der gesamten Bundesrepublik, anhand der Trikots nahmen auch Randonneure aus Italien, Österreich und den Niederlanden an dem Brevet teil.

Meine persönliche Planung sah vor, am ersten Tag bis Linz und am zweiten Tag bis Karlsbad zu kommen. Je nach Wetterlage und Schlafbedarf würde ggf. noch eine dritte Übernachtung notwendig werden, die ich dann jedoch spontan unterwegs organisieren wollte.

Gemäß dem Höhenprofil der vorab geplanten Route sollte es bis nach Linz erstmal gemütlich losgehen, die knackigen Anstiege sollte es im späteren Verlauf der Tour erst in Böhmen geben.

So kamen wir am ersten Tag nach ca. 300 km gegen Mitternacht in Linz an der schönen Donau an und checkten im vorab reser-



Sonnenaufgang hinter Linz

vierten Hotel direkt an der Kontrollstelle ein. Am nächsten Morgen ging es nach einem kurzen Schlaf auch direkt sehr früh wieder los, um am zweiten Tag die lange Strecke durch Tschechien über Budweis und Pilsen nach Karlsbad möglichst tagsüber bzw. zumindest noch im Hellem zu schaffen. Das sehr wellige Höhenprofil und die z.T. sehr schlechten Nebenstraßen in Tschechien ließen uns jedoch nur sehr langsam vorwärts kommen und das Ziel, tagsüber noch in Karlsbad anzukommen, wurde zunehmend schwieriger zu erreichen.

Kurz nach Linz im Anstieg in das wunderschöne Mühlviertel traf ich auf einen Teilnehmer aus Hamburg, der an dieser Stelle das Brevet leider abbrechen musste. Er war mit einem Rad unterwegs, das ein Übersetzungsverhältnis von 34/27 hatte... für Norddeutsch-

land super geeignet, für bergige Verhältnisse eine Quälerei. Zum Vergleich: mein Rad hat für solche Brevets eine Übersetzung von 30/34, dies ist somit fast schon Mountainbike-Niveau. Der arme Kerl tat mir leid, jedoch war der Abbruch verständlich, die dicken Anstiegsbrocken in Böhmen sollten erst noch kommen. Da er sich noch in der Nähe von Linz befand, sollte der Einstieg in eine Bahn problemlos möglich gewesen sein.

So wurde es doch mit 2:00 Uhr in der Früh sehr spät mit der Ankunft in diesem mondänen Kurort und ich traf am Checkpoint auf zwei Radkollegen, die dringend noch ein Zimmer suchten. Jedoch war Karlsbad zu dieser Zeit komplett ausgebucht bzw. nicht alle Hotels hatten eine 24-Stunden-Rezeption. Da ich ein größeres Appartement vorreserviert hatte, lud ich die



An der Grenze zu Tschechien



Irgendwo in Tschechien



Chaos in der Randonneurs-WG



Auf dem Rückweg in der Oberpfalz

beiden Jungs kurzerhand in meine ‚Randonneurs-WG‘ ein, in der Unterkunft war ausreichend Platz vorhanden.

Nach 2-3 Stunden Schlaf ging es auch hier am frühen Morgen direkt weiter, der nördlichste Punkt des Brevets war erreicht, und es sollte nun über Regensburg und die Holledau wieder Richtung München gehen.

Da mittlerweile die Beine schon sehr müde waren und die Oberpfalz nicht unbedingt ein flaches Terrain ist, entschied ich mich in Regensburg für eine weitere Übernachtung in Kelheim und fuhr die tolle Strecke direkt an der Donau im ICE-Tempo dem nahenden Gewitter entgegen. Kurz vor Kelheim wurde ich noch kurz abgeduscht, aber der Regen war warm und es lohnte sich nicht mehr, Regenklamotten anzuziehen.

In einem tollen Hotel direkt in der Kelheimer Altstadt konnte ich dann auch nach zwei Tagen mal ausgiebig schlafen, sofern man 6 Stunden als ausgiebigen Schlaf bezeichnen kann.

Wieder früh am Morgen ging es dann der aufgehenden Sonne entgegen ein Stück des bekannten 24-Stunden-Rennens entlang Richtung Holledau, die mit ihren 16 Anstiegen nochmal die restlichen Reserven aus den Beinen zog. In Weihenstephan im Bräustüberl angekommen, hätte ich gerne eine Brotzeit gemacht, leider war das Restaurant um diese Zeit noch geschlossen.

Nach einer kurzen Pause an einer Tankstelle - ich hatte seit der Abfahrt in Kelheim nur einen ‚Notriegel‘ gegessen - ging es dann entspannt die letzte Etappe nach München und ich kam 5 Minuten vor Erreichen des Zeitlimits mit noch ein paar anderen Teilnehmern im Ziel an. Dort gab es zuerst das obligatorische Finisher-Bier, das nach drei Schlucken quasi ‚geext‘ wurde, es floss einfach in den Hals rein...

Viele Grüße
Bernd



Route

Die BMWiseguys

Hast Du eventuell Zeit? So oder so ähnlich haben Stuart, Stefan, Christof und ich uns für das BMW-Vierermannschaftszeitfahren 2018 zusammen gefunden. Fleißig trainierend (mindestens zweimal zusammen) haben wir zudem permanent per WhatsApp an unserer Teambildung gearbeitet. Sehr schnell erkannten wir unser großes Potential, leider 40 Jahre zu spät. Erfahrung kann man eben nur durch mehr Erfahrung ersetzen und so wurde auch der passende Teamname gefunden: Die BMWiseguys.

Neben dem Namen und der Motivation brauchten wir auch noch einen guten Trainer, den wir im ehemaligen Bundestrainer Werner Günzel gefunden haben. Er war schon in den



Werner Günzel mit Romy Schneider bei der Siegerehrung

fünfziger Jahren Deutscher Meister im Vierer und ist immer noch sehr aktiv. Also nicht nur unser Trainer, sondern auch sportliches Vorbild.

Der erste Auftritt war dann am 23.09.2018 in Aschheim. Mit der Startnummer 6 wurden wir, versorgt mit letzten Tipps von unserem Trainer, auf die Rennstrecke geschickt. Und haben dann recht konstant unsere zehn Runden abgespult - eine zu viel. Am Rundenzählen war offensichtlich noch zu arbeiten. Unsere interne Abstimmung war sicherlich auch noch optimierungsfähig, ich ging leider in der vorletzten Runde unbemerkt verloren. Aber mit einem Schnitt von einem 39,05 km/h kamen wir bei Regen und heftigem Wind als 28. von 39 Teams in die Gesamtwertung und waren mit uns recht zufrieden. Am Ende wurden wir sogar noch mit dem Preis für die älteste Mannschaft ausgezeichnet, über den wir uns sehr gefreut haben. Manche Preise muss man buchstäblich „erleben“. Leider wurde der Preis im darauffolgenden Jahr wegrationalisiert.

Angesteckt von unserem Ergebnis haben wir sofort beschlossen, dass diese Erfolgsstory in 2019 weitergehen muss. Die 24 Stunden am Nürburgring war dann das erste Rennen in 2019. Auf der Hinfahrt haben wir erst mal einen Zwischenstopp in Koblenz eingelegt. Für einen Canyon-Fan ein echtes Muss. Auf einer großen Leinwand wurde gerade der Abbruch der Tour-étappe wegen Eis und Schnee übertragen. Das gab uns schon mal einen Vorgeschmack auf unsere Bedingungen in der „grünen Hölle“.

Unser Fahrerlager konnten wir noch im Trockenen einrichten. Nachdem ich wie immer im letzten Moment mein Zeugs gepackt und nichts wirklich vorbereitet hatte, war ich nachmittags noch mit Schrauben am Rad beschäftigt und musste erst mal meinen Steuersatz zerle-

gen. Unseren Boxennachbarn haben wir den Eindruck vermittelt, dass wir unsere Räder auf die Strecke abstimmen. Nachdem Stefan sich dann vor dem Start noch auf der Rolle warm gefahren hat, hörte ich später durch die dünne Zeltbahn: „Das ist ein Werksteam von BMW, die machen nix anderes.“

Unsere schottische Wunderwaffe hat dann am Samstag um 12:42 Uhr die ersten 26 km mit 560 Höhenmetern und 92 Kurven in Angriff genommen und dann hat es eigentlich 24 Stunden durchgerechnet. Ich bin als Vierter auf die Strecke gegangen und hatte eine riesige Freude. Der Nürburgring ist halt als reine Rennstrecke geplant worden und so wird es beim Fahren nie langweilig. Eine Kurve löst die nächste ab. Mit über 90 km/h in der Abfahrt durch die Fuchsröhre geht es dann schlagartig hoch mit bis zu 20% zur Hohen Acht. Das zerrt dann schon an den Reserven. In der Nacht ließ die Moral bei unseren Nachbarn etwas nach, z.T.

war das ganze Team in der Box und sie wurden mehr zu unseren Unterstützern. Dafür, dass sie uns ihren Kocher geliehen haben und wir unsere Suppen nicht kalt essen mussten, sind wir ihnen heute noch dankbar. Wir haben sauber unsere Runden abgespult, insgesamt waren es 24. Irgendwann meinten die Nachbarn: „Ihr seid 4 Minuten hinter dem Porsche-4er-Team.“ Da haben wir alle noch mal einen rausgehauen und alle unsere persönliche Bestzeit gefahren. Aber leider haben wir sie nicht gepackt. Im Endergebnis belegten wir dann Platz 121 in der Gesamtwertung aus 635 Teams und den 7. Platz in der unserer Altersklasse. Hoch zufrieden haben wir uns auf die lange Rückreise gemacht und waren uns sicher: das machen wir wieder! Aber nicht jedes Jahr.

Am 23.09.2019 fand das 42. BMW-Vierer-Mannschaftszeitfahren statt. Diesmal waren wir schon deutlich besser abgestimmt und konnten die 70 km diesmal bei optimalen Bedingungen



Topspeed in der Fuchsröhre



BMW-Mannschaftszeitfahren auf dem BMW-Testgelände



Team-Zeitfahren am schönen Attersee

mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 41,2 km/h absolvieren. Als älteste Mannschaft haben wir als 24. und sogar vor dem Team BMW-Radsport 2 die Wertung abgeschlossen.

Unverbindliche Testfahrt am Attersee

Die Teilnahme am „King of the Lake“ ist für mich eine der schönsten Veranstaltungen in der Saison. Die Bilder vom Vierer-Mannschaftszeitfahren gehen mir nicht aus dem Kopf. Bisher immer als Einzelfahrer gestartet, habe ich den KOTL als Abschlussrennen vorgeschlagen und wir bekamen auch einen Startplatz. Die 47 km rund um den Attersee sind landschaftlich einmalig und dank durchgehender Straßensperrung auch sicher zu fahren. Wir hatten Aschheim eine Woche vorher noch etwas in den Knochen,

waren aber hochmotiviert. Materialmäßig haben wir noch etwas aufgerüstet und gingen dann mit unseren schicken Zeitfahrmaschinen auf die Startrampe. Wirklich gut abgestimmt haben wir den See geschlossen mit einem knapp 40er Schnitt umrundet und wähten uns schon in der Nähe des Podiums. Leider wurden wir nachträglich disqualifiziert. Genaueres Lesen hätte geholfen: Zeitfahrmaschinen waren trotz der schönen Fotos auf der Website und den Plakaten nur für die Profi-Mannschaften gestattet, und so mussten wir das Rennen als unverbindliche Testfahrt für 2020 verbuchen. Noch nicht gelöst ist die Frage: Starten wir mit dem Rennrad oder doch als Profis?

Euer Jochen



Mit Topmaterial wie die Profis am Start

Bike-Woche mit Oswald und Lilli in Kärnten - ein Bericht aus der Papa-Perspektive

Einige werden sich jetzt fragen: Ist es möglich, als Vater mit meiner 9-jährigen Tochter eine gemeinsame Bike-Woche im Alpenraum zu verbringen? Ja ist es und der Spaßfaktor spielte sogar eine große Rolle - aber lest selber!

Mit einiger Vorfreude auf den Vater-Tochter-Action-Urlaub starteten wir mit dem Bike-beladenen Shuttle 2er GranTourer in den sonnigen Süden in die alte Kärntner Wahlheimat in die Nähe des Millstätter Sees. Die Wetterprognosen waren zwar durchwachsen, jedoch überwog die positive Grundstimmung und die Spannung, welche Prophezeiungen aus dem Bike-Magazin über neue Trailparks und Flowtrails im eher konservativen Kärnten sich für uns erfüllen sollten.

So setzte ich gemäß Wetterlage erstmal eine beschauliche Tour ins Maltatal an. Auf schönem asphaltiertem Radweg zwar eher ein Einrollen, jedoch kommt es auch mal aufs Ziel an und nicht nur auf den Weg dahin. Denn kurz nach dem Ort Fischertratten passierten wir rückseitig die bekannte Eselsfarm mit ihren Reittieren, Streichelzoo und auch erhabenen Exoten wie etwa Alpakas und Lamas. Nach gefühlt einer Stunde - nennen wir es Entschleunigung anstatt Zeitverlust - konnte ich echte Überzeugungsarbeit leisten, sodass wir noch eine extra Schleife über einen schönen Zufahrtsweg zum Wasserschloss Dornbach in Angriff nahmen. Mitten im Wald, und damit sehr idyllisch gelegen, war dieses Ziel im wahren Sinne „märchenhaft“ und so konnten wir uns sehr bildlich vorstellen, welche Geschichten sich im Schloss und rundherum zugetragen haben...

Da aller guten Dinge Drei sind, fanden wir uns auf der Rückfahrt nach Uphill-Schiebestrecke und rasanter Asphaltabfahrt, also genau richtig für das Herangewöhnen an den richtigen Bremspunkt, im mittelalterlichen Gmünd zum Eis-Stopp ein, wo uns ein tiefschwarzes Black-Pearl-Kokos-Eis überraschte. Ganz nebenbei stellte sich heraus, dass es sich dabei um den eigentlichen Bulletpoint von Lilli handelte, und bei einem kleinen Spaziergang erkundeten wir kurzerhand die Künstlergassen rund um den geschlossen mittelalterlichen Marktplatz. Hier kamen die alten Erinnerungen auf, wie wir bei der Alpenüberquerung mit meiner Level Betty, Stefan und Sigi anno 2005 nach Schlechtwetterabfahrt von der Tor-Scharte Schutz im retenden Café fanden und uns von meinem Vater kurzerhand mit dem VW Bus zum Bahnhof Spital shutteln ließen. Damit ging ein mehr als entspannter Tag dem Ende zu.

Am nächsten Tag erwartete uns bei strahlendem Sonnenschein ein Badetag am Millstätter See, wo wir u.a. beim Tretbootfahren unsere Spinningeinheit absolvierten, die Rampe der Wasserskischanze als Wasserrutsche nutzten und verschiedene andere Ziele des Westufers ansteuerten. Insbesondere die Bucht mit dem Seeabfluss war spannend. Tipp: wer sich traut, bis zur Meerjungfrau vorzufahren, versteht es, sein Boot mittels Trittfrequenz im Rückwärtsgang zu beherrschen! Nach der Intervall-Einlage schallte auf der Rückfahrt bereits per Megaphon die Botschaft zum Besuch der Wasserski-Show des örtlichen Wassersportvereins zu uns herüber und so planten wir anschließend, der Show beizuwohnen.

Nach etlichen Lakejumps vom Steg des Freibads und Stärkung mit einer satten Pizza im dazugehörigen Restaurant hatten wir gerade noch Platz am Uferpark Seeboden's. Dann ging es auch schon los und die Wasserskifahrer boten nach leichteren Nummern immer waghalsigere Manöver, Sprünge und Tricks ohne und mit Sprungschanze über den mittlerweile schwarzen See. Krönender Abschluss waren die Fahrten mit Weitsprüngen samt Leuchtfackeln von gleichzeitig drei Artisten, bei denen das Licht über den See reflektierte und die Fahrer auch noch ihre Positionen tauschten und damit trotz Wellenschlag unter dem mittleren Zugseil hindurch oder darüber springen mussten. Also insgesamt ein Programm, welches inspirierende Wirkung auf unsere Bike-Ambitionen hatte und bei dem auch Lilli voll mitging. Der Oberhammer war dann aber doch der „Rocketman“, welcher als allerletzter Fahrer mit Feuerwerksrucksack bewaffnet den See abfackelte, aus allen Rohren schoss und eingerußt wie ein Rauchfangkehrer an den Steg driftete. Wird es wohl in Zukunft in der Form nicht mehr geben, aber ein Showact allererster Güte.

Somit neigte sich ein deutlich actionreicherer Tag dem Ende zu.

Nun war es unausweichlich, dass der neue Tag noch mehr Action bieten sollte, für was hatten wir auch unsere Bikes dabei!?! Nach einem kurzen Wetter-Check beim Frühstück stand es fest: es geht für uns heute auf den längsten gebauten Flowtrail Österreichs nach Bad Kleinkirchheim. Bei der Anfahrt zur Kaiserburgbahn bildeten sich denn auch wie erwartet dichtere Wolken in größerer Höhe und wir lösten mit Kalkül die Nachmittagskarten. Die lange Aufahrt mit der Kabinenbahn kannten wir schon vom Skifahren, nur ist es gefühlt im Sommer noch langwieriger, vor allem, wenn einem eine perfekt geshapte 16 km non-stop Kugelbahn bevorsteht. Ich konnte es beim Lesen in der Bike nicht glauben und musste schon zweimal

nach-googeln, damit es klarer wurde, dass ausgerechnet die Kärntner ein solches mit EU-Leader-Fördergeldern finanziertes Mega-Projekt umgesetzt hatten. Mit offenem Mund standen wir dann beide am Start-Gate auf 2000 m Höhe und konnten sozusagen auf 900 Tiefenmeter und endlose Serpentinaen unter uns herabblicken. Nach einiger Unterweisung und vorsichtigem Herantasten an die geschwungenen Anlieger, Kurven, Tables und Serpentinaen war sofort klar: die Buckel tun nicht weh und die Serpentinaen konnten nur leicht angebremst durchfahren werden, dafür brauchte man keinen Federweg und Lilli konnte mit ihrem leichten 26er VPace ihren höchsten Spaß haben.

Immer schneller kurvten wir durch ganze Berghänge hinunter bis zum nächsten Verschnauf-Stopp. Die Streckenführung passierte sogar den winterlichen Snowpark und sorgte damit für zusätzlichen Spaßfaktor. Ein irrer Ride, der uns zum Einkehrstopp an der bewirtschafteten Hütte verleitete. Dort angekommen, stand natürlich ein Kaiserschmarrn ganz oben auf der to-eat-Liste und war delikat zubereitet ein schöner Kalorienlieferant für alles Bevorstehende. Nebenbei wunderten wir uns über eine Gruppe aus einem südöstlichen Nachbarland, die trotz beinahe militärischer Schutzausrüstung ein Sturzopfer mit Verletzungen zu beklagen hatten, so dass erste Hilfe benötigt wurde und wohl das letzte Trailstück ausgelassen werden musste. Danach machten wir die Wirtin darauf aufmerksam, dass es eher nicht sinnvoll sei, adrenalinischwangeren Trailraketen auch noch Alkohol zu verabreichen.

Gerade noch rechtzeitig das finale Teilstück mit seinen immer tieferen Trichterkurven und steileren Abfahrtsrampen bezwungen, kamen wir pünktlich und begeistert zur nächsten anstehenden Bergfahrt an der Talstation an. Leider drohte die vorhergesagte Wetteränderung eine Weiterfahrt platzen zu lassen und tatsächlich wurde uns vom Lift-Mann klar gemacht, dass

heute wegen Starkregen- und Gewittergefahr nichts mehr geht. Schade zwar, aber getreu der Regel, dass bei Outdoor-Sportarten stets auch die Wetterlage zu berücksichtigen ist, konnten wir es verschmerzen und hoben uns die weitere Trail-Action für einen anderen Tag auf. Mit dem Hinweis an die Liftbetreiber, dass wir mit einer einzigen Fahrt durch die Wetterverhältnisse nicht den kompletten Nachmittag ausgeschöpft hatten, konnten wir immerhin eine Gutschrift für einen weiteren Besuch erwirken. Danach putzten wir die Bikes und erholten uns im heißen Thermalwasser des benachbarten Römerbads. Und dann machte der Himmel seine Schleusen auf, es stürmte und Regen peitschte in Windböen an die Hallenbad-Fenster, kein Wetter jedenfalls, um von 2000 m Höhe eine nicht enden wollende Abfahrt kontrolliert zu bewältigen, wie sich am Beispiel des vorangegangenen erwähnten Alpengross nass und eingedreht bewahrheitete, da waren's übrigens 1300 Hm Abfahrt!

Die Wetterprognose für den anstehenden Tag verhiess gutes Wetter bei warmen Temperaturen mit mäßiger Gewitter- und Regenwahrscheinlichkeit in Oberkärnten. Somit war es der prädestinierte Tag für unser Bike&Hike-Abenteuer in den Hohen Tauern: mit dem Auto durchs Maltatal und hinauf zur Kölnbreinsperre, eine 200-m-Staumauer mit dem mächtigen Kölnbreinspeichersee dahinter - das alles auf knapp 2000 m Höhe. Dort angekommen packten wir unsere Bikes vom Träger und fuhren uns zunächst auf der Staumauer ein, Foto hier, Selvie da. Die Passanten staunten nicht schlecht, warum wir dafür die Bikes benötigten, jedoch lag unser Ziel 10 km weiter hinten um die Ecke, irgendwo zwischen 2030 und 2600 m Höhe, das ließ ich unsere Tagesform und natürlich die Wetterentwicklung entscheiden.

Mit den spektakulären Bildern vom Airwalk ging es für uns nun am Seeufer entlang. Im stetigen Auf und Ab sammelten wir ungeahnte



Lilli auf der Kärntner Kölnbreinsperre - Airwalk für ganz Mutige und Hotel im Hintergrund!

Höhenmeter und vergaßen dank der Szenerie inkl. Wasserfallüberquerung, Kuhlslalom und Filmen mit der Action-Cam manchmal die ganze Anstrengung - so hatte Lilli sichtlich Spaß und die Fahrt zum Talende verlief sehr flott. Am Ende des Sees folgte der moderate Anstieg zur Osnabrücker Hütte, den ich Lilli ersparen wollte und so parkten wir beim Vieh-Unterstand die Bikes und begannen den Aufstieg auf Schusters Rappen. Da uns die Mini-Wanderung zur Hütte unterforderte, machten wir uns Richtung Großelendscharte/Hannoverhaus bzw. Ankogel (3246 m) auf. Letzterer stand übrigens schon einmal vor ca. 25 Jahren auf dem Plan und wurde ohne Auto-Unterstützung von meinem verstorbenen Bruder Robert und mir nonstop bezwungen: die Bilanz war 2700 Hm (1400 Bike/1300 Hike) und insgesamt ca. 100 km in 12 Stunden.

Ganz so hoch wollten wir am heutigen Tag nicht hinaus, jedoch nahmen wir gerne den spannenden Steig entlang des Fallbach-Was-



Papa-Tochter-Team überragt von den Hohen Tauern oberhalb des spektakulären Fallbach-Wasserfalls



Lilli vor der mächtigen Hochalmspitze 3360 m bei der Osnabrücker Hütte 2030 m

serfalls in Angriff und legten auf dem Plateau oberhalb unsere verdiente Pause ein.

Die Wetterlage und das bekannte flaue Gefühl in der Magengegend veranlassten uns zur Rückkehr zur Hütte, wo offensichtlich die Wetterprognose die Wanderer nach Hause vertrieb. Uns Bikern konnte es fast egal sein und wir genossen wieder einmal die Gastfreundschaft der netten Wirtin und natürlich ihre gute Küche. Genau zwei übrig gebliebene Einheimische gaben uns den Tipp, dass heute kein Regen mehr käme, und so war nicht nur der Nachmittag gerettet, sondern auch eine trockene Rückkehr ins Tal gesichert. So gestärkt brachen wir in aller Gemütlichkeit auf, um wenigstens bis zum Einbruch der Dunkelheit zum Auto zu gelangen. Der Weg zurück zu den Bikes war nun weniger frequentiert und lud zur Blaubeer-Pause und Murmeltier-Schau ein, einmal war eines nur wenige Meter entfernt, bevor es pfeifend in seinem Bau verschwand.

Während sich über uns ein Sonne-Wolken-Mix ständig veränderte, kam langsam Abendstimmung auf und wir fuhren am Parkplatz ankommend tatsächlich in eine Wolkenwand. Natürlich wollten wir beide noch einmal den ultimativen Thrill - den Skywalk ins Nichts runtergehen. Stufe für Stufe in die Schwerelosigkeit, hatte ich kein Gefühl mehr für die Höhe, und die aufsteigenden Wolken streiften einen sanft. So, nur mit weniger Adrenalin, muss es wohl sein, in Watte gepackt einen Fallschirmsprung zu machen - damit ging das Bike&Hike-Abenteuer seinem Ende zu.

Tag 5 führte uns nach einiger Recherche an den Weissensee, dort sollte das Streckennetz mit einigen neuen Natur-Trails ausgebaut worden sein und würde unsere Skills auf eine viel schwerere Probe stellen.

Dort angekommen ging es schön beschaulich zu und der Sessel-Lift summte mal mit, mal ohne Biker vor sich hin. Schnell die Bikes vom



Ausnahmewetterlage bei aufkommender Abendstimmung sorgt für gute Laune und sicheren Rückweg

Auto geholt und in Schale geschmissen, ging es flott bergwärts und wir erreichten in deutlich kürzerer Zeit die Bergstation. Was für eine Top-Aussicht von 1450 m auf den schönsten Badesee Österreichs auf 900 m liegend.

Das machte Laune und die vier Abfahrts-trails mit Einstufung von leicht bis mittelschwer unsere Wahl einfach. Erstmals den leichten, meinte auch Lilli, um langsam Gefühl für den nun anspruchsvolleren Natur-Trail aufzubauen. Einen länger anhaltenden Flow gab es hier nicht, jedoch kurze Abschnitte mit Wahlmöglichkeit von einfachen Lines und Chickenways. Dazu kamen einige steile Bergab-Rampen, die man vorsichtig anbremsen musste, hier war dann doch eher Gefühl fürs Bike und fürs Gelände gefragt. Fast unten angekommen, erwarteten uns auf der Skiabfahrtsfläche die angepriesenen Geschicklichkeits-Elemente, an die wir uns langsam herantasteten. Dort gab es unterschiedlich hohe Längsbalken, gerade und mit

Knick sowie Wellenelemente und eine Bike-Wippe, die mir ganz schön zusetzte. Lilli machte alles mit Bravour und ließ die schwierigeren Tricks aus. Nach einigen Serpentinaugen durch den schönen Bergwald unten angekommen, war es denn auch trotz nur 500 hm Abfahrt eine schöne Portion an Abfahrts Spaß.

Gleich wieder hoch und weiter zur Naggler Alm stand daher auf dem Programm und wir traten statt dem eigentlichen Querungstrail zu folgen über die Kuppe der Almwiese. Hier bot sich ein weiterer schöner Ausblick über die saftige Almlandschaft mitsamt Kühen, Bikern, Wanderern und der genannten Hütte, die wie ein Trailzentrum inkl. Biergarten und hölzerner Wirtsstube zum Verweilen einlud. Gemütlich die Bikes „angebaumt“, fanden wir ein Plätzchen unter Gleichgesinnten im sonnenverwöhnten Biergarten. Hier muss es wohl sein, was alle suchen, die Urlaub bei Freunden machen wollen - so kam es mir tatsächlich in dieser



Lilli auf rasanter Rückfahrt zur Staumauer ins heranziehende Wolkenmeer

idyllischen Landschaft und bei den herzlichen Wirtsleuten vor. Nach der Stärkung ging es für uns in den schwierigeren Naggleraltrail, erst auf Forststraße bis zum Einstieg und dann im schattigen Bergwald in sanften Anliegern und Serpentinien um die Bäume. Das Ganze aufgrund der Beschaffenheit mit deutlich weniger Speed als auf dem Flowtrail und mit sogar fast noch mehr Spaß, da man der Geschwindigkeit nicht ausgeliefert war und deutlich mehr an der Spaßschraube drehen konnte, also viel direkter und natürlicher. Einige Ausblicke auf den See mit seinen ins Wasser abfallenden Steilwänden luden zum Fotografieren ein und die GoPro brachte die Actionszenen in den Kasten. Mit einem breiten Grinsen am unteren Zubringer-Forstweg angekommen, mussten wir nur noch einige Kurven meistern und auf Wanderer Rücksicht nehmen.

Bei der Seilbahn bemerkte ich dann auch die große Freude in Lillis Gesicht, die sich trotz

ungefedertem Bike sehr wacker auf dem teils technischen Terrain der Schwierigkeitsklassen S1-S2 schlug.

In den nächsten Abfahrten auf der dritten und vierten Line und abermals auf den bereits gefahrenen hörte ich Lilli dann öfters von hinten rufen, ich solle Gas geben, damit Sie ihren Speed halten konnte - klein aber oho! Und natürlich durfte sie auch mehrmals die Pace vorne machen und ich wunderte mich an einigen Passagen, wie gut sie es hinkriegte, wie gesagt: ein Mädel mit gerade Neun!

Der Spaßfaktor überwog sogar noch, als es später leicht zu regnen anfang, und der dritte Trail mutierte aufgrund des Lehmbodens zu einer teils rutschigen Partie, die zu den erlernten Abläufen nochmal eine Schippe draufpackte. Die allerletzte Abfahrt führte uns nochmal auf der 1 nach unten und nun stand die Wippe auf dem Programm, die bezwungen werden wollte. Mit einiger Balance bis zum Kippmo-



Mit Lilli und den Bikes am Haken bringt uns der Lift auf Höhe über den paradiesischen Weissensee

ment, konnte ich passieren und war ganz kurz der Held, bis mich Lilli in gleicher Manier sofort ablöste!?!)

In so kurzer Zeit so viel Trailglück zu haben, dafür kassiert der Trail- und Tourenpark Weisensee glatt 5 von 5 Sternen - wir belohnten die Bikes mit einer ausgiebigen Wäsche und dann uns bei einer zünftigen Einkehr im Stüberl der Talstation.

Am sechsten Tag stand eigentlich noch ein Badestopp an, jedoch musste die Obsternte aus dem Garten des Ferienhauses eingefahren werden und so kehrten wir mit reichlich Äpfeln, Birnen, gelben Pflaumen und Aprikosen nach Hause zurück.

Oswald Ehrmann

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)

Der Glocknerkönig 2019 - das Edelweiß unter den Bergrennen

Auf geht's nach Bruck am Großglockner - wie 2018 stand auch 2019 für mich Anfang Juni der Rad-Höhepunkt des Jahres auf dem Programm: der Glocknerkönig „Ultra“! Ja, liebe Sportsfreunde, es gibt für mich noch wichtigere Rennen als Schäftlarn!

Spaß beiseite: Bei diesem Rennen in Tirol gab es bis 2017 historisch nur eine Wertung: die „klassische“ Strecke mit gut 27 km bei max. 12% Steigung und 1.694 Höhenmeter über die Großglockner Hochalpenstraße bis zum Ziel am Fuschertörl. 2018 ist erstmals die „Ultra“-Wertung hinzugekommen: die ist zwar nur knapp 1.400 m (ja: Meter!) länger, hat es aber in sich, da sie auf fiesem Kopfsteinpflaster wei-

tere 120 Höhenmeter mit bis zu 15%iger Steigung draufpackt - über 7 weitere Kehren bis zu einer Höhe von 2.572 m ü.d.M., dem Gipfel der Edelweißspitze... Das ist nicht zu unterschätzen nach der Vorbelastung! Und immerhin sei das „der höchste offiziell befahrbare Gipfel der gesamten Alpen!“ (Habt ihr eine Ahnung, wo wir Radler überall hinkommen! ;-)

Glücklicherweise fuhr unser designerter 2019er Vereinsmeister Felix die Klassik-Distanz (und das zum ersten Mal!), so dass sich unsere Zeiten im Ziel nicht vergleichen lassen. Puh!

Die Anfahrt

Und, Felix, wie war denn deine Anreise? „Danke, Frank, gut! Ich bin am 1. Juni, also



Der Walchsee inmitten von wunderschönen Blumenwiesen.

einen Tag vor dem Start, ganz faul mit dem Auto hin gegendelt. Im Gepäck mein Focus Bergfahrrad und einen guten Kumpel, den Dominik, der mit mir das Zimmer teilt. Dominik möchte zum Trailrunning und ich den Glockner bezwingen.“

Aha, ich dagegen hatte wie bereits 2018 die Schnapsidee, am Vortag mit dem Zug bis Oberaudorf zu fahren und die letzten, wunderschönen 90 km auf dem Rad zu bezwingen. 2018 wäre das fast missglückt: ich war spät dran, die Bahn hatte ihre Probleme, dann brannte noch die Böschung und die Strecke wurde vorübergehend gesperrt, und zuletzt gab's auf der Radltour ordentlich Wind und Wetter. Erst zur Dunkelheit war ich damals in Bruck und das sollte mir eine Lehre sein.

2019 also bei Kaiserwetter nicht erst nachmittags los: Raus aus dem Zug und gen Osten! Wunderbar um den Walchsee, über Fieberbrunn und Hochfilzen nach Saalfelden und zum Zeller See. Die Tour hat gerade mal 1.000 Höhenmeter und ist weitestgehend abseits der großen Straßen, komoot sei Dank! Herrlich!

Doch was ist das? Die Gangschaltung zickt! Mmmh, noch 30 km, was ist da los? Oh je, ich komme gar nicht mehr auf die kleinsten Ritzel und mit jedem Kilometer wird es schwieriger zu schalten. Und das einen Tag vor dem Rennen!

Und so nimmt das Unheil wieder seinen Lauf. Mit Ach und Krach komme ich nach Bruck. Der Mechaniker am Rennort schüttelt mit dem Kopf und macht mir wenig Hoffnung. Er habe keinen Ersatzzug dabei und könne mir die Schaltung allenfalls so einstellen, dass ich die größten sechs Ritzel nutzen könne. O.k., besser als nichts, wird schon reichen! Jetzt auf zur Party! Felix, bist Du schon da?

„Ja, logo, Frank! Der Abend verläuft mal wieder typisch, Startunterlagen einsammeln und jetzt essen, viel essen. Die Gasthäuser in Bruck laden zur Pastaparty! Wir sitzen direkt an der Salzach, genießen schönste Abendsonne und schaufeln Pasta in uns hinein. Etwas zu viel

Pasta (wie sich zeigen wird...)“

Oh je, Felix, dabei hast Du doch große Chancen aufs Podium... Die Konkurrenz ist stark, aber ich glaube fest, dass Du das schaffst!

Renntag

Kaiserwetter! Und es ist in der Früh mit 10°C schon vergleichsweise warm, trotz des vielen Schnees, der in den Tauern noch liegt. Das wird unser Tag, Felix, oder?!

„Hoffentlich, Frank! Um 7 Uhr ist Start, für ein großes Frühstück blieb mir da keine Zeit. Mein Bauch fühlt sich nicht wirklich gut an, ich hab' nur eine Käsesemmel verdrückt. Das muss reichen, es ist ja kein Marathon! Statt mit Warmfahren habe ich aber die verbleibende Zeit auf der Toilette verbracht...“

Mannoman, so hat jeder sein Päckchen zu tragen... Aber Felix und ich reihen uns natürlich im ersten Startblock ein, gleich geht's los! Ich liebe diese Nervosität - und Du, Felix?

„Gibt nichts Genialeres, Frank! Aber Zweifel habe ich schon: bin ich auch ohne Aufwärmen warm genug? Eigentlich kein Problem, denke ich, auf den ersten 10 km werden ja nur 100 hm überwunden. Hier kannst du schön mitrollen und spätestens am Fuß vom Glockner bist Du warmgefahren. Lieber pünktlich in die Startaufstellung und gleich vorne mitschwimmen.“

Startschuss!

Kette rechts! Ähh!? Bei mir: Kette Mitte! Wie gewohnt geht's mit Hochdruck und viel Nervosität im Feld und mit gut 42 km/h durch die Stadt und Richtung Fusch und Mautstation. Ich trete wegen der kleinen Übersetzung eine 120er Kadenz, aber es klappt ganz gut! Hätte schlimmer sein können. Die Spitze ist vorne weg. Wahnsinn, was für ein Tempo bei Euch da vorne, Felix!

„Ja, Frank, was ist denn hier los? Die Warmfahroutine zu überspringen wird ja direkt bestraft. Hier geht's sofort mit Volldampf los!

Das bin ich von der Tour de Kärnten aber anders gewohnt. In Kärnten waren die ersten 10 km neutralisiert und halbwegs gemütlich, perfekt zum warm werden. Hier habe ich das Gefühl, es geht schon um Positionskämpfe wie normalerweise erst nach dem Teufelslappen. Ich versuche hier zwar ruhig zu bleiben, um nicht die Körner schon im Flachen zu verschießen, aber ich muss ja vorne dranbleiben!

Immer wieder geht eine Lücke vor mir auf. Diese zu schließen, kostet Kraft und ist schlecht für die Psyche. Meine Bronchien sind auch noch zu und ich friere. Und schon wieder reißt eine größere Lücke nach vorne auf, niemand möchte oder kann schließen. Die Spitzengruppe will ich aber nicht verlieren, zumindest noch nicht hier im Flachen!

Ich drücke nochmal richtig in die Pedale, fast 500 Watt über 30 Sekunden...! Die Spitzengruppe mit etwa 25 Mann ist wieder eingeholt. Ziemlich bescheuert, wenn man bedenkt, dass

das Ganze sich in wenigen Minuten zu einem Zeitfahren gegen die Uhr, die Schwerkraft und gegen sich selbst wandelt. Und wie läuft's bei Dir, Frank?“

Bei uns hier hinten kehrt glücklicherweise zwischen Kilometerer Sechs und Neun ein wenig Ruhe ein - der Puls fällt im Peloton-Windschatten auch schon mal unter 140 auf Trainingsniveau und hinterlässt später im Herzfrequenz-Diagramm eine schöne Delle. Mit Leistungsdaten kann ich leider nicht dienen, Felix. Ich hab' nur Puls...

„Frank, jetzt geht's endlich los und in den Berg hinein! Wahnsinn, da vorne wird das Tempo sofort wieder erhöht und ich muss die Spitze um Mathias Nothegger ziehen lassen. Das ist ok, jetzt fahre ich einfach meinen Rhythmus. Ich versuche die angedachten 350 Watt zu treten, es geht nicht, der Puls kommt nicht richtig in die Gänge, bei HF170 ist Schluss. Die Leistung pendelt sich bei 330 Watt ein.“

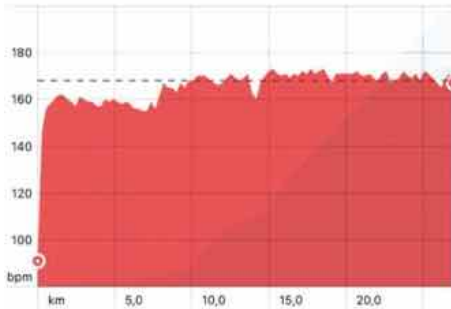


Felix ist guter Dinge



Frank auch!

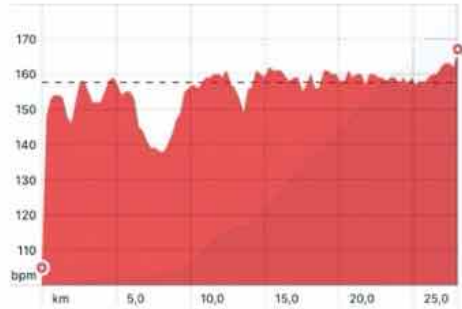
Herzfrequenz



Durchschn. Herzfrequenz **168 bpm**

Max. Herzfrequenz **173 bpm**

Herzfrequenz



Durchschn. Herzfrequenz **158 bpm**

Max. Herzfrequenz **168 bpm**

Strava sei Dank! Alle Daten sind verfügbar - links der Verlauf der HF von Felix, rechts von Frank.

Na gut, Felix, abgesehen davon, dass ich mit Watt nichts anfangen kann - von solch einer Leistung kann ich wohl nur träumen!

Ein paar Minuten später geht's auch bei uns Normalsterblichen endlich richtig aufwärts! Wir haben jetzt bei Kilometer Zehn schon zwei bis drei Minuten Rückstand auf die Spitzengruppe mit Felix, aber sind alle froh, dass bisher alles gut gegangen ist. Jetzt reißt das Feld sofort auseinander und wirklich jeder darf jetzt sein eigenes Rennen fahren. 2018 musste ich mangels vorliegender Quali-Zeit noch aus dem dritten Startblock starten und durfte von hier bis ins Ziel Hunderte Fahrer überholen. Das läuft heute ja ganz anders: hier vorne ist das Niveau bärenstark! Immer wieder bilden sich kleine Allianzen und man arbeitet zusammen. Macht Spaß!

Und es läuft sehr gut! 80 Minuten klettern am Stück - ein echter Traum für eine Gams! Ich fahre ausschließlich nach Puls und schaue bis zum Ziel gar nicht auf Kilometer oder Zeit. Natürlich will ich schneller sein als letztes Jahr - und das ist auch nicht so schwer, da alleine der „Zug“ im ersten Block auf den ersten zehn Kilo-

metern genau drei Minuten im Vergleich zum Vorjahr rausholt, ohne dass ich viel tun muss.

Also immer weiter kämpfen und den Puls auf die magische 163 bringen! Yeah! Ab und zu schaffe ich es auch, einen Blick auf die wunderbare Landschaft zu werfen: es liegt auch Anfang Juni noch so wahnsinnig viel Schnee - und das macht sich dann ab 2.000 m ü.d.M.



Auf der Strecke! Die berühmte Kehre 14 „Oberes Naßfeld“ auf 2.374 m ü.d.M.



So unfassbar viel Schnee in den Tauern!

auch bemerkbar. Ich bin froh, die Armlinge wieder überstreifen zu können. Jetzt heißt es aber auch nochmal richtig beißen und den geringen Sauerstoff-Partialdruck hier oben in die Lungenbläschen zu pumpen.

Und endlich kommt das Fuschertörl ins Blick - es scheint zum Greifen nah, aber es sind sicher noch 250 Höhenmeter für mich bis zum Abzweig zur Edelweißspitze. Am Fuschertörl ist aber auch das Ziel des „Klassik“. Felix, bis Du schon da oben?

Im Ziel

„Ja, Frank, bin glücklich im Ziel! Und die Leistung von 330 Watt konnte ich zumindest bis zum Fuschertörl halten: 1:20:49 h ist meine Zeit - das reicht für das Podium und Platz 3 in der AK Herren 3 - eine Minute hinter Stefan Kirchmair.“

Fantastisch, herzlichen *keuch* Glückwunsch, Felix! *keuch* Bist Du zufrieden?

„Mit der Leistung (physikalisch) nicht, aber mit der Zeit und dem Ergebnis bin ich hoch zufrieden! Ich gönne mir jetzt erstmal den Kai-



Frank glücklich oben.

erschmarrn und genieße das herrliche Panorama bei Kaiserwetter. Hau rein, Frank! Jetzt hier am Abzweig noch hochbeißen bis zum Gipfel! Gönn' dir die sieben Kehren!"

Oh, ja! Das mache ich! Und ballere jetzt die letzten Körner raus! Der Puls steigt nochmal um fünf Punkte und ich sammle auf dem letzten Stück noch zwei Mitstreiter ein. Und jetzt noch die letzte Kehre - endlich im Ziel auf der Edelweißspitze! Was für ein geniales Gefühl! Über vier Minuten schneller als letztes Jahr - yeah! Und ein für mich unfassbarer 13. Platz in der Masters Wertung. Ich bleib jetzt noch hier oben und tanke Sonne!

„Ich dagegen rolle schon gemütlich und mit bester Laune bergab und versuche die leichten Schlauchreifen zu schonen. Im Startbereich gibt es sogar eine Massage, die ich mir beim Warten auf die Siegerehrung nicht entgehen lasse. Hier treffe ich die üblichen Verdächtigen.

Ich gratuliere dem neuen (und alten) König Mathias Nothegger. Auf die Frage, warum das Tempo am Start so hoch war, grinst er und zeigt nach rechts. Neben ihm steht der frischgebackene Staatsmeister im Zeitfahren und schleckt an seinem Eis, Matthias Brändle. Brändle wollte Nothegger helfen, die Rekordzeit auf den Glockner zu unterbieten. Brändle fuhr also die 10 km im Flachen mit >400 Watt von vorne und lies somit einen nach dem anderen aus dem Windschatten fallen.“

Krasse Sache, Felix! Und? War Nothegger erfolgreich mit seinem Rekordversuch?

„Nope, dieses Jahr wohl nicht.“ - also umsonst die ganze Plackerei!

Auch wir kommen wieder - hoffentlich schon 2020! Aber dann warmgefahren und mit frischem Schaltzug?!

Frank Schouren & Felix Schworm



Felix glücklich unten - auf dem Stockerl!



HISTA, Stettiner Str. 10, 93073 Neutraubling

**IHR STARKER PARTNER
- in der Region -**

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

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



HISTA

**seit Jahrzehnten
RADSPORTBEGEISTERT**

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

+49 (89) 969 7823-333

HISTA Elektro GmbH

Schloßstraße 6

85737 Ismaning

www.hista.de

facebook



Ergebnisse 2019

Clubmeisterschaft Rennen 2019

Nr.	Datum	Rennen	Distanz
1	25.04.2019	Einzelzeitfahren Olympiastraße	16 km
		1) Schober Wolfgang - 0:19:59 ... 2) Dominguez Jacobo - 0:21:01 ... 3) Uhl Bernhard - 0:21:16 4) Mattes Thomas - 0:21:16 ... 5) Koller Anton - 0:21:31	
2	08.05.2019	Bergzeitfahren Schäftlarn	2 km / 2,5 km
		1) Schworm Felix - 0:09:08 ... 2) Schober Wolfgang - 0:09:41 ... 3) Kurzeder Sven - 0:09:58 4) Schouren Frank - 0:09:58 ... 5) Janz Thomas - 0:10:08	
3	14.05.2019	Bahn Augsburg	200 m / 4000 m
		1) Uhl Bernhard - 4 ... 2) Schworm Felix - 4 ... 3) Wüstner Christoph - 5 4) Dominguez Jacobo - 8 ... 5) Knupe Jürgen - 10	
4	28.05.2019	Einzelzeitfahren Spitzingstraße	16,7 km
		1) Kurzeder Sven - 23:26,0 ... 2) Schnorr Rico - 26:19,0 ... 3) Kroll Sebastian - 27:19,0 4) Legner Stefan - 27:55,0 ... 5) Twiehaus Jochen - 29:39,0	
5	05.05.2019	Einzelzeitfahren Steinbach	26,5 km
		1) Schworm Felix - 0:36:20 ... 2) Mattes Thomas - 0:36:34 ... 3) Dominguez Jacobo - 0:36:58 4) Janz Thomas - 0:37:37 ... 5) Knupe Jürgen - 0:38:42	
6	28.06.2019	Bergsprint Münsinger Berg	1,6 km / 90 Hm
		1) Schworm Felix - 03:36,0 ... 2) Kurzeder Sven - 03:48,0 ... 3) Schwanke Horst - 04:47,0 4) Legner Stefan - 04:55,0 ... 5) Twiehaus Jochen - 05:24,0	
7	04.07.2019	Bergzeitfahren Kesselberg	4,66 km / 230 Hm
		1) Schworm Felix - 10:41,0 ... 2) Wenning Markus - 11:35,0 ... 3) Kurzeder Sven - 11:46,0 4) Knupe Jürgen - 12:17,0 ... 5) Kroll Sebastian - 12:28,0	
8	16.07.2019	Bergzeitfahren Wallberg	2,94 km / 296 Hm
		1) Kurzeder Sven - 13:17,0 ... 2) Knupe Jürgen - 14:23,0 ... 3) Schnorr Rico - 15:18,0 4) Legner Stefan - 15:28,0 ... 5) McGill Stuart - 17:49,0	
9	11.08.2019	Einzelzeitfahren Aschheim	38,8 km
		1) Schober Wolfgang - 00:49:59,0 ... 2) Quandt Christian - 00:50:20,0 3) Brunies Falko - 00:51:48,0 ... 4) Hiltl Peter - 00:51:59,0 ... 5) Mattes Thomas - 00:52:14,0	
10	05.09.2019	Einzelzeitfahren Unterschweinbach	
		1) Schober Wolfgang - 0:32:52 ... 2) Schworm Felix - 0:34:31 ... 3) Knupe Jürgen - 0:35:17 4) Twiehaus Jochen - 0:39:37 ... 5) Polhuis Barbara - 0:42:07	

Ergebnisse 2019

Clubmeisterschaft 2019

Platz	AK	Name	Gesamtpunkte	Rennen
1	H	Schworm Felix	144	6
2	S2	Kurzeder Sven	129	7
3	S3	Knupe Jürgen	112	8
4	S3	Legner Stefan	102	8
5	S3	Schnorr Rico	101	8
6	S4	Twiehaus Jochen	100	10
7	S2	Schober Wolfgang	97	4
8	S2	Dominguez Jacobo	95	5
9	D	Polhuis Barbara	90	7
10	S3	Kroll Sebastian	89	6
11	S2	Wenning Markus	69	4
12	H	Uhl Bernhard	60	3
13	S3	Mattes Thomas	60	3
14	S2	Janz Thomas	53	3
15	S3	McGill Stuart	44	3
16	S4	Müller Klaus	43	5
17	S3	Brunies Falko	36	2
18	H	Wüstner Christoph	35	2
19	S3	Sliwka Christof	35	4
20	S3	Schleicher Bernd	26	3
21	S2	Quandt Christian	22	1
22	S2	Schouren Frank	20	1
22	S4	Schwanke Horst	20	1
24	S2	Hiltl Peter	19	1
25	H	Koller Anton	18	1
26	S2	Nafziger Claus	18	2
27	D	Wolff Julia	18	2
28	S3	Glatthaar Gerd	16	1
29	S2	Ehrmann Oswald	13	1
29	S2	Gerboth Thomas	13	1
31	D	Neuss Elisabeth	11	1
32	S2	Babbe Sven	11	2
33	S2	Gugel Stefan	10	1
33	S3	Harst Christof	10	1
35	H	Herdegen Jörg	8	1
36	H	Tremel Frank	7	1
37	S4	Ippendorf Günter	4	1
38	H	Buciuman Benjamin	3	1

Ergebnisse 2019

42. BMW Vierer-Mannschaftszeitfahren - 15.09.2019 auf dem BMW-Testgelände in Aschheim

Platz	Start-Nr.	Team	Gesamtzeit
1	28	RG-FFB	01:22:09
2	13	Magnesium Pur I	01:22:15
3	25	Team AEroTics-Auflieger	01:25:29
4	23	Gäubodenapotheke 1	01:27:04
5	22	BMW Radsport	01:27:24
6	27	Racing Team WINAX - food artists	01:27:26
7	21	VfB Kipfenberg	01:27:33
8	19	RC Die Schwalben München	01:27:38
9	12	RV Sturmvogel München	01:28:00
10	24	Porsche Radsport	01:28:13
11	18	Mercedes Team	01:29:40
12	26	Geiger Medius Bike Base Team	01:31:04
13	15	krist.com - ebike versicherung	01:31:26
14	16	Lechner Kunststofftechnik / RSC Elkofen	01:32:28
15	10	Magnesium Pur II (Mixed)	01:32:44
16	14	RadUNION Salzburg	01:34:01
17	8	Rohde & Schwarz	01:34:22
18	11	Gäubodenapotheke 2	01:34:44
19	20	BMWasto	01:35:54
20	2	Tri Team FFB	01:38:01
21	17	Team Magnesium Pur III	01:38:03
22	1	Tri Team FFB Damen	01:40:12
23	7	SV Solidarität Ismaning Team 01	01:40:20
24	6	BMWiseguys	01:41:56
25	29	BMW Radsport 2	01:42:33
26	5	Radler-Halbe	01:44:00
27	4	Aero-Amseln	01:45:29
28	3	Exathlon München e. V.	01:46:52
29	9	SC-Gröbenzell Bite the Dust RR	DNF

Termine 2020

Datum	Veranstaltung
07.04.2020	Start wöchentliche Di.-Rennradausfahrten München Nord, ab Ruderregattastrecke, Oswald Ehrmann
09.04.2020	Start wöchentliche Do.-MTB-Ausfahrten München Nord, Süd oder Alpen, ab FIZ Vorplatz, Oswald Ehrmann
19.04.2020	Woidman MTB-Marathon, Thurmannsbang GER (Ritchey Challenge)
23.04.2020	Clubtraining - Einzelzeitfahren auf der Olympiastraße, 17:30 - 19:00 Uhr
26.04.2020	MTB-Saisonstart-Ausfahrt durchs Holledauer Land, Start 10:00 Uhr in Pfaffenhofen/Ilm
02.05.2020	Riva MTB-Marathon und -Festival, ITA
10.05.2020	Auerberg MTB-Marathon Kaufbeuren, GER
13.05.2020	Clubtraining - Bergzeitfahren in Schäftlarn über 2,3 u. 2,5 km, 17:30 - 19:00 Uhr
19.05.2020	3. Wertung - Radrennbahn Augsburg (200 m, 4000 m)
26.05.2020	4. Wertung - Bergzeitfahren am Sudelfeld, Bikebase Schliersee, 17:00 Uhr
31.05.2020	Angerberg MTB-Marathon, AUT (Ritchey Challenge)
03.06.2020	Clubtraining - Bergzeitfahren am Kesselberg, 17:30 - 19:00 Uhr
06.06.2020	Ortler Bike-Marathon Glurns, ITA (Ritchey Challenge)
16.06.2020	6. Wertung - EZF Spitzing, Bikebase Schliersee, mit OB-Meisterschaft, 17:00 Uhr
21.06.2020	Frankenbike Marathon Trieb, GER (Ritchey Challenge)
27.06.2020	Kitzalpbike Marathon Kirchberg, AUT (Ritchey Challenge)
28.06.2020	7. Wertung - EZF Testgelände Aschheim, 10:00 Uhr
05.-11.07.2020	BIKE Transalp-Challenge, Nauders-Riva/Gardasee, AUT/ITA
09.07.2020	Clubtraining - Bergzeitfahren Andechs, 17:30 - 19:00 Uhr
11./12.07.2020	24-h-Kelheim
16.07.2020	Clubtraining - Einzelzeitfahren in Steinbach, 26,6 km, 17:30 - 19:00 Uhr
18.07.2020	Traditionelles Sommerfest im Deutschen Kanuclub an der Thalkirchener Brücke, ab 15:00 Uhr (Termin noch nicht bestätigt!) (*)
18.07.2020	Salzkammergut-Trophy Bad Goisern, AUT (Ritchey Challenge)
25.07.2020	12-h-MTB-EM Diessen, Obb.
25.-31.07.2020	Tree Peaks Bike Race, unsupported, von Wien nach Nizza, 2.000 km/28.000 Hm
26.07.2020	Arber Marathon
01.08.2020	M3 Montafon MTB-Marathon Schruns, AUT (Ritchey Challenge)
05.-08.08.2020	Ironbike-Marathon Ischgl, AUT
09.-15.08.2020	MTB-Alpencross für BMW Radsport-Biker
29./30.08.2020	24h/8h MTB Olympiapark München (SOG-Events)
30.08.2020	Ötztaler Radmarathon
03.09.2020	Clubtraining - Einzelzeitfahren in Moorenweis, 17:30 - 19:00 Uhr
05.09.2020	33 Runden von Weissach, Treffpunkt: Porsche/Weissach, Beginn 9:30 Uhr

Termine 2020

Datum	Veranstaltung
13.09.2020	43. BMW Vierer-Mannschaftszeitfahren über 70 km, Start 11:00 Uhr auf dem BMW-Testgelände
19.09.2020	Einzelzeitfahren „King of the Lake“ am Attersee
20.09.2020	Kempten MTB-Marathon, GER (Ritchey Challenge)
30.10.-02.11.2020	MTB-Saisonabschluss Vinschgau/Dolomiten/Gardasee
05.12.2020	Jahresabschlussfeier, wieder beim Portugiese (*)

Get together

MTB-Rennen und Touren

offizielle Wertungsrennen BMW Radsport

Clubtraining Zeitfahren BMW Radsport

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

smartcapmount

der smarte Halter für Ihren Radcomputer!

Matt schwarz eloxiertes
Flugzeugaluminium.
Höhenverstellbar.
35 Gramm leicht.

Zum Saisonstart erhältlich für Garmin und Wahoo.
Seien Sie einer der Ersten und sichern sich Ihr
Exemplar zum Einführungspreis von 79,- €



Unverbindliche Reservierungen per E-Mail an: mail@smartcapmount.com. Bitte nennen Sie uns dabei Ihren Namen, Modell und Hersteller Ihres Vorbaus und welche Ausführung des Halters Sie wünschen (Garmin/ Wahoo). Weitere Infos erhalten Sie von uns im Anschluss als Antwort auf Ihre E-Mail.

Impressum

BMW Sportgemeinschaft e.V.

Hauspost: BSK-SG

Petuelring 130

80788 München

Abteilung Radsport

Abteilungsleiter

Günter Ippendorf

Grillparzerstraße 53

81675 München

Telefon: +49 89 41901217

Mobil: +49 174 3459173

E-Mail: g.ippendorf@arcor.de

Sportlicher Leiter, Verkauf von Bekleidung, Radsportmagazin

Jürgen Knupe

Silnerstraße 6c

85221 Dachau

Telefon: +49 8131 3180118

Mobil: +49 152 53153107

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

Geschäftsstelle, Lizenzen

Stephen Davison

Würmtalstraße 180

81375 München

Telefon: +49 89 38239118

E-Mail: stephen.davison@bmw.de

Mitgliedsanmeldung

Gunnar Quoos

Amselweg 16

85716 Unterschleißheim

Telefon: +49 89 38239147

E-Mail: gunnar.quoos@bmw.de

Radsportmagazin

Sebastian Kroll

Paul-Hösch-Straße 15

81243 München

Telefon: +49 89 22842255

Mobil: +49 176 56595748

E-Mail: sebastian.kroll@bmw.de

MTB-Organisation

Oswald Ehrmann

Mobil: +49 173 9920586

E-Mail: oswald.ehrmann@bmw.de

Homepage, elektronische Zeitmessung, Equipment

Mike und Claudia Daurer

Telefon: +49 89 38240527

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

Bankverbindung

BMW Sportgemeinschaft e.V.

HypoVereinsbank

IBAN: DE89 7002 0270 3160 0319 47

BIC: HYVEDEMMXXX

Satz & Layout

Grafische Dienstleistungen

Susann Katrin Naumann

www.sukanau.eu

Titelbild: Stifserjoch, ThreePeaksBikeRace,
(Foto: Adventure Bike Racing)

COMING SOON

ERSTE KINDERTRAGE MIT VOLLWERTIGEM RUCKSACK

EINKLAPPBARE
KINDERTRAGE

RUCKSACK
AUCH OHNE
KINDERTRAGE
EINSETZBAR

RUCKSACK MIT
23 LITER
VOLUMEN

SICHERE UND
GEWOHNTE
SITZPOSITION
DES KINDES

ÖKOTEX
ZERTIFIZIERTE
STOFFE



KIDS 23L

BE OUTENTIC - BE DIFFERENT

OUTENTIC
WWW.OUTENTIC.COM

**„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