



BMW

Radsport-Magazin
2022



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.

Inhaltsverzeichnis

Vorwort Saison 2022	S. 5
3 Loops Legends.....	S. 7
Der Klassiker: Solofahrt an den Gardasee an einem Tag	S. 10
Nachtfahrt	S. 14
Veloviewer Cluster: von der Ostsee zum Mittelmeer	S. 17
Übergabe des BMW Radsport-Trikots an den BMW CEO - eine nachhaltige Aktion!	S. 25
La Palma	S. 30
Provence September 2021	S. 33
MTB-Tour 2021 auf dem Drauradweg	S. 40
Workride Challenge 2021	S. 49
Two Vulcano Sprint / 2VS	S. 50
BIKE Festival und Epic Ride am Gardasee	S. 57
Mikro-Abenteuer in den Chiemgauer Alpen powered by E-MTB	S. 63
 Ergebnisse 2021	
Clubmeisterschaft 2021	S. 70
Clubmeisterschaft Rennen 2021	S. 72
 Termine 2022	S. 73
 Impressum	S. 74

Mit freundlicher Unterstützung unserer Sponsoren:

THERMOTEC Engineering Services GmbH	S. 2
CS Cycling Sport GmbH / Bike Tailors	S. 4
CS Cycling Sport GmbH / Bike Tailors	S. 38
AVL Deutschland GmbH	S. 39
HISTA Elektro GmbH	S. 69
NIMMSTA GmbH / AFR Engineering GmbH	S. 75
INTEC Industrie-Technik GmbH & Co. KG	S. 76

DU BIST KEIN DURCHSCHNITT HOL DIR DEIN BIKE!

Carbon-Bikes nach Maß zum fairen Preis

von den **BIKE-TAILORS**



Sonderkonditionen für BMW Radsportler unter folgendem Link:

cycling-sport.com/bmw



Vorwort Saison 2022

Ich komme mir schon fast vor wie im Film „Und täglich grüßt das Murmeltier“ ... Hatten wir vor einem Jahr noch gehofft, dass sich während 2021 die Corona-Lage entspannen würde, müssen wir heute noch immer zahlreiche Maßnahmen und Einschränkungen über uns ergehen lassen! Doch ich hoffe, es ist in 2022 etwas mehr Licht am Ende dieses Corona-Tunnels zu sehen!

Zumindest sind wir optimistisch gestimmt und haben nach zwei Jahren Pause sowohl ein Sommerfest (16.07.2022), als auch unseren traditionellen Mannschafts-Vierer (25.09.2022) und eine Weihnachtsfeier (03.12.2022) geplant

- also unbedingt schon mal vormerken und ggf. die Termine auf unserer Website auf Updates checken!

Doch nun zur vergangenen Saison 2021: Einer der ganz wenigen positiven Aspekte der Corona-Krise ist es wohl, dass die Teilnahme an unserer Clubmeisterschaft gegenüber 2020 nochmals gesteigert wurde! In Zeiten, in denen viele Sport-Events abgesagt werden mussten, konnten wir unsere Einzelzeitfahren regelkonform durchführen!

Markus Wenning, der 2020 noch punktgleich mit Sebastian Weinert „nur“ Gesamt-Zweiter wurde, konnte sich nun endlich die



Eis-Stopp auf der Donnerstag-Runde

lang ersehnte und verdiente Clubmeisterkrone sichern! Herzlichen Glückwunsch dazu nochmals. Die letzten beiden Meistertitel müssen wir dann noch gebührend - evtl. beim Sommerfest - nachfeiern.

Die Termine für 2022 findet ihr am Ende des Magazins. Wer Interesse an den Clubtrainings/ Zeitfahren hat, meldet sich am besten bei mir, um in den E-Mail-Verteiler aufgenommen zu werden.

Die Zeitfahr-Saison beginnt somit am Donnerstag, 28.04.2022. Und Oswald wird seine Rennrad-Nord-Ausfahrten am Donnerstag, 31.03.2022, starten.

In diesem Sinne: immer Kette rechts und bleibt vor allem gesund!

Euer Jürgen



Donnerstag-Runde

3 Loops Legends...

Zum Saisonauftakt Ende Februar 2021 wurde vom niederländischen Komponenten-Hersteller **BBB Cycling** und dem Anbieter für Routenplanung **komoot** eine neue Challenge ins Leben gerufen: radele von einem beliebigen Startpunkt aus drei Runden, kehre immer wieder zum Ausgangspunkt zurück, aber fahre insgesamt mindestens 150

km, wobei die Länge der einzelnen Schleifen nicht vorgegeben ist.

Gut, nun sind 150 km mit dem Rennrad nicht unbedingt eine Geschichte zur Legendenbildung, aber zumindest ist es ein netter Einstieg in die neue Saison und man sah anhand des Hashtags **#3loopslegends** in den einschlägigen sozialen Medien, welche Routen



3 Loops Legends

andere Teilnehmer europaweit planen und durchführen.

Im Vorfeld des Events fand auch noch ein kleines Online-komoot-Training statt, damit Neueinsteiger mit diesem Planungstool auch eine tolle Strecke über drei Schleifen erstellen konnten. Ich nahm zum ersten Mal an solch einem Online-Training teil und fand die aufgezeigten Tricks und Kniffe für eine erfolgreiche Routenplanung sehr sinnvoll. Zudem wurde es vermutlich aus Marketingzwecken auch kostenfrei angeboten. Aber wenn man für sich persönlich noch Input mitnehmen kann, ist dies ja völlig in Ordnung.

Da diese Challenge nicht den Charakter eines Rennens hatte, sondern sich jeder für sich nach seinem Belieben einen schönen Tag auf dem Rad machen sollte, entschied ich mich - der Jahreszeit entsprechend - für eine schöne Tour mit hohem Wald- und Schotteranteil.

Die Wettervorhersage an diesem Wochenende Ende Februar war auf alle Fälle super, zwar

kühl, aber zumindest kein Schneematsch oder irgendwelche Stürme, die für mich persönlich ein k.o.-Kriterium für diese Challenge gewesen wären.

So plante ich ausgehend vom Startpunkt am Schloss Seefeld drei Runden um die großen Seen im 5-Seen-Land: Starnberger See mit dem größten Loop, anschließend Ammersee und ganz am Schluss noch eine kleine Runde um den Wörthsee. Aus meiner 3-Loops-Challenge wurde somit eine schöne 3-Seen-Rundfahrt. Ich kannte die Strecken zwar mehr oder weniger bereits, ist ja quasi mein Hausrevier, aber es gab doch noch die eine oder andere Schotterpiste direkt an einem der Seen, die ich noch nicht kannte.

Zwischen der zweiten und der dritten Runde kam mir dann auch noch zufällig direkt an der steilen Abfahrt zwischen Seefeld und dem Schloss Falko entgegen, der jedoch an diesem Tag lediglich ‚einen Loop‘ drehte, man trifft in solchen Gegenden halt immer auf die gleichen Buddies... :-)

Sportliche Radgrüße
Schleichi



Beim „crazy“ Ludwig vorbei

Hinweis der Redaktion: die Veranstaltung fand auch wieder am 26./27.02.2022 statt, diesmal mit einer Auswahl von 3 verschiedenen Streckenlängen (100 km, 150 km, 240 km). Es gibt jedes Mal auch kleine Preise in verschiedenen Kategorien zu gewinnen. Es ist anzunehmen, dass es das Event auch in den kommenden Jahren geben wird. Details findet ihr unter <https://threeloopslegends.cc/de/>



Traumhafte Wege am Starnberger See



Unterwegs auf feinen Waldwegen

Der Klassiker: Solofahrt an den Gardasee an einem Tag

Es ist 22:14 Uhr, stockfinster, und ich sitze - 9 km vom Gardasee entfernt - an einem Samstagabend auf dem immer noch warmen Asphalt des Gehsteigs vor einer Pizzabude. Ich habe unglaublichen Hunger, kann aber keinen Bissen essen - schizophoren! Vor 20 Stunden bin ich in Wolnzach losgeradelt - um 1:50 Uhr - was für eine Idee!

Irgendwann einmal habe ich von dem „Klassiker“ gelesen: München-Torbole - an einem Tag mit dem Rad an den Gardasee. Ich bin kein großer Freund des Gardasees (zu „deutsch“), aber die Idee einer solchen Tour hat mich beschäftigt. Jahrelang hatte ich das Thema immer wieder verschoben, weil potenzielle Mitfahrer keine Zeit, keine Form oder sonst was

hatten. Inspiriert von der aufstrebenden „bikepacking“ Szene, beschloss ich am Mittwoch, die Tour „jetzt oder nie“ zu machen: am nächsten Samstag, also in drei Tagen - weil es war die Woche nach Mittsommer und es war in dem regnerischen Sommer 2021 mal Sonne angesagt. Im Vergleich zum „Klassiker“ hatte ich zwei Änderungen zu bewältigen: zum einen wollte ich die Tour allein fahren und zum anderen wohne ich nicht in München - sondern 60 km nördlich, in Wolnzach. Eine Bikepacking-Tasche (der Fachmann spricht von „Arschrakete“, weil das Teil unter den Sattel gespannt wird) hatte ich mir vor Monaten mal „prophylaktisch“ aus China kommen lassen. Ansonsten gab es für mich nicht sonderlich viel vorzubereiten: Strecke aus Komoot aufs Smartphone geladen, Handyhalter ans Rad, Lichter ran gebaut, Tasche mit dem absolut nötigsten gepackt. Freitagabend Lebensmittel eingekauft und so konnte ich um 22:45 Uhr ins Bett gehen. Plan war Abfahrt um 2:00 Uhr morgens. Wie es so ist: den Wecker kann man sich bei sowas sparen, um 1:10 Uhr machte es keinen Sinn mehr und ich stand auf. Kurzes Frühstück, alles verpackt, Lichter an, Warnweste an und es ging auf die erste Nachtfahrt mit dem Fahrrad, seit ich den Führerschein besitze (also seit einem Vierteljahrhundert).

Ich war genau einen Kilometer unterwegs (also Downtown Wolnzach), als ich ein schleifendes Geräusch hörte. Aha, meine chinesische „Arschrakete“ hielt der Beladung nicht stand und hing auf dem Hinterrad. Na, das fängt ja gut an! Nur noch 430 km! In Ermangelung eines faltbaren Rucksacks (Anfängerfehler!) musste ich alles Schwere (hauptsächlich meine Verpflegung) gleich essen bzw. vorne unters Trikot stopfen: 2 Leberkäsemmeln, 2 Wiener, 1 Trink-



Erster Blick auf die Berge nach dem Perlacher Forst

flasche, 1 Schale Schinkensalat, 1 Semmel - der Tag wird schwer genug, da wollte ich was Gescheites zum Essen und keine Gels und Riegel... Hilft ja nichts, die Uhr tickt und ich hatte einen langen Weg vor mir! Zunächst hielt meine Tasche. Nach Wolnzach ging es in die Nacht und wenigstens erwies sich meine (nicht StVO-konforme) Lampe aus China als zuverlässig! Bis Allershausen kenne ich jedes Schlagloch auf bekanntem Terrain. Danach schaltete ich Komoot an und schnell wurde die Dame mit ihren Richtungsansagen zu meiner Begleiterin in der Nacht. Obwohl ich schon 25 km geradelt war, hatte mich noch kein Auto überholt. Ich fühlte mich, als hätte ich den Planeten für mich alleine. Irritiert war ich nur von der Tatsache, dass es unglaublich viele Menschen zu geben scheint, die morgens um 3 noch TV schauen?! Es brannte in so vielen Häusern noch Licht! Plötzlich raschelt es neben mir. Keine Ahnung, es war stockdunkel und der Schein der grellen Lampe leuchtete nach vorne. Plötzlich rauscht - keine fünf Meter vor mir - ein Reh über die Straße. Vollkommen erschrocken rufe ich dem Tier ein „Du Depp“ nach! Wenige Kilometer später sollte mir das Gleiche noch einmal passieren. Es war faszinierend, nachts herrschte ein ganz anderes Leben: Rehe, Marder, Füchse, Ratten, ... die Liste an Tieren, die mir begegneten, ist lang. Ebenso nahm ich nachts deutlich mehr Gerüche wahr als sonst: frisches Heu, modriges Altwasser, zerschlagene Bierflaschen und vieles mehr. Vor den Toren Münchens - bereits auf einem Radweg - begegnete ich den ersten motorisierten Verkehrsteilnehmern: LKW's. Um 4:15 Uhr fuhr ich an der Feldherrnhalle vorbei: für ein Landei war der Trubel um diese Zeit faszinierend! Nachtschwärmer stiegen in die Taxis, es lagen Glasscherben und Essensreste rum, einige Zeitgenossen brauchten den ganzen Gehweg, um den Weg nach Hause zu finden. Vermutlich hat sich niemand über mich Gedanken gemacht, wie lange der

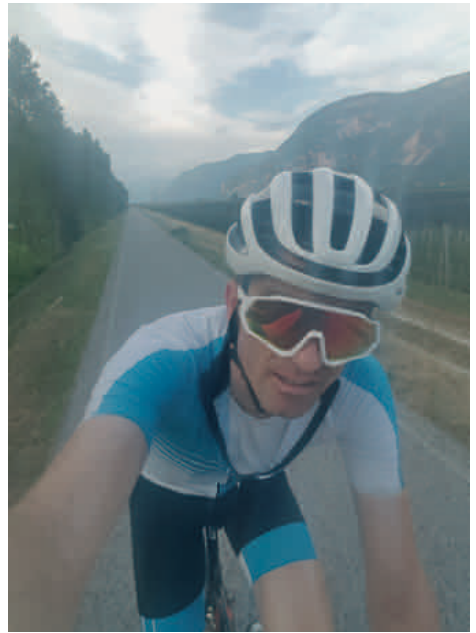
Typ in der Neonweste schon unterwegs sei... vermutlich für alle um diese Uhrzeit „unvorstellbar“. Vorbei am FC Bayern ging es schnurgrade durch den Perlacher Forst nach Bad Tölz. Endlich wurde es hell und ich war fasziniert von den ersten Blicken auf die Berge! Wie im Bilderbuch: grüne Wiesen, weidende Kühe, Nebel in den Talsenken und am Horizont die Alpen. Zeit für eine erste Brotzeit - um auch mal den Ballast unter dem Trikot los zu werden! Nach meiner Weiterfahrt war ich dann auch plötzlich in Österreich und via Achensee auch schnell im Inntal! Ab dem Achensee ging es dann ohne Komoot - die Strecke war ich schon zigmal gefahren - halt nur nie am Stück. Links hoch die „Römerstraße“ zum Brenner und in Ampass (hier war ich vor einigen Jahren, um bei der Straßen-WM zuzuschauen) musste ich ordentlich in einem Supermarkt nachtanken. Es wurde jetzt ein brennend heißer Sommertag. Bei der Gelegenheit wollte ich meinen Grießbreibecker



Mi'm Radl zum Brenner! Da dachte ich noch, das Schlimmste ist geschafft...

aus der Tasche holen: leider war der aufgegangen und der Grießbrei hatte sich schön in meinem Gepäck verteilt. Na super! Immerhin wieder ein Teil weniger an Bord und die Satteltasche 5 mm weiter vom Hinterrad entfernt.

Schließlich erreichte ich den Brenner um 13:40 Uhr. Ich hatte mir nie einen Plan gemacht, aber gefühlt war ich „spät dran“... meine Freundin hatte sich am Vortag spontan entschlossen, mit dem Auto zum Gardasee zu fahren und wir hatten ausgemacht, uns am Brenner zu treffen. Aus diesem Grund schleppte ich auch alles mit: sollte sie beispielsweise eine Autopanne haben, wollte ich nicht ohne das Nötigste irgendwo am Brenner stehen. Das war dann auch sehr schön und so genehmigte ich mir 45 Minuten Pause, um mit ihr am Brenner gemeinsam zu essen. Ich vermied den Brenner-Radweg, weil ich vorwärts kommen musste. Es redet sich immer so leicht mit „ab dem Brenner geht es nur noch bergab“...



Etschtalradweg: so verschwommen wie das Bild war auch mein Blick



Die „Helmfrisur“ schäumt fast mehr wie das Weißbier!

das zieht sich ungemein bis Bozen. Hinter Klausen ging ich - in Ermangelung eines Supermarktes - in ein Restaurant und bestellte vier große Apfelschorle, um meine Trinkflaschen zu füllen. Weiter ging's! Ursprünglich wollte ich mich mit Silvia in Bozen treffen, wir riefen uns zusammen: ihr war der Verkehr dort zu stressig und ich wollte mich eh nicht weiter aufhalten. Irgendwie musste ich ja mal wieder von der Hauptstraße runter, also warf ich Komoot wieder an. Endlich war ich auf dem Etschtal-Radweg und es ging von Bozen bis Rovereto nur flach, an der Etsch entlang und abseits jeglicher Infrastruktur. Wie eine Fata Morgana kam ich an einem Stand vorbei, der Äpfel und Wasser verkaufte. Hier deckte ich mich nochmals ein. Wenngleich mein Magen schon seit Stunden den Zwiespalt meldete: „Ich habe Hunger und ich will aber auch nichts mehr aufnehmen“?!? Es wurde zwischen den Äpfel-

plantagen ziemlich hart nicht aufzugeben! In Trento verfuhr ich mich auch noch und die Tatsache, dass es 20:30 Uhr war und um 21:00 Italien bei der WM spielte, führte nicht gerade zu sicheren Straßen und Verständnis der Italiener für den deutschen Radfahrer, der planlos auf autobahnähnlichen Straßen den richtigen Weg suchte. In Rovereto war's dann schon dunkel und ich wusste, dass noch ein „Berg“ kommt: wie viel, wie hoch, keine Ahnung - meine Vorbereitung auf die Tour war ja etwas spontan. Es war bereits stockdunkel, als ich einen Ort erreichte und mich riesig auf die Pizza freute. In der Realität konnte ich aber vielleicht vier Bissen davon essen - der Rest ging nicht runter, zu erschöpft. Ich musste mich auch hinsetzen, weil mir an den Stehtischen kurz schwarz vor Augen wurde. Eine Cola später ging's dann wieder und ich machte mich auf den Weg - 9 km - kann ja nicht so schwer sein.

War es dann auch nicht. Oder es erschien mir nur so: nachts sieht man ja auch nicht wie und ob es überhaupt den Berg hoch ging. In Nago war ich oben und es ging runter zum Gardasee - ich sah natürlich nichts, aber in der Abfahrt hörte ich das Gekreische einer großen Menschenmasse. Dies galt vermutlich nicht mir, auch wenn es zeitlich exakt zu meiner Einfahrt nach Torbole gepasst hat. Es war vielmehr das Elfmeterschießen gegen Österreich und der Lärm des Public Viewings. Ziemlich benebelt kam ich um 23:00 Uhr in Torbole an und wurde von der geduldig wartenden Silvia in Empfang genommen. Die Arme war ständig in Standby,



Das Ziel in Torbole: Fast wie eine Fata Morgana nach 21 Stunden

ob ich nicht doch abgeholt werden müsste. Aber nein, ich hatte es geschafft: nach 432 Strava Kilometern, 18 Stunden Fahrzeit und 21 Stunden unterwegs konnten wir uns noch ein schönes Eis am Ufer des nächtlichen Gardasees gönnen. Danach musste ich mich nur noch in die Dusche und ins Bett schleppen: „Klassiker“ abgehakt!

Christian Reim

Nachtfahrt

Die zwei Pizzen, die ich mit Tom am Chiemsee-Strand in Übersee gegessen habe, werden langsam zu Energie. Jetzt halte ich beim Kloster Seeon und genieße die Ruhe, es ist fast schon Nacht.

Nachts fahren - warum das denn? So dachte ich auch lange. Und beim Pendeln bin ich im Winterhalbjahr seit Jahren meistens gezwungenermaßen bei Dunkelheit unterwegs. Oder die Trainingsrunde hat mal wieder etwas länger gedauert und ich bin mit Notbeleuchtung nach Hause gerollt. Also warum bei Kälte, Dunkelheit und wenig Sicht draußen unterwegs sein, wo es doch Spinning und die ganzen virtuellen Trainingsplattformen gibt?

Weil es eine völlig andere Erfahrung ist, in eine schöne, warme, helle Sommernacht hineinzufahren. Als ich 2010 am ersten 24-Stunden-Rennen teilnahm, hatte ich das Glück, die Runde in die Nacht hineinzufahren und auch die Runde am Morgen, wenn das Licht zurückkehrt.

Die besondere Stimmung und die andere Wahrnehmung haben mich ganz besonders gepackt. Zudem habe ich das Glück, im Winter ab und an in der Provence arbeiten zu dürfen und da ist unter der Woche nur das Pendeln morgens und abends zum Testgelände und zurück - also bei Dunkelheit - möglich.

Die immer leistungsstärkeren und leichter werdenden Lampen machen die Nachttouren einfacher: hatte meine erste Akkulampe noch einen Bleiakkumulator mit etwa einem Drittel Liter Volumen und entsprechendem Gewicht bei schwacher Lichtleistung, so sind die aktuellen Lampen leicht und leistungsstark. Eine reflektierende Weste ist natürlich unverzichtbar. Auch ein sauber geplanter Track hilft sehr, ist die Durchschnittsgeschwindigkeit bei Nacht doch wegen der schlechteren Sicht und längeren Strecke naturgemäß niedriger.

Nachts zu fahren, das bedeutet, dass die Wahrnehmung anderer Sinne stärker wird:



Abendstimmung am Kloster Seeon

plötzlich sind Geräusche zu hören, die untertags untergehen. Die Natur duftet an einem Sommerabend unbeschreiblich schön: die Lindenblüte letzten Sommer war unglaublich intensiv und das Duften der fast reifen Getreidefelder und von frisch gemähtem Heu kennen wohl die meisten von uns. Aber auch die Augen haben genug zu tun: war da irgendwo ein Schatten, kommt ein Auto von hinten? Auch die Angst vor anderen nachtaktiven Säugetieren und Nagern fährt leider mit: selbst ein Marder kann einen Sturz verursachen, gar nicht zu reden von einem Schwarzkittel oder einem Reh.

Perfekt für eine Nachtfahrt sind helle, warme Vollmondnächte, die ich im letzten Jahr zweimal für eine Tour in die Nacht nutzte. Die Touren führten mich beide Male Richtung Osten in den Chiemgau zum Abendessen mit Freunden. Besonders schön war die eine Heimfahrt, bei der im Süden über den Bergen Gewitter standen, die höherliegenden Höfe und Bergbahnen aber zu sehen waren und die Straße im silbernen Mondlicht vor mir lag.

Irgendwann zwischen zwei und drei kommt

dann der tote Punkt: das Abendessen ist umgesetzt und die Müdigkeit wird langsam stärker. Da helfen nur noch schnelle Kalorien und ein Kaffee, zu finden leider nur an Tankstellen. Leichte Gänsehautmomente und Reize gegen die Müdigkeit bietet dann noch das Auffüllen der Trinkflaschen auf dunklen Friedhöfen.

Unterhaltsam sind auch die seltenen persönlichen Begegnungen in der Nacht, etwa mit Tankstellenmitarbeitern, die nach dem Woher und Wohin fragen und schier nicht glauben können, welche Strecken wir so zurücklegen. Oder der Jugendliche, der nachts um zwei neben seinem alten Mountainbike auf dem Gehsteig lag. Bei der Ansprache stellte sich heraus, dass er stinkesauer auf sein altes Radl war, das ihn im Stich gelassen hätte. War vielleicht ganz gut so, mit seinem Alkoholpegel hätte er sicher nicht mehr geradeaus fahren können. Interessant auch, wie viele Rennradfahrer mir morgens um drei kurz vor München zwischen Wangen und Maxhof auf der Olympiastraße entgegenkamen.

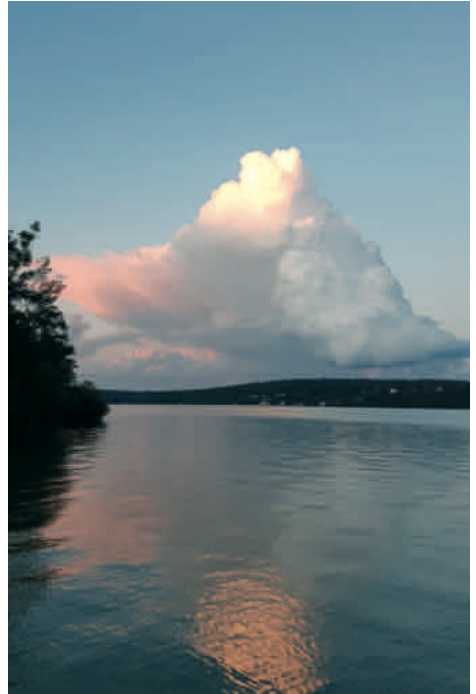
Das größte Hochgefühl aber stellt sich ein,



Abendstimmung in der Provence

wenn der erste Lichtschimmer am Nordost-Horizont erscheint und die Vögel aufwachen: das ist jetzt die kühlsste Stunde des Tages, aber die Nacht ist besiegt. Etwas Nebel liegt über den Wiesen, das Licht kommt zurück, die Farben werden wieder bunter und die Bäcker sperren auf.

Sebastian Kroll



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 4)

Partner von BMW Radsport

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

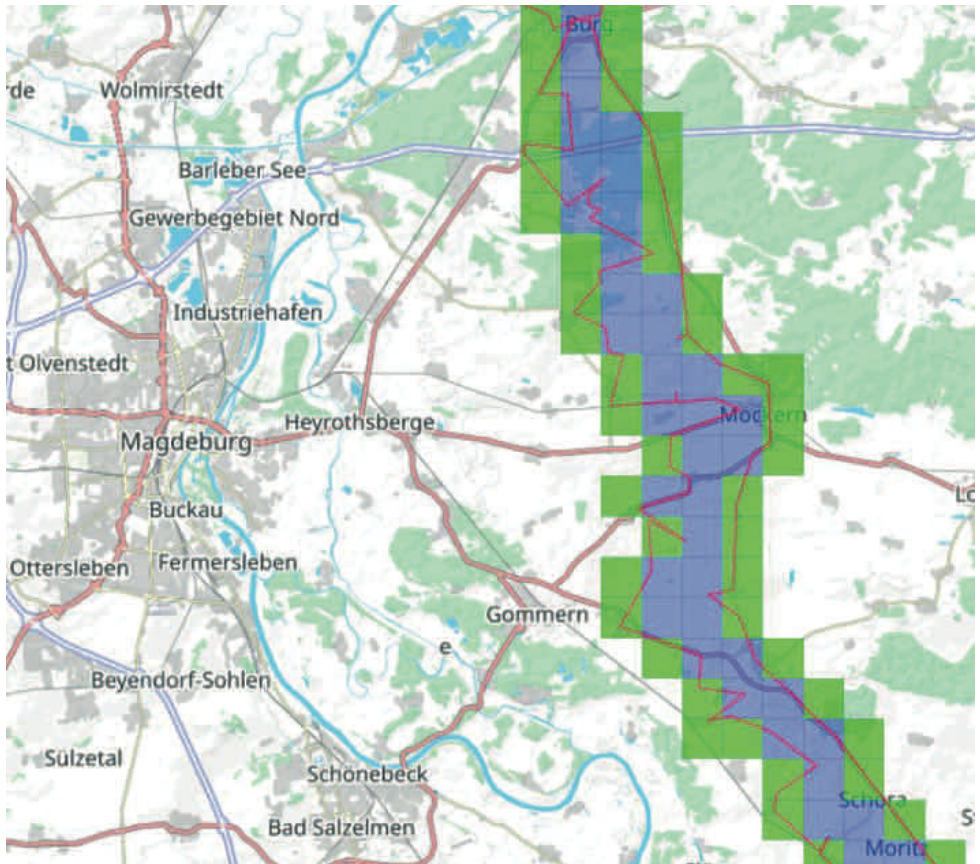
- Sanct Bernhard Sport (Nahrungsergänzungsmittel, Riegel, Gels...)
<http://www.sanct-bernhard-sport.de>
- Citec Laufräder <http://www.citec.de>
(Infos und Bestellung über Jürgen Knupe: juergen.knupe@bmw-m.com)

Veloviewer Cluster: von der Ostsee zum Mittelmeer

In unserer Ausgabe 2019 habe ich erste Einblicke ins „Kachel Sammeln“ mit Veloviewer (www.veloviewer.com) gegeben. Das ein oder andere Mitglied ist danach ebenfalls dieser Sucht erlegen. Daher möchte ich in dieser Ausgabe über ein kleines Teil-Abenteuer meiner Veloviewer-Fahrten in 2021 berichten, um evtl. noch mehr Mitglieder für die Strava-Gemeinschaft **#RideEveryTile** zu gewinnen.

Für alle Neulinge hier nochmal eine ganz kurze Einweisung, worum es geht. Ihr braucht ein Strava-Konto, bei dem eure Fahrten zumindest für eure Follower sichtbar sind. Aus diesem Konto holt sich Veloviewer alle Fahrten und erstellt jede erdenkliche Statistik dazu.

Die Weltkarte ist in lauter kleine Kacheln (tiles) eingeteilt (in unseren Breitengraden beträgt die Kantenlänge ca. 1 Meile ~ 1,61 km).



Blau: Cluster Tiles, Grün: Rand Tiles

Sobald deine in Strava abgelegte Tour in eine Kachel hineingeführt hat, ist diese Kachel „abgehakt“ und wird auf deiner Veloviewer-Karte farblich anders dargestellt.

Meine Lieblings-Challenges sind

- das MaxSquare, bei dem deine ausgefüllten Tiles ein großes Quadrat ohne Lücken bilden. Hier hielt ich bis Dezember 2021 mit 109 x 109 tiles den 1. Platz weltweit
- das MaxCluster, bei dem ich seit 2021 auf Platz 2 liege und mich langsam an Platz 1 heranarbeite :-)

Was ist ein Cluster? Eine Cluster Tile muss an jeder der 4 Seiten eine weitere „abgehakte“ Tile besitzen, wobei an mindestens einer Seite eine weitere Cluster Tile liegen muss! Das größte zusammenhängende Gebilde aus Cluster Tiles ist dann dein MaxCluster (siehe Bild auf Seite 17).

Da ich in die von Veloviewer vorgegebenen Challenges gerne noch eigene Challenges ein-

baue, entschied ich mich bereits 2019, mein Münchner Haupt-Cluster mit dem kleineren Cluster im Raum Milano/Como zu verbinden, auf dem Weg durchs Inntal, über den Brenner und vorbei am Gardasee nach Bergamo. Wahrscheinlich kann sich jeder vorstellen, dass dies mit teilweise nur sehr abenteuerlichen Fahrten und mit dem MTB zu bewerkstelligen war, da in den Alpen viele Tiles nur sehr schwer zu erreichen sind!

Für 2021 setzte ich mir als Ziel, mit meinem Cluster die Ostsee mit dem Mittelmeer zu verbinden. Im Frühjahr und Frühsommer hatte ich dazu eine Cluster-Spur in Wochenendfahrten bereits bis nach Genua ausgedehnt und im Norden war ich ebenfalls mit Wochenendfahrten bis ca. 50 km vor Leipzig gekommen. Von dort aus wäre es nun viel zu aufwändig geworden, für einzelne Fahrten jeweils solch lange Autofahrten auf sich zu nehmen. Also beschloss ich, für die noch ausstehenden knapp 1300 km



Spargel-Landschaft

(Leipzig-Rostock-Leipzig) eine 4-Tages-Tour zu planen. Ein langes Wochenende vom 24.06. bis 27.06.2021 versprach gutes Wetter und natürlich sehr lange Tage mit Sonnenlicht! Aufgrund der angespannten Covid-Lage plante ich meine Tour zudem mit der ein oder anderen Zelt-Übernachtung.

Meine Planung zeigte auf den 1260 km nur ca. 4600 Hm und einen relativ geringen Anteil an Off-Road-Strecken. Daher entschied ich mich auf meinem Scott-Gravelbike für die Carbonlaufräder mit 32 mm Conti GP5000 Straßenreifen - eine falsche Wahl, wie sich bald herausstellte...

Do., 24.06.2021: Leipzig-Pritzwalk, über Dessau und Havelberg, 403 km/1314 Hm, 15 h im Sattel

<https://www.strava.com/activities/5523850442>

Ich war am Tag zuvor bereits mit dem Auto angeeist und übernachtete in einem günstigen

Hotel im Süden von Leipzig, unmittelbar an meiner geplanten Strecke. Für den ersten Tag hatte ich die längste Distanz geplant und wollte sehr früh starten. Da es um 4 Uhr morgens jedoch noch kein Frühstück gab, hatte ich den genialen Plan, zunächst einmal die südliche noch fehlende 100-km-Schleife bis zu meinem bereits existierenden Cluster zu fahren und dann beim Passieren des Hotels dort ein ausgiebiges Frühstück zu mir zu nehmen. Diese Schleife führte mich an ehemaligen Kohlegruben entlang, die nun mit Seen und Grünanlagen in wunderbare Naturparks angelegt worden sind. Größtenteils konnte ich hier auf perfekten Radwegen fahren!

Sowohl auf dem Regenradar als auch am realen Himmel sah ich von Süden herannahende dicke Regenwolken, sodass ich mich nach dem Frühstück sehr schnell auf den Weg Richtung Norden aufmachte - nun mit meinem kompletten Gepäck, inklusive Mini-Zelt. Ich blieb



Natursteinpflaster zwischen den Dörfern

den gesamten Tag trocken, immer wenige Kilometer vor der Regenfront.

Ab Dessau bis Havelberg fuhr ich ständig auf der rechten Elbseite entlang. Je weiter ich nach Norden fuhr, desto unwegsamer wurde es sowohl on- als auch off-road. Im Prinzip waren alle Ortsdurchfahrten, aber oft auch kleine Verbindungsstraßen zwischen Dörfern, mit groben Natur-Pflastersteinen gepflastert! Eine Tortur mit den 32-mm-Straßenreifen. Ich hatte mir sehr schnell die 40-mm-Gravelreifen gewünscht! Off-Road war es noch schlimmer, da der Untergrund überall bis Rostock (!) sehr sandig war! Teilweise konnte ich auf Wald- und Feldwegen überhaupt nicht fahren und musste zu Fuß weiter - aber das gehört nun mal zu einem Veloviewer-Abenteurer dazu: man weiß nie, was einen erwartet :-)

Kurz vor Pritzwalk hatte ich mir unterwegs über booking.com ein Hotel gebucht. Als ich auf einer dieser grob-pflastrigen Straßen gegen 21

Uhr auch noch einen Platten fuhr, war mir klar, dass ich im Hotel nichts mehr zu essen bekommen würde. Zum Glück fand ich noch eine Tankstelle, um meine Vorräte aufzufüllen, und ließ mir telefonisch den Schlüssel am Eingang hinterlegen. Nach 22 Uhr war ich endlich im Hotel und konnte nur noch duschen und nach einem kleinen Happen sehr schnell einschlafen.

Fr., 25.06.2021: Pritzwalk-Rostock-Güstrow, 270 km/1124 Hm, 11:05 h im Sattel

<https://www.strava.com/activities/5543097888>

Das ausgiebige Frühstück ließ ich mir nicht nehmen. So startete ich kurz nach 8 Uhr Richtung Rostock. Von der Wegbeschaffenheit nichts Neues zum ersten Tag! Sobald ich mal auf einer größeren, gut geteerten Straße fuhr, versuchte ich auf dem Aero-Lenker liegend verlorene Zeit gutzumachen. Die kleinen Dörfer boten zu meinem Ärgernis keinerlei Gastronomie, sodass ich auf McDonalds und Tankstellen-



An der Ostsee angelangt

verpflegung ausweichen musste. Zu gern hätte ich Ostdeutsche Küche probiert!

Rostock überraschte mich mit sehr großzügig ausgebauten Radwegen. Muss wohl daran liegen, dass der Bürgermeister selber begeisterter Radfahrer ist. Natürlich nahm ich mir hier auch etwas Zeit, um durch Rostock und entlang des Hafens bis zur Ostsee in Warnemünde hinauf zu fahren, inkl. Kuchen-Stopp in der Sonne.

Da ich erst gute 170 km auf dem Tacho hatte, wollte ich natürlich noch mindestens 100 km wieder zurück Richtung Süden radeln. Etwas südlich von Güstrow schlug ich kurz vor Sonnenuntergang mein Mini-Zelt auf.

Sa., 26.06.2021: Güstrow-Tangermünde, 291 km/1292 Hm, 12:15 h im Sattel

<https://www.strava.com/activities/5533975352>

Aus Ermangelung eines Hotelfrühstückes brach ich pünktlich um 6 Uhr auf. Natürlich

hatte ich vorab schon mal gecheckt, wo ich auf meiner Strecke ein Frühstück finden könnte. Die knapp 70 km bis Plau am See konnte ich mit einer Semmel vom Vortag und einem Riegel überbrücken. In Plau fand ich eine super Bäckerei mit Sitzmöglichkeiten im Freien in der Sonne, wo es Strammen Max, Kuchen, frisch gepressten O-Saft und einen super Cappu gab.

Nachdem an den ersten beiden Tagen eine angenehme Radltemperatur von 18°C bis 23°C vorgeherrscht hatte, war ich heute meist zwischen 25°C und 30°C unterwegs. Viel Trinken war angesagt! In Pritzwalk, nach 160 km, gab es noch einen großen Teller Spaghetti Carbonara, sodass ich für den Rest des Tages gut verpflegt schien.

Ab Havelberg fuhr ich wieder an der Elbe entlang und musste einmal sogar mit einer kleinen Fähre übersetzen. Auf den Elbdeichen führte meine Strecke zum großen Teil auf den dort angelegten Radwegen entlang.



Blick aus dem Zelt

Für die letzten Kilometer wollte ich mich noch einmal mit einer Pizza stärken, die ich jedoch nur in einem türkischen Imbiss-Stand fand - die schlechteste Pizza seit Ewigkeiten... ich konnte sie trotz Hungers nur zur Hälfte essen, und auf den restlichen Kilometern stieß sie mir ständig auf - ein entsetzliches Gefühl! Ich hätte wohl besser den Döner nehmen sollen!

Wiederum zu Sonnenuntergang baute ich mein Zelt in den Elb-Auen auf und schaute, dass ich schnell darin verschwand, bevor mich die Mücken komplett zerstoehen hätten.

So., 27.06.2021: Tangermünde-Leipzig, 295 km/913 Hm, 12:10 h im Sattel

<https://www.strava.com/activities/5539576030>

Diesmal startete ich bereits um 5 Uhr - die Sonne war ja bereits aufgegangen. Es ist ein herrliches Gefühl, in der frischen Luft bei den noch schon angenehmen Temperaturen und tief stehender Sonne durch die stille Landschaft zu fahren. Bis Dessau fuhr ich noch in unmittelbarer Elbnähe entlang.

Bis zum Frühstück musste ich wieder ca. 75 km zurücklegen. Die Temperaturen stiegen schnell auf 20°C und im Laufe des Tages sogar auf 32°C! Viel Trinken war wiederum angesagt und die ersten drei Tage steckten mir schon etwas in den Beinen.

Auf den letzten 100 km konnte ich es zum Glück noch recht gut rollen lassen und traf um 20:15 Uhr in meinem Hotel in Leipzig ein. Also nach der Dusche zum Glück auch noch genügend Zeit, um ausgiebig etwas zum Essen zu bekommen!

Als ich die letzte Fahrt auf Strava hochlud und einen Veloviewer-Update machte, war es ein erleichterndes Glücksgefühl, die durchgehende Cluster-Linie von der Ostsee bis zum Mittelmeer zu sehen - ich hatte also auch tatsächlich keine Kachel vergessen - denn das wäre jetzt ein echtes Desaster gewesen! (siehe nebenstehendes Bild)



Cluster von der Ostsee bis zum Mittelmeer



An der Elbe



Übernachtung in den Elbauen



Tschechische Staatsgrenze

Da ich noch eine weitere Challenge verfolge, nämlich so viele Länder wie möglich in mein Cluster einzubinden, wollte ich auf dem Heimweg noch einen kleinen Abstecher nach Tschechien machen.

Mo., 28.06.2021: Tschechien 45 km/687 Hm
<https://www.strava.com/activities/5542168400>

Mein Cluster führte bei Rehau in Autobahnnähe schon unmittelbar an die tschechische Grenze. Also hatte ich eine kleine Runde über eine grüne Grenze ins Nachbarland geplant. Die Straßen überraschten mich,

da sie durchgehend besser waren als das, was ich in den letzten vier Tagen in den „neuen Bundesländern“ erlebt hatte! Eine weitere Bestätigung nach dem 1000-km-Brevet von 2019 durch Tschechien, dass dieses Land weitere Radtouren wert ist! Und es war ein schöner Abschluss meines langen Wochenendes, Land #5 in mein Cluster eingebunden zu haben. (Inzwischen bin ich bereits bei 8 Ländern und arbeite derzeit an Land #9: SanMarino.)

Euer Jürgen Knupe

<https://veloviewer.com/athlete/437983/activities>

Übergabe des BMW Radsport-Trikots an den BMW CEO — eine nachhaltige Aktion!

Es fand alles an einem perfekten Tag Mitte Juni 2021 statt, genauer gesagt am 17. Juni. Den Älteren oder Kennern deutscher Geschichte wird zumindest der erste Teil des Datums bekannt vorkommen, ist doch eine bedeutende Straße in Berlin danach benannt und der 17. Juni 1953 als der ‚eigentliche‘ „Tag der deutschen Einheit“ in der deutschen Nachkriegsgeschichte verankert.

Wie es dazu kam... muss natürlich erläutert werden, ist es doch nicht ganz selbstverständlich, den Boss des weltweit führenden

Premium-Automobilherstellers mit einem Fahrrad-Trikot zu ehren!?!

Ich versuche demnach, es Schritt für Schritt begreiflich zu machen, warum es gerade jetzt an der Zeit war, eine Aktion wie diese zu planen und durchzuführen. Schließlich schreiben wir das Jahr 2021: 2. Corona-Jahr, Szenario-Jahr einiger Science-Fiction-Geschichten mit unmöglich erscheinendem technologischen Fortschritt und schließlich das Jahr der neu aufgelegten internationalen Automobilausstellung, kurzfristig umbenannt in IAA Mobility.



Trikot-Übergabe von Jürgen, Oswald und der BMW Fahrrad-Community an den BMW Vorstandsvorsitzenden Oliver Zipse in standesgemäßer Umgebung der BMW Welt samt Vierzylinder und BMW Museum

Die nun in München stattfindende Leit-Messe gilt immer noch als Aushängeschild der Automobilbranche und ist nun durch die Aufweitung des generellen Mobilitäts-Aspekts auch zur großen Bühne für die gesamte Bandbreite von Mobilitäts-Dienstleistern, öffentlichem Nahverkehr, urbanen Mobilitäts-Spezialisten und Individual-Verkehrsunternehmen geworden. So eben auch für viele bekannte und unbekanntere Fahrrad- und E-Bikehersteller, die sich sowohl in den Messehallen Riem als auch an der Verleih-Meile Hofgarten an der königlich bayerischen Residenz und einem der knallroten Verkehrsknotenpunkte Odeonsplatz am Beginn der ‚Leopold‘ (Münchens Prachtstraße) platzierten und dort zu Publikumsmagneten wurden.

Die IAA Mobility zeigte bereits, wie die Verkehrswende, wenn man sie so nennen möchte, funktionieren kann. Dies hat sich auch BMW auf die Fahnen geschrieben und so zeigte man schon mal, was ganz Sci-Fi-mäßig im Jahr 2030+ an Produkten im Zwei-, Drei- und Vier-radbereich drin sein könnte. Angefangen von Ambitionen im E-Bike- und E-Scooter-Bereich, die das Produktportfolio ‚below car‘ erweitern könnten und so für CO₂-neutralen Individualverkehr sorgen sollen, bis zum futuristisch anmutenden BMW i VISION CirCular, welcher zu 100% aus recyclebaren Materialien bestehen soll und damit zeigt, wie die immer weiter wachsende Elektroautoflotte mit CO₂-Neutralität im Betrieb auf den Bereich von Lieferketten, Rohstoffen und Produktion ausgeweitet werden könnte.

Die Aufnahme der Nachhaltigkeit als eine der tragenden Unternehmensziele inklusive des integrierten Geschäftsberichts hat sicherlich dazu beigetragen, dass Oliver Zipse das Trikot bekommt. Denn als Mitarbeiter eines renommierten und technologisch führenden Unternehmens möchte man gerne Botschafter für ein besseres Morgen sein und kann die Impulse der Firma hundertprozentig für sich selber anwen-

den und sichtbar und hörbar nach außen tragen.

Eine schöne Überraschung erlebten Jürgen und ich, als Herr Zipse sich beim direkt davor geführten Austausch als ehemaliger Rennrad-Sprinter outete und wohl einige Kilometer und Ergebnisse aus seiner Studenten-Zeit auf dem Rennrad gesammelt hatte. Diese Steilvorlage nutzte ich sogleich für eine spontane Einladung zu einer, von mir und Stefan geführten Nordausfahrt. Für den Fall, dass es klappt, hat Herr Zipse jetzt das passende Outfit und kann sich nahtlos in den ‚BMW-Zug‘ einreihen.

Auf jeden Fall war dieses Überraschungsmoment ein schöner Zufall und ein Indiz dafür, dass die Trikot-Übergabe dank seiner Fahrradvergangenheit und des vorherrschenden Verständnisses für uns Sportler nicht die falsche Person trifft.

In der weiteren Unterhaltung konnten Jürgen und ich glaubhaft vermitteln, warum wir uns für das Fahrrad-Pendeln entschieden haben und so motiviert Kilometer im Namen von BMW sammeln. Die Gründe sind sicherlich vielschichtig, so zum Einen der tägliche Ausgleich zum Büroalltag, um den Kopf frei zu kriegen. Aber auch die mehr oder weniger harten Trainingseinheiten, die sich nach Feierabend zu wahren Marathondistanzen hochschaukeln können und für anstehende Renneinsätze am Wochenende wappnen. Dann natürlich die Bewältigung der Arbeitswegstrecke mit dem eigenen oder per BMW LeaseRad überlassenen Sportgerät aus Unabhängigkeits- und Umweltaspekten heraus.

Letzteres ergibt auch für unseren Arbeitgeber eine schöne Bilanz, so sammelt übrigens nach Jürgen jetzt Patrick Raith (patrick.raith@bmw.de) in der BMW Workride Challenge von BMW Radsport die monatlich erfahrenen Arbeitsweg-Kilometer und addiert diese übers ganze Jahr, da ergeben sich bei ca. 30-40 Teilnehmern in einem guten Jahr schon mal in Summe knapp 88.000 Kilometer. Vielen

Dank an der Stelle an Patrick und alle Radfahrer der BMW Workride Challenge.

Ein weiterer Grund für die Übergabe war sicherlich noch entscheidender: das Einlösen meines Versprechens an Herrn Zipse. In meinem Redebeitrag zum BMW LeaseRad auf der Betriebsversammlung vom Juli 2018 hatte ich die Trikotübergabe an den anwesenden damaligen Produktionsvorstand in Aussicht gestellt. Geknüpft an Bedingungen zur Verbesserung der BMW-Infrastruktur für Sportler/-innen und Fahrradfahrer/-innen sollte Herr Zipse, ähnlich dem Einsatz unseres Gesamtbetriebsratsvorsitzenden Manfred Schoch in dem Thema,



Die Straße des 17. Juni geht vom Ernst-Reuter-Platz (TU Berlin) entlang des Zoologischen Gartens zur Siegessäule am großen Stern, dann entlang des Tiergartens bis zum Brandenburger Tor und bildet eine der Hauptverkehrsachsen von Berlin. Als besonderen Pracht-Boulevard muss man sie einmal geradelt sein, wie etwa Lilli und ich bei unserer 2019er Fahrradtour durch die grüne Hauptstadt.

das Trikot überreicht bekommen. Trotz noch immer nicht perfekt vorhandener Bike-Abstellflächen, Sanitär- und Spindeinrichtungen sowie Trockenmöglichkeiten an allen Standorten war für uns als Bike-Community der neue Hauptstandort FIZ PH-Nord der entscheidende Faktor, denn hier wurden zur Eröffnung ausreichend Bike-Parkplätze direkt vor dem Gebäude sowie Dusch- und Trockenräume realisiert.

Nach Vorliegen aller Fakten von der Fahrrad-Community und den Kollegen der Struktur- und Flächenplanung Jonas und Tilman sowie des Okay's von BMW Group CEO Oliver Zipse stand dem Übergabetermin nichts mehr im Wege und wir konnten sofort mit Beteiligung der Kommunikationsstellen die Ausplanung des Termins angehen.

Am Morgen des Showdowns trafen noch etliche Nachmeldungen zur Teilnahme am Event bei mir ein, sodass wir mit der BMW Fahrrad-Community und der Unterstützung der beteiligten Unternehmensstellen einen schönen Querschnitt von BMW-Arbeitswegradlern und -radlerinnen erreichen konnten. Nach dem Vorgespräch zwischen Oliver Zipse, Jürgen und mir und meiner Danksagung samt Trikotübergabe durch Jürgen richtete der BMW CEO seinen Dank an uns und ermutigte uns durch kontinuierliche Verbesserungen in der BMW-Infrastruktur, der Bedeutung nachhaltiger Mobilität für das Unternehmen und dem tollen Spirit in der Community zu einem: „Weiter so!“

Zur weiteren Ausplanung und Optimierung der Infrastruktur ist diesen Januar die Dialogtermin-Serie mit Manfred Schoch und seinem designierten Nachfolger Martin Kimmich von mir wiederangestoßen worden. Hier finden sämtliche Vorschläge in Richtung Verbesserung der Sicherheit, des Serviceangebots, zu technischen Fragen und Gebäude- und Radwege-Infrastruktur konstruktiven Zugang zur Dialoggruppe und damit zum Dialogtermin mit Betriebsrat und Unternehmensstellen. Bei

Interesse bitte kurze E-Mail zur Aufnahme in den Dialogverteiler an Tom Eckstein: Thomas.Eckstein@bmw.de

Und hier der offizielle Bericht von Jonas Gläser und Jana Fenn:

Fahrradtrikot für den CEO:

BMW Group unterstützt Fahrradmobilität

+++ Dank der BMW-Radsport-Community für das Engagement des Unternehmens zum Thema Fahrradfahren +++ Gesund und nachhaltig +++ Wichtiger Beitrag zur Standortentwicklung +++

Radfahren boomt. Seit Jahrzehnten unterstützt die BMW Group Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die sich mit dem Rad fortbewegen. Für das Unternehmen spielt das Fahrrad eine wichtige Rolle: Radfahren fördert die Gesundheit der Belegschaft, bietet mehr Unabhängigkeit für die individuelle Mobilität, ist

umweltfreundlich und reduziert die Verkehrslast im städtischen Umfeld. Kurzum: Es fördert die nachhaltige Vernetzung und attraktive Entwicklung der BMW Group Standorte.

Fahrrad-Infrastruktur verbessert

Als Anerkennung für die umfassende und stetig verbesserte Fahrrad-Infrastruktur durch die BMW Group erhielt der Vorstandsvorsitzende Oliver Zipse am 17. Juni von der BMW-Radsport-Community ein weiß-blaues Trikot.

Jürgen Knupe und Oswald Ehrmann von der BMW-Radsport-Community bei der Übergabe vor der BMW-Welt: „Wir möchten uns stellvertretend für die BMW-Fahrrad-Community für die deutlich verbesserten Möglichkeiten, mit dem Fahrrad zur Arbeit zu gelangen, ganz herzlich bei Ihnen als Vorstandsvorsitzenden bedanken.“

BMW setzt Maßstäbe beim Dienstrad Mit BMW LeaseRad war die BMW Group der erste Automobilhersteller in Deutschland, der



Gemeinsame Fahrt der Fahrrad-Community um den Doppelkegel der BMW Welt

Fahrradleasing für die Belegschaft anbot. Mit aktuell über 11.000 Rädern sind wir einer der größten Anbieter des Mitarbeiter-Fahrradleasings in ganz Deutschland.

Besonders in der Mobilität und Vernetzung zwischen den Standorten sowie der Entwicklung der Liegenschaften spielt das Fahrrad eine wichtige Rolle. Die spürbare Entlastung auf der Straße wirkt sich auf die Standorte und deren Umgebung positiv aus. Auch der öffentliche Nahverkehr profitiert von weniger Verkehrsaufkommen in der Rush-Hour. In München gibt es mit BMW BIKE4U ein stationsgebundenes Leihradsystem, das Mitarbeiter zum Standortpendeln kostenfrei nutzen können.

Studien zeigen, dass das Rad bei kurzen Distanzen oft das schnellste Verkehrsmittel ist. Zudem reduzieren wir durch das Radfahren CO₂ und machen das Unternehmen auch im Bereich der Mitarbeitermobilität zunehmend nachhaltiger.

Besonders der Standort FIZ punktet beim Thema Fahrrad: Das neue FIZ Nord bietet den Beschäftigten mit 500 Spinden, Duschen und Umkleiden gute Bedingungen für das Pendeln mit dem Rad. Im Sommer kommen bis zu 20 Prozent der Mitarbeiter mit dem Rad - im Winter immer noch deutlich über zehn Prozent. Aber auch international wird zur Arbeit geradelt. Die Spitzenreiter hier: In Oxford, Hams Hall und Goodwood sind es zehn Prozent und in Steyr 15 Prozent.

Intensiver Dialog zum Fahrradfahren

Klar ist, dass der Weg zur perfekten Fahrradumgebung noch weit ist und es Potential für Verbesserungen gibt: Neben der Entwicklung der Infrastruktur wie dem Ausbau von Duschen, Spinden, Umkleiden, Radständen sowie der Inbetriebnahme von E-Bike-Ladestationen ist es auch der intensive Dialog zwischen Unternehmen und Mitarbeitern, den die BMW-Fahrrad-Community schätzt. Als Sprachrohr für die

Fahrradbelange der Belegschaft hat sich die BMW Radsportgemeinschaft etabliert. Sie ist eine Untergruppe der BMW Sportgemeinschaft e.V. und wurde 1978 gegründet. Ihre rund 200 Mitglieder treffen sich regelmäßig zu gemeinsamen Ausfahrten.

Seit ein paar Jahren ruft die Radsport-Community ebenfalls die BMW Workride Challenge aus, ein jährlicher Vereins-Wettbewerb zur Erfassung der fahrradgefahrenen Kilometer zur Arbeit. Insgesamt kamen so in den vergangenen fünf Jahren über 18.000 Radfahrten und eine Wegstrecke von 562.086 Kilometern zusammen - das ist 47 Mal die Strecke München-Bangkok.

#mymotivation und Kilometer sammeln mit der radbonus App

Und warum steigst Du aufs Rad? Was ist Deine Motivation? Teile Deine Gründe auf PLAZA unter #mymotivation oder sende sie per Mail an initiative.gesundheit@bmw.de.

Außerdem läuft an den Standorten München und Regensburg/Wackersdorf gerade die radbonus-Aktion der BMW BKK im Rahmen der Initiative Gesundheit: Lade die radbonus.app herunter, sammle Kilometer und gewinne ein BMW Cruisebike. In den vergangenen vier Jahren konnten die Mitarbeiter an den Standorten Berlin, Leipzig, Dingolfing und Landshut bereits über 93 Tonnen CO₂ reduzieren.

Weitere Infos zur Fahrradmobilität unter MOBILITY4U.

Mehr Infos zur BMW Radsportgemeinschaft und Mitglied werden im Internet unter:

www.bmw-radsport.de

Euer Oswald

La Palma

Unser Sommerurlaub auf La Palma war die letzten Jahre fester Bestandteil - und Highlight - meines Radsportjahres. Durch den Vulkanausbruch an der Cumbre Vieja am 19.09.2021 wurde unser Ferienhaus leider komplett zerstört.

Unter den vielen Fragen, die sich seitdem stellen, ist auch die, ob und wie es mit meinem Radsportsommer auf La Palma weitergeht. Anlass genug jedenfalls, um mit ein bisschen Wehmut zurückzublicken und ein paar der schönsten Anstiege (denn im Flachen fahren ist quasi unmöglich) vorzustellen.

Vielleicht bekommt der eine oder andere ja Lust auf einen Abstecher dorthin - egal ob mit dem Rennrad oder dem Mountainbike. Auch wandern kann man dort ganz hervorragend. Wie alle kanarischen Inseln bietet sich La Palma ganzjährig als Reiseziel an.

Die Palmeros können aktuell jeden Besucher brauchen.

Roque de los Muchachos (2.426 m)

<https://www.strava.com/segments/23731178>

La Palma ist aufgrund seiner Lage und der klaren Luft ein bedeutendes astronomisches Zentrum. Rund um den höchsten Punkt der Insel, dem Roque de los Muchachos, befinden sich eine Reihe von Sternwarten, die der ohnehin großartigen Szenerie einen ganz besonderen Reiz geben. Der Anstieg zum Roque de los Muchachos ist sicherlich das Highlight auf La Palma und hat neben tollen Aussichten auch beeindruckende Werte aufzuweisen. Beim Anstieg vom Osten aus kann man in einem Zug von Meereshöhe auf über 2400 m hochradeln (ok, streng genommen geht es auf knapp 2300 m Höhe nochmal kurz bergab). In den Alpen ist so etwas schwer zu finden, wenn überhaupt.

Startpunkt ist die Strandpromenade der Inselhauptstadt Santa Cruz de La Palma. Nach zwei Kilometern auf der (auch nicht stark befahrenen) Hauptstraße geht es links auf die LP-4,



Roque de los Muchachos (2.426 m)

der man bis fast zum Gipfel folgt. Die Straße windet sich in zahllosen Kurven und Serpentinien durch verschiedene Klima- und Vegetationszonen immer weiter nach oben. Es beginnt subtropisch, irgendwann machen die Laubbäume dann der kanarischen Kiefer Platz, bis ganz oben selbst diese verschwunden ist. Die Steigung ist einigermaßen gleichmäßig bei ca. sieben Prozent ohne grausame Ausreißer nach oben. An Autos gibt es eigentlich nur den Ausflugsverkehr zum Roque, der sich sehr in Grenzen hält. Man kann sich also ungestört seinem Tritt und den herrlichen Ausblicken widmen. Nach ca. 35 km Anstieg und knapp 2300 Hm verliert man bei der Fahrt entlang des Kraterandes der Caldera de Taburiente nochmal rund 150 Hm. Die letzten 3,5 km / 250 Hm geht es auf einer Stichstraße durch die Sternwarten zum Touristenparkplatz, der nur wenige Meter vom Gipfel entfernt liegt.

Die Abfahrt führt auf demselben Weg wieder zurück nach Santa Cruz, oder man wählt die Route Richtung Nordwesten. Diese hat den besseren Straßenbelag als die Ostanfahrt, sodass

ich diesen Weg zur Abfahrt bevorzuge, obwohl er im Schnitt etwas steiler ist.

Hinweis: Auf den 40 km Anstieg ab Santa Cruz besteht keine Verpflegungsmöglichkeit! Essen und Trinken sind also mitzunehmen.

Refugio El Pilar (1.483 m)

<https://www.strava.com/segments/2190084>

Das Refugio El Pilar ist ein beliebter Picknick- und Grillplatz am Bergkamm zwischen Cumbre Nueva und Cumbre Vieja, und außerdem Ausgangspunkt für viele Wanderungen. Man kann den Anstieg sowohl von der Westseite (hier beschrieben) als auch von der Ostseite in Angriff nehmen.

Der eigentliche Anstieg umfasst die Straße LP-301, die oberhalb von El Paso in Richtung Refugio abzweigt. Wer möchte, kann auch ab Meereshöhe starten, z.B. in Puerto de Tazacorte. Die erste Hälfte des Anstiegs verläuft weitestgehend im Wald, danach ergeben sich grandiose Ausblicke auf das Aridane-Tal und auf die vulkanische Landschaft, besonders wenn sich der „Wolkenfall“ über die Cumbre Nueva



El Pilar (1.483 m)

ergießt (siehe Foto). Gegen Ende führt die Straße wieder durch Kiefernwald bis zum Refugio. Der höchste Punkt wird ein Stückchen nach dem Refugio erreicht.

Anmerkung: Die Straße führt teilweise nur ca. einen Kilometer oberhalb der Ausbruchsstelle des Vulkans entlang. Inwieweit eine Befahrung also aktuell möglich ist, weiß ich nicht. Die Vulkanlandschaft ist aber sicherlich noch ein Stück vulkanischer geworden...

Los Brecitos (1.153 m)

<https://www.strava.com/segments/6122882>

Los Brecitos ist ein Aussichtspunkt an der Westseite der Caldera de Taburiente. Es handelt sich um eine Stichstraße, die für normale Pkw gesperrt ist. Es dürfen dort lediglich Taxis fahren, die Wanderer nach Los Brecitos bringen, sowie die wenigen Anwohner, deren Häuser man nach ca. vier Kilometern passiert. Entsprechend einsam ist es dort.

Den Ausgangspunkt des Anstiegs, den Barranco de las Angustias (die Schlucht der Ängste), erreicht man vom Zentrum von Los

Llanos aus. Dort unbedingt an der Plaza einen Kaffee genießen! Der Anstieg überwindet auf 10 km etwas mehr als 900 Hm. Es geht also knackig bergauf, aber die Mühe lohnt sich, denn auch hier wird man mit großartigen Aussichten belohnt.

Auf der gegenüberliegenden Seite der Caldera de Taburiente befindet sich ein weiterer, lohnender Aussichtspunkt mit dem schönen Namen La Cumbrecita (1.276 m), <https://www.strava.com/segments/15917172>

Claus Nafziger



Los Brecitos (1.153 m)

Provence September 2021

Während meines Ultra-Rennens Three-Peaks-Bike-Race im Sommer 2019 von Wien nach Barcelona, war ich in der Provence wegen Nackenproblemen zur Aufgabe gezwungen. Über booking.com fand ich damals in der Nähe ein nettes Landhaus, das von einer noch netteren Engländerin bewirtet wurde. Das Haus und die ganze Gegend war mir so positiv in Erinnerung geblieben, dass ich unbedingt für einen kurzen Radurlaub dorthin zurückkommen wollte, zumal ich noch nie in der Provence beim Radeln war, und mir daher auch einer der bekanntesten Tour-de-France Berge, der Mont Ventoux, noch unbekannt war.

Im September 2021 bot sich nun kurzfristig die Möglichkeit, und sehr schnell und problemlos hatte ich bei Liz im Le Castelet Arzeliers

für 3 Nächte 3 Zimmer für Tatjana, Howard, Maria Grazia und mich gebucht. Das Haus liegt nördlich von Sisteron, außerhalb der Stadt Laragne-Montéglin, etwas abgelegen in den Bergen. Bei Vorbestellung bekocht Liz ihre Gäste auch abends vorzüglich!

17.09.2021 - 94 km/1400 Hm

<https://www.strava.com/activities/5975392248>

Maria Grazia und ich waren am Freitag von Milano kommend am Mittag eingetroffen, und nutzten den Nachmittag noch, um die Gegend etwas zu erkunden. Flach fahren geht hier kaum, ein Col reiht sich an den anderen, und natürlich gibt es dazwischen wunderschöne Täler.

Unsere Erkundungsfahrt führte uns bei angenehmen 25°C über den Col du Reychasset und Col de Serre Larobe, auf allesamt sehr



Mont Ventoux



Howard auf dem Mont Ventoux



Les Gorges de la Nesque

gering befahrenen kleinen Straßen - da lacht das Radfahrer-Herz!

Nach Eintreffen von Tatjana und Howard, die über Zürich einen etwas längeren Anfahrtsweg hatten, wurden wir von Liz gut bekocht und gestärkt für den kommenden Tag.

18.09.2021 - 130 km/2400 Hm - Mont Ventoux
<https://www.strava.com/activities/5980728105>

Nach einem vorzüglichen Frühstück fuhren wir mit dem Auto die ca. 50 km bis Montbrun les Bains, von wo aus wir unsere Radtour zum Mont Ventoux starteten. Montbrun selbst ist eine schöne in den Berg gebaute Stadt.

Wir hatten uns für die Süd-Ost-Auffahrt von Sault entschieden, die den besten Blick auf den Gipfel bietet, und sehr angenehme Steigungen aufweist. Die 17-km-Anfahrt war genau richtig zum Aufwärmen.

Der Anblick dieses weißen Berges ist wirklich faszinierend und schön, und wir bekamen

auch ein wenig zu spüren, woher der Name des Berges rührt: windiger Berg! Wobei wir zum Glück noch einen gemäßigten Wind-Tag erwischt hatten!

Oben angekommen versperrten uns leider immer wieder ein paar Wolken den freien Blick in die Täler, aber die Strapazen hatten sich dennoch gelohnt. Als Abfahrt wählten wir die nach Malaucène, wo wir auch eine kleine Kaffeepause mit Kuchen einlegten.

Mit Tatjana hatten wir zum Glück eine Person mit Ortskenntnis zur Seite, die uns die Gorges de la Nesque empfahl. Gesagt getan, über Bédoin ging es also weiter in diese Schlucht, mit weiteren schönen Blicken zum Mont Ventoux. Die Schlucht war jedoch mindestens genauso sehenswert wie der Berg!

Gegen 18 Uhr erreichten wir unsere Autos und gingen diesmal gleich vor Ort noch etwas essen, da Liz an diesem Tage selbst wandern war, und uns somit nicht bekochen konnte.



Montbrun les Bains



Sisteron

19.09.2021 - 128 km/1860 Hm

<https://www.strava.com/activities/5986268910>

Am dritten Tag wollten wir uns eine Autofahrt ersparen und starteten gleich von der Unterkunft aus. Wir fuhren zunächst durch das schöne Tal nach Montbrun les Bains, das wir am Tag zuvor mit dem Auto bewältigt hatten. Dort ging es rechts weg über den Col d'Aulan und Col de Perty, durch wunderschöne Schluchten und ohne Verkehr! Lediglich der Wind war etwas nervig - zum Glück hatten wir den Ventoux schon am Tag zuvor gemeistert!

Fazit: die Provence ist ein durchaus empfehlenswertes Rennrad-Terrain mit kleinen, wenig befahrenen Straßen und einer wunderschönen Landschaft, wo man durchaus auch mehr als nur vier Tage verbringen kann!

Wer etwas Ruhe und Entspannung sucht, ist bei Liz in ihrem Landhaus gut aufgehoben. Von hier lassen sich auch schöne MTB-Touren und Wanderungen machen: Le Castelet Arzeliers <http://www.lecastelet-arzeliers.com/en/>

Euer Jürgen

20.09.2021 - 105 km/1100 Hm

<https://www.strava.com/activities/5990296009>

Für Maria Grazia und mich war der vierte auch der letzte Tag. Howard und Tatjana hatten die gesamte Woche Zeit. Über den Col d'Araud ging es nach Séderon, und den Col de la Pigjière nach Sisteron, eine Stadt mit ein paar schönen Sehenswürdigkeiten.



Vor dem Frühstück



WE BUILD YOUR DREAM
ON 2 WHEELS

Carbon-Bikes nach Maß zum fairen Preis
von den

BIKE-TAILORS



Sonderkonditionen für BMW Radsportler unter folgendem Link:

cycling-sport.com/bmw



SWITCHED ON AND FULLY CHARGED

AVL Electrification

Von Mild- und Plug-in Hybriden bis hin zu batterieelektrischen und brennstoffzellenbetriebenen Fahrzeugen – AVL verfügt über das Expertenwissen, um Sie bei der Wahl der richtigen Lösung zu unterstützen.

Mit unserem Entwicklungssupport, den eigenen Test- und Validierungslösungen, Simulationswerkzeugen und dem umfassenden Know-how in diesen Technologien sind wir der ideale Partner für Ihren erfolgreichen Weg in dieser zukunftsweisenden Technologielandschaft.



Mehr Informationen finden Sie unter
www.avl.com/electrification

MTB-Tour 2021 auf dem Drauradweg

Trotz Corona-Pandemie hat es auch dieses Jahr mit unserer inzwischen schon zur Tradition gewordenen Sommertour geklappt.

An Bord waren dieses Jahr wieder: Ippi, Hennes, Poldi, Norbert und ich. Albert hatte wegen fehlender Fitness abgesagt und wollte nicht zu seinem E-Bike greifen. Stattdessen verbrachte er ein paar Tage mit seiner Frau an der Ostsee. Paul hatte sich mal wieder mit einem Elektro-Bike messen wollen und sich dabei die linke Hand so verletzt, dass er wochenlang außer Gefecht war.

Ippi hatte die Erste-Klasse-Tickets mit Radreservierung zu einem äußerst günstigen Preis bei der ÖBB gebucht, was sich in jeder Hin-

sicht gelohnt hatte. Die Lokführer der DB waren mal wieder im Streik und so standen die DB-Züge herum und die Fahrgäste waren mehr als sauer. Hennes hatte sich um die Streckenplanung gekümmert.

Am **Do., 12.08.**, pünktlich um 7.30 Uhr startete der Zug am Münchner Hauptbahnhof in Richtung Bella Italia. Brixen war unser Ziel, doch bei einem Blick auf die Karte stellten wir fest, dass Franzensfeste die noch bessere Haltestelle wäre.

Da ich von Neufahrn mit dem Fahrrad zum Hauptbahnhof München fuhr, musste ich etwas früher aufstehen als sonst. Die ÖBB hatte für die Räder einen extra Waggon, was für die



Verladung sehr günstig war. Die Bahnfahrt war angenehm und die Corona-Kontrolle durch die ÖBB-Beamten gründlich. Da ich noch nicht geimpft war, hatte ich am Vortag in Neufahrn noch einen PCR-Test machen lassen.

Poldi kam aus Oberösterreich und wollte von Lienz kommend per Rad nach Innichen fahren, dort, wo er unser erstes Quartier mit sehr viel Mühe bekommen hatte.

In Franzensfeste angekommen, ging es mit Rad, Gepäck und 27°C Richtung Osten ins Pustertal los. Es ging langsam aber stetig von 750 m auf 1200 m. Zum Glück fand Ippi wieder eine Abkürzung und wir konnten uns Innichen, unseren Zielort, auch mal von oben ansehen.

Poldi traf fast zeitgleich mit uns ein und wir konnten gleich unsere Unterkunft aufsuchen. Der Ort war ausgebucht und es wimmelte von Menschen. Unser Quartier war mitten im Ort über einem Sportgeschäft. Nach dem Duschen

ging es gleich gegenüber in ein vom Zimmerwirt angepriesenes Gasthaus mit köstlichen Gerichten. Bekanntlich ist die Südtiroler Küche ja gut und reichlich.

Die Zimmernot setzte sich auch in ganz Österreich fort und wir mussten uns jeden Morgen am Kaffeetisch schon über irgendeine Buchungsplattform bemühen, um abends ein Zimmer für alle zu haben.

Fr., 13.08.

Start in Innichen, wo die Drau entspringt. Die Quelle ist recht unscheinbar, aber nach ca. 20 km war schon ein richtiger Fluss erkennbar. Der Radweg ist gut beschildert, zu 80 Prozent geteert und verläuft viel bergab. Der Radweg war so voll mit Touristen, die sich bis Lienz rollen ließen, um dann mit dem Bus wieder zurückzufahren, dass man Mühe hatte zu überholen.



Kurz vor der slowenischen Grenze haben wir noch ein Dorf meiner Vorfahren entdeckt.



In einer urigen Kneipe in Maribor

Nach einer kleinen Stadtrundfahrt und einer Pause versuchten wir eine Unterkunft in Spittal zu finden, was uns leider nicht gelang. Poldi fuhr sich einen Platten trotz seines superleichten Schlauchs, den wir durch einen normalen Schlauch ersetzen mussten. Vielleicht waren Poldi und sein Gepäck zu schwer.

Schon vor Spittal hatten wir zig Hotels ohne Erfolg abgeklappert. Dann gab es einen Tipp vom Hotelier eines am Fluss liegenden Hotels. Er meinte, die meisten Radfahrer fahren nicht so gern den Berg hoch, und gab uns eine gute Empfehlung. So fanden wir das schöne „Hotel Sunshine“ in Berg hoch über der Drau mit einem wunderschönen Blick ins Tal.

Nachdem Hennes und Ippi geschaut hatten, ob etwas frei war, wurden die Restlichen übers Handy informiert. Schließlich wollte niemand umsonst den Berg hoch. Das Wetter war ein Traum und die Aussicht ebenfalls.



In der Nähe von Ptju

Sa., 14.08.

Villach war als Zielort geplant, aber wieder fanden wir kein Quartier über booking.com etc. Poldi fand dann doch noch ein Hotel abseits der Route in dem Dorf Paternion, einer alten Römische Siedlung mit einem hübschen Dorfkern. Hier gab es sogar ein schönes Freibad, das wir natürlich sofort ausprobierten. Die Temperatur war heute auf 34°C geklettert, da passte das Freibad genau. Im Gasthof Wilhelm Tell fanden wir eine einfache, aber gute Unterkunft, zudem noch mit einer sehr guten Küche und einer hübschen Bedienung.

So., 15.08.

Ziel sollte heute Klagenfurt sein, aber wiederum mussten wir 10 Kilometer abseits des Drauradwegs fahren, um übernachten zu können. Irgendwann begann es zu donnern und ein Gewitter zog auf. Der Regen wurde so stark, dass wir unter einer Brücke Schutz suchten. Wir



Die slowenische Toskana, ein Traum

waren nicht die einzigen Radler, die dort Schutz suchten. Nach dem kurzen Gewitter kam die Sonne wieder und es ging weiter. Unterwegs machten wir Pause in einem originellen Gasthaus „Route 66“, ein Lokal im Country-Style, dort gab es alle möglichen Burger.

Entlang des Südufers des Wörthersees ging es mit starkem Gegenwind bis zu unserem Hotel. Ippi hatte gebucht und entdeckte das Hotel rechtzeitig auf der anderen Straßenseite. Hennes und Norbert waren schon vorausgefahren und prompt am Hotel vorbei. Als wir eincheckten, fing es so heftig an zu regnen, dass Hennes und Norbert auf der Strecke von 200 Metern patschnass wurden.

Das Hotel Rösch war sehr gut, aber die Küche hatte Ruhetag, was wir anfangs sehr bedauerten. Also mussten wir zu Fuß eine Gaststätte finden. Was dann kam, war ein richtiger Volltreffer direkt am Wörthersee gelegen mit Abendsonne und einer phantastischen Küche

sowie einem wunderschönen Ambiente. Ehrlich gesagt hätte ich das noch lieber mit meinem Weibi genossen, so waren es aber fünf gefräßige Radfahrer. Wir hatten trotzdem viel Spaß und genossen den Abend in vollen Zügen.

Mo., 16.08.

Heute ist unser Ziel Lavamünd direkt an der slowenischen Grenze. Anfangs regnete es noch ein bisschen, aber dann wurde es immer schöner und wärmer. Die erste Pause machten wir unterhalb von Völkermarkt. Hier kommt eine Binsenweisheit ins Spiel, auf die man immer wieder reinfällt: „Frage niemals einen Einheimischen nach dem Weg.“

Dieser Einheimische, den wir ansprachen, kannte auch eine Ippi-Abkürzung, um in die auf dem Berg gelegene Stadt zu kommen. Der Weg war so steil, mit unserem Gepäck kaum zu schieben. Dort konnte Poldi einen neuen Schlauch kaufen. Danach kamen wir über eine



Unser Fanclub



Da stimmt alles

tolle Brücke ca. 100 Meter über der Drau. Kurz danach kam noch eine Hängebrücke, beide waren sehr spektakulär.

Über booking.com hatten wir bereits eine Pension gebucht, in der wir sehr herzlich empfangen wurden. Für jeden gab's von der Wirtin zum Empfang ein Bier, das wir gerne annahmen und auf unserem Balkon in der Abendsonne tranken. Unser Haus lag direkt an der Lava, die dort in die Drau mündet. Man war dabei, riesige Mauern entlang der Ufer zu errichten, wohl um bei Hochwasser nicht eine Katastrophe wie im Ahrtal zu erleben. In der Nacht fing es sehr stark an zu regnen und kurz darauf gingen die Sirenen der Feuerwehr. Zum Glück blieben der Fluss und wir in ihren Betten.

Di., 17.08.

Heute sollte es über die Grenze nach Slowenien gehen. Da ich nicht geimpft war, musste ich noch einen Test für Slowenien beim Dorfarzt machen, den ich allerdings nicht gebraucht hätte. Danach ging es Richtung Dravograd, wo die Drau inzwischen Drava heißt. Wieder fing es an zu regnen. Wir fanden einen Unterstand unter einer Straßenunterführung. Als der Regen aufhörte, ging es weiter am Fluss entlang über Ruse nach Maribor. Hier fanden wir ein Hotel mitten in einer Stadt, die voller Leben war. Die Hotelsituation hatte sich inzwischen entspannt, sodass wir nicht schon morgens suchen mussten. In der Fußgängerzone fanden wir auch ein originelles Restaurant zum Abendessen. Die Preise waren für unsere Verhältnisse paradisisch.

Mi., 18.08.

Ich hatte inzwischen schon Kontakt mit meiner slowenischen Bekannten Viktoria in Ljutomer aufgenommen, die ich in der Regel einmal pro Jahr besuche, um Wein und Kürbiskernöl zu kaufen. Sie besitzt dort einen Weinberg, den ihr Neffe Josef betreibt. Also fuhren wir über Ptuj

mit einer wunderschönen Burg in Ormoz von der Drava weg in Richtung Ljutomer. Am Weinberg wurden wir mit einem großen Hallo empfangen. Josef hatte schon Essen vorbereitet und Wein war ja auch genug vor Ort. So hatten wir einen sehr schönen Nachmittag und man hätte denken können, in der Toskana zu sein. Übernachten konnten wir auch ganz in der Nähe im Haus des Bruders, der in Deutschland arbeitet und nur zweimal im Jahr sein Haus bewohnt.

Ganz in der Nähe liegt auch Jeruzalem, ein wahres Naturparadies und der Ormosko See. Die Region ist bekannt für ihre hervorragenden Weine. Gastfreundschaft wird in Slowenien noch großgeschrieben.

Do., 19.08.

Heute sollte es eigentlich zum Endziel der Tour gehen und zwar über Varazdin an die Stelle, wo Drava und Mur zusammenfließen. Da ich noch einen Test für Kroatien brauchte und das Testzentrum in Ljutomer erst um 14 Uhr öffnete, entschied ich mich von Ljutomer Richtung Österreich nach Radgesburg zu fahren und von dort aus mit dem Zug nach München. Norbert und Poldi schlossen sich an, Ippi und Hennes fuhren alleine weiter.

Die Fortsetzung schreibt Ippi weiter, ich darf mich auch im Namen von Poldi bei Norbert, Hennes und Ippi für die guten Windschatten auf dieser schönen Tour bedanken. Poldi stieg an diesem Tag so gegen 20 Uhr in Salzburg aus dem Zug, Norbert und ich waren gegen 22 Uhr in München.

Euer Egon

Die Mannschaft an der Zollstation an der kroatischen Grenze nahm es ganz genau und der Impfpass sowie der Personalausweis wurden akribisch überprüft. Hier wäre Egon nie durchgekommen ohne PCR-Test.

Die Straßen waren hervorragend und es rollte gut. Die Landschaft war von einer

überwältigenden Schönheit, der Verkehr gleich Null und die Temperatur über 26°C, besser konnte es nicht sein. Wir legten einen höheren Gang ein, um gegen Mittag in der Nähe von Varadin zu sein und die Sonne eventuell am Flussufer genießen zu können. Wir entschlossen uns also, bis zum Zusammenfluss von Drava und Mur zu fahren, in der Hoffnung dort sicher ein Quartier zu finden.

Leider gab es keinen Weg, der unmittelbar am Fluss verlief, und so fuhren wir durch endlos viele verlassene Dörfer, bis wir wenigstens einen Tante-Emma-Laden fanden, um Wasser und ein paar Bananen zu kaufen.

Kurz vor Varazdin kamen wir wieder in Flussnähe. Die Drau wird hier gestaut und man konnte auf der Staumauer fast die ganze 90 Kilometer Strecke bis Legrad am Fluss zurücklegen. Die Landschaft ist fast unberührt und es war nicht einfach, den richtigen Weg zum Zusammenfluss zu finden. Viele kleine Wege und

ohne Beschriftung, doch dann hatten wir es geschafft.

Endlich hatten wir auch mal eine Strecke über 130 km zurückgelegt (siehe Foto).

Nach einer kleinen Begehung der Gegend ging es nach Legrad Dorf, um dort nach einem Quartier zu suchen. Fehlanzeige, denn das Dorf hatte zwar ein paar Häuser und ein ehemaliges Kloster, aber das wurde gerade zum Luxushotel umgebaut.

Eine Gruppe versoffener Zeitgenossen sprach uns an und wollte wissen, woher wir kommen. Wir erzählten von unserer Tour und der Suche nach einem Hotel. Der Wortführer nannte sich Erich, er sprach deutsch und war gebürtiger Österreicher und gab uns einen Tipp. Gleich 40 km von hier gibt es ein Golfhotel. „Ich werde für euch ein Zimmer bestellen“, versprach er. Gleich griff er zum Telefon und sagte „alles ok“. Auch auf unsere Frage hin, wie wir von dem Hotel mit Bus oder Bahn nach Maribor kommen,



Spital



Schlemmen in den Weinbergen



Die Hängebrücke mit 97 m Länge ist eine technische Meisterleistung.



hatte er eine Antwort. „Das macht mein Sohn und morgen um 10 Uhr holt er euch ab.“

Gesagt, getan, machten wir uns auf den Weg zum King Hotel in der Mitte von nowhere. Das Hotel war in Ordnung, ebenfalls wie die Preise für das gute Abendessen und die Übernachtung.

Gut gelaunt warteten wir nach dem Frühstück auf unseren Transfer, doch daraus wurde nichts. Auch nach einem Anruf und der Zusage, er müsste schon unterwegs sein, tat sich nichts und so rüsteten wir uns für die Fahrt nach Maribor. In Prelog machten wir eine kleine Pause und versuchten noch einmal Erich zu erreichen, aber nein, er meldete sich einfach nicht mehr.

Also auf und durch hieß die Devise. Wir waren gut in Fahrt und bei einer Kreuzung fuhr Hennes über eine Brücke und ich geradeaus in der Annahme, dass Hennes mir folgt. Nach etlichen Kilometern entlang des Stausees war der Weg nahe der Stadt Varazdin zu Ende und ich in einer Gruppe von Landfahrern. Auf der Rückfahrt aus dieser Sackgasse traf ich Hennes wieder und wir setzen die Fahrt gemeinsam fort. Über endlose, kleine, steinige Pfade irrten wir etliche Kilometer parallel zur Drau in Richtung Dubrava. Hennes Garmin, der Radcomputer an seiner Seite, hatte sich bei dem Wegechaos schon verabschiedet und jetzt kamen wieder Sonne und Mond als Orientierung zum Zug.

Die Hitze setzte uns ganz nett zu und so nahmen wir jede Gelegenheit wahr, um Flüssigkeit zu uns zu nehmen. Kneipenmäßig ist Kroatien allerdings Diaspora, nur sehr selten findet man eine nette Kneipe oder ein Café am Wegesrand.

Bei einer Abzweigung Richtung Ormoz kam es zu einem Missverständnis. Ich fuhr nach rechts und Hennes weiter geradeaus. Nach einigen hundert Metern drehte ich um, weil mir klar wurde, dass dies keine Abkürzung ist. Hennes war schon so weit weg, dass ich wenig Bock

hatte, hinterher zu hecheln. Ich sendete ihm eine Nachricht, dass unser Treffpunkt in Ptju in dem schönen Lokal am Fluss sein sollte.

Der Grenzübergang war nicht besetzt und der Verkehr gleich Null. Über schöne kleine Wege in herrlicher Natur kam ich in Ptju, an ohne Hennes anzutreffen. Nach einem guten Stück Kuchen und einem Cappuccino ging es auf die letzten 35 km nach Maribor.

Als ich an unserem Hotel im Herzen der Stadt ankam, hatte Hennes schon eingeecheckt. Er war auch erst zehn Minuten dort und berichtete, dass er Ptju nicht erreicht hat, da er den Fluss auf der rechten Seite vermutet hatte.

Den Abend verbrachten wir bei gutem Essen in einem vollen, lebendigen und lebenslustigen Restaurant im Zentrum der Stadt.

Früh am Morgen buchte ich mit sehr viel Mühe die Rückfahrt über Graz nach München. Es wäre ja zu schön gewesen, wenn mal etwas auf Anhieb klappen würde. Als wir zum Bahnhof kamen, hieß es, der Zug fällt aus und es geht mit dem Bus nach Graz. Die Räder wurden separat transportiert und kamen erst eine Stunde später an. Das Hotel Wiesler lag direkt an der Mur gegenüber dem Schlossberg und ließ keine Wünsche offen. Eine Besteigung des Schlossberges mit anschließendem Abendessen in der Altstadt rundete den Besuch dieser schönen Stadt ab.

Die Quintessenz der Reise: eine einfach schöne Landschaft, nette Menschen, gute Küche und das Wichtigste: eine tolle Kameradschaft der Beteiligten.

Wir machen es wieder.

Euer Ippi



Maribor haben wir erreicht

Workride Challenge 2021

Seit 2016 gibt es die BMW Radsport Workride Challenge, zur Saison 2021 habe ich die Auswertung von Jürgen Knupe übernommen. Nach einem Jahr im Amt kann ich sagen, dass die Auswertung und der Kontakt mit den Kollegen großen Spaß macht. Corona hinterlässt auch bei den Pendelfahrten in die Arbeit eine große Delle, einige Kollegen sind ausgestiegen, viele sind aufgrund von Home Office seltener in die Arbeit geradelt als in den Jahren zuvor.

Mein persönliches Pendeljahr 2021 war mit 63 Pendelfahrten nicht auf dem Niveau von vor Corona, aber ich konnte alle Arbeitsfahrten mit dem Fahrrad erledigen, ein kleiner Erfolg für mich. Im Winter 20/21 habe ich mehrmals die Radel-Winterhandschuhe gegen Skifäustlinge getauscht - es war wirklich kalt. Meine beiden Stürze waren das Negativ-Highlight, einmal zu schnell auf eine Eisplatte, einmal eine Kurve im Herbst anders gefahren als sonst, schon lag ich. Beim zweiten Sturz ging die Jacke kaputt. Im

Sinne meines schwäbischen Nachhaltigkeitsgedankens habe ich die Jacke zum Hersteller nach Österreich zur Reparatur geschickt. Bemerkenswert ist, dass ich die Jacke nach zwei Wochen, wie neu, wieder zurückbekommen habe! Meine Abschürfungen am Ellenbogen und am Knöchel sind langsamer verheilt - man wird alt.

Mein Natur-Highlight war sicher der Tag, als sich eine vermutliche Ringelnatter vor mir auf dem Schotterweg in der Allacherlohe gesonnt hat. Angehalten habe ich, aber für ein Foto war ich zu langsam.

Wer in 2022 bei der BMW Radsport Workride Challenge teilnehmen möchte, schreibt mir gerne eine E-Mail: patrick.raith@bmw.de

Die Gewinner der 2021er Ausgabe sind Gero Hornberger mit 9600 km und Rico Schnorr mit 194 Fahrten. Euch beiden einen herzlichen Glückwunsch.

Patrick Raith

	Rangliste	km gesamt	Januar	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	September	Oktober	November	Dzember	km monatlich
1	Wendehagen Gero	1440	6000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2	Schwaner Gero	1272	6000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3	Walt Sebastian	1089	6071	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4	Schwaner Gero	1089	6071	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5	Wendehagen Gero	1089	6071	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6	Wendehagen Gero	1089	6071	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7	Wendehagen Gero	1089	6071	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8	Wendehagen Gero	1089	6071	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9	Wendehagen Gero	1089	6071	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10	Wendehagen Gero	1089	6071	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11	Wendehagen Gero	1089	6071	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12	Wendehagen Gero	1089	6071	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13	Wendehagen Gero	1089	6071	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14	Wendehagen Gero	1089	6071	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15	Wendehagen Gero	1089	6071	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16	Wendehagen Gero	1089	6071	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17	Wendehagen Gero	1089	6071	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18	Wendehagen Gero	1089	6071	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19	Wendehagen Gero	1089	6071	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20	Wendehagen Gero	1089	6071	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21	Wendehagen Gero	1089	6071	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22	Wendehagen Gero	1089	6071	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23	Wendehagen Gero	1089	6071	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
24	Wendehagen Gero	1089	6071	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
25	Wendehagen Gero	1089	6071	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
26	Wendehagen Gero	1089	6071	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
27	Wendehagen Gero	1089	6071	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
28	Wendehagen Gero	1089	6071	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Two Vulcano Sprint / 2VS

Ins Leben gerufen wurde dieser Event im Süden Italiens von Juliana Buhring. Wer Sie nicht kennt - eine Langstrecken-Ikone, Buchautorin und Halterin eines Guinness-World-Record der schnellsten Weltumrundung mit dem Rad als Frau. Das Buch dazu: This road I ride.

Am 15. Oktober 2021 fand die dritte Austragung dieses Langstrecken-Rennens statt. Dieses Mal in umgekehrter Reihenfolge: vom Ätna zum Vesuv.

Eckdaten: +1.000 km +24.000 Hm - Jahreszeit: Mitte Oktober - self-supported - Team oder Solo

Wir - Christoph, Martin, Christian und ich - haben uns für die Anreise mit dem Zug entschieden. Meine Skepsis war schnell verflogen, als ich merkte, wie schnell die großen Distanzen in

Italien mit dem Frecciarossa bewältigt werden - inkl. Fahrrad (zerlegt) im Handgepäck.

Am Mittwoch stiegen wir nach der Überfahrt auf Sizilien in Messina aus dem Nachtzug aus und radelten bis Nicolosi am Fuß des Ätna. Hier in Nicolosi sollte am Freitag um 5 Uhr das 2VS gestartet werden. Zuvor war am Donnerstag Anmeldung mit Rider-Briefing und viel Gelegenheit, bei Arancini (frittierte gefüllte Reisbällchen, sizilianische Spezialität) die Helden der Landstraße (Frauen und Männer, Neulinge und Profis) kennen zu lernen.

Freitag, 5 Uhr - nach dem Count-Down durch den Bürgermeister ging es gleich die Nord-Auffahrt zum Ätna auf ca. 1.850 m hoch. Mit den ersten 1.100 Hm in den Beinen wartete eine fordernde Abfahrt - zum Teil noch im Dunkeln, Temperaturen nahe dem Gefrierpunkt mahnten



Freitag, 15. Oktober 2021, 5.00 Uhr - Start in Nicolosi



Lichter von Catania - Auffahrt Nord zum Ätna



Südauffahrt zum Ätna



Abendstimmung - Blick auf die Straße von Messina und Sizilien



Sonntag, 17.Oktober 2021 - Morgenstimmung im Nationalpark Sila

zur Vorsicht, dazu immer wieder Ascheflächen auf der Straße. Kurze Zeit später - inzwischen sonnig und wolkenlos, der zweite Anstieg: Ätna-Süd - der Vulkan mit seiner weißen Kuppe und einer leichten Rauchfahne. Es sah sehr friedlich aus, wenngleich die Lava-Felder deutlich machten, welche Gewalt von einem Vulkan ausgeht.

Das Feld hatte sich inzwischen aufgelöst. Jeder folgte seinem Rhythmus über das Auf- und-Ab. Ich erreichte am frühen Nachmittag Messina, um mit der Fähre zum Festland zu gelangen. Dort weiter bis Scilla. Ein malerischer Ort und für die 2VS-Rider das Tor zum Aspromonte Nationalpark. In Scilla hieß es Proviant aufzustooken, um die nächsten 150 km durch den Nationalpark gut zu meistern. Meine Entscheidung reifte, an diesem Tag den langen Anstieg bis auf 1.600 m ü.M. noch zu bestreiten, dann ein paar Stunden im Ort Gambarie zu pausieren. Im Nachhinein zeigte sich die Entscheidung als vorteilhaft. In der Nacht zog

ein heftiges Regengebiet durch, das einige der Ultradistance-Rider, welche zu minimalistisch unterwegs waren, förmlich aus dem Rennen fegte.

„Minimalismus ist ein Teil des Spiels“ - hier entscheidet jeder selbst, was er als unbedingt notwendig und lebenswichtig für maximal 108 Stunden auf dem Rad dabei haben will. Spitzenfahrer setzen auf ihre Geschwindigkeit und haben schätzungsweise keine zwei Kilogramm in ihrem Seatpack/Oberrohrtasche. Andere mit Schlafsack, größerem Umfang an Kleidung und Proviant, leichte fünf bis sechs Kilogramm zusätzlich am Rad, die jeden Höhenmeter mittransportiert werden wollen.

Um halb vier startete ich auf meinen zweiten Streckenabschnitt. Dieser brachte mich über 500 km weit durch den Nationalpark Aspromonte und den Sila Nationalpark bis nach Morano Calabro. Die Eindrücke waren besonderer Art. Abgelegene Straßen, zum Teil mit Gravel-Cha-



Sanfte Hügel - Provinz Consenza in Kalabrien

rakter, ein Gebiet mit hunderten von Windkraftanlagen, Espresso, Panini, Pizza, Gelato - was das Herz begehrt. Alles kombiniert mit unzähligen Anstiegen und Abfahrten - die Nacht zwölf Stunden lang und bitter kalt, da die Strecke meist auf einer Höhe von etwa 1.200 m ü.M. verlief.

Wieder ein Stück dem Ziel näher. Im Ort Morano Calabro wurde ich freundlich empfangen. Nach Pasta und Pizza noch ein paar Stunden ausgeruht, um morgens gegen drei Uhr die nächsten 500 km anzugreifen. Klares Ziel im Fokus: spätestens Dienstagnachmittag bis 17 Uhr das Ziel in Ercolano am Fuße des Vesuvs zu erreichen.

Dieses letzte lange Teilstück zeigte sich nicht nur durch seine wundervolle landschaftliche Schönheit, sondern erwies sich als der mental herausforderndste Abschnitt. Als sich die Sonne in der Früh zeigte, war ich schon am Klettern, hoch auf eine Anhöhe 600 m ü.M., zur

24 Meter hohen Statue Cristo Redentore. Von dort oben ein herrlicher Blick auf das Tyrrhenische Meer und die Küste von Maratea. Die Route folgte nun eine Weile der Küste vorbei an leeren Stränden, bis es am Nachmittag Richtung Monte Gelbison ging. Ein Riese von Berg, Kategorie: HC - nicht nur die lange Anfahrt war kräfteaubend, sondern auch die bis zu 22 Prozent steilen Rampen auf der 12 km langen Aufahrt. Der Berg war in einer Extraschleife zu erklimmen. Wieder am Ausgangspunkt angekommen, führte die Route zurück zur Küste. Gefühl - nach einer halben Ewigkeit - endlich, in den frühen Morgenstunden ebenes Gebiet. Über viele Kilometer ging es nun bis nach Salerno. Ein Espresso-Bar-Stopp um halb sechs Uhr brachte wieder Energie in den Körper. Von dort weiter in den Tag hinein immer der Amalfi-Küstenstraße entlang bis nach Sorrento. Das erste Mal erblickte ich hier den Vesuv.



Statue Cristo Redentore in Morano Calabro



Dienstag, 19. Oktober 2021 - Salerno bei Sonnenaufgang



Amalfiküste

Das Ziel im Blick - und schon war ich mittendrin auf den vollen Straßen, die das Einzugsgebiet von Neapel markieren - auf vollen Straßen und an Häuserschluchten vorbei: ... endlich, endlich war Ercolano erreicht und es ging in den letzten Anstieg. Der Via Vesuvio folgend, ging es hoch auf 1.000 m ü.M., zum höchstgelegenen Parkplatz. Ab hier hieß es: „Beine hoch und Ausrollen“ - Die Abfahrt bis zur Ziellinie, welche auf schönen 300 m ü.M. in Halbhöhenlage von Ercolano lag, gab den Blick frei auf Neapel und das Meer - herrlich!

Am Dienstag um 15 Uhr überquerte ich die Ziellinie nach 106 Stunden, 1.200 km mit 24.000 Hm. Kurz durchschnaufen - um mich ein paar Stunden später gegen 19 Uhr zur Finisher-Party einzufinden. Ein toller, geselliger Abschied, um das Erlebte in Gesprächen zu verarbeiten, Abschied zu nehmen vom Abenteuer 2VS, sich selbst als Sieger zu feiern, und natürlich die Schnellsten zu ehren - Bella Italia!

Das 2VS, ein Konzept, welches die Härte einer Langstrecke verbindet mit Bildern und Geschichten der Landstraße. Um diese Eindrücke einzufangen, begleitetet ein eigenes Dokumentations-Team die 2VS-Rider. Zusammengefasst wird damit deutlich: Jeder ist ein Sieger, jeder hat seine persönliche Geschichte auf den 1.200 km geschrieben und verlässt Napoli anders als er angekommen ist.

Markus Spieth



Blick auf Maratea - Küste Tyrrhenisches Meer

BIKE Festival und Epic Ride am Gardasee

Lange erwartet und dennoch kurzentschlossen nahm ich den Besuch des BIKE Festivals in Riva zum Anlass, einen Befreiungsschlag aus der Corona-Krise und meiner absolvierten OP-Serie zu wagen. Mit von der Partie natürlich Tochter Lilli sowie ihr 29er Trek Superfly, welches bei ihrem Junior-Race zum Einsatz kommen sollte.

Im Vorfeld des von Mai auf Mitte Oktober verschobenen Jahres-Highlights startete ich einen Rundruf beim Team Zwillingcraft, jedoch konnte sich nur Christl, unsere Juniorin, damit anfreunden, am Samstag bei der Ronda Piccola zu starten. Somit trafen wir uns zur Lagebesprechung am Freitagabend an unserem, am alten Hafen von Riva gelegenen, Hotel Bellavista auf



Der alte Hafen von Riva mit der Bastione, ein schönes Ziel am ersten Abend des BIKE Festivals

eine schöne Pizza. In lockerer Atmosphäre im Außenbereich gingen wir Christls Rennen proaktiv durch und kamen überein, dass eine Verpflegungsstelle durch mich und Lilli für die kurze Strecke wenig Sinn machte. Ich konnte aufgrund meiner nicht sehr lange zurückliegenden Handgelenks- und Rückengeschichte sowieso keinen ernsthaften Renneinsatz in Erwägung ziehen. Somit schien mit dem Samstag ein lockerer Tag in Aussicht, welches sich als klassischer Trugschluss herausstellen sollte.

Am nächsten Morgen weckte uns die Sonne und mich meine innere Rennuhr und wir beschlossen kurzerhand, dem Rennstart um 7:30 Uhr im Zentrum Rivas beizuwohnen. In Windeseile erreichten wir bei kühlen drei Grad die Startgerade in der Fußgängerzone und ich konnte sofort ein paar Bekannte aus dem Elite-Mastersbereich begrüßen. Ein kleiner Schwatz mit Julian Philipp, dem derzeitigen Dominator der Ü40-Altersklasse auf den Marathon-Extremstrecken, und ein Wiedersehen mit Andi Plank, meinem MTB-Challenge-Serie Lieblingsrivalen und -sieger, löste bei beiden Fragezeichen zu meinem Zuschauerstatus aus. 2022, so beteuerte ich, würde ich wieder ins Rennengeschehen eingreifen, sofern es Heilungsprozess, Motivation und die Bestimmungen zulassen. Derweil wünschte ich den beiden ein gutes Rennen und zusammen mit Lilli erreichten wir noch rechtzeitig den Elite-Startblock der Extrema-Strecke. Dort waren in der ersten Startreihe sehr prominent die beiden Trek-Factory-Teamfahrer mit den Startnummer 1 und 4 platziert. Die Nr. 1 gehörte der frisch gebackenen und erst 19 Jahre alten MTB-Marathon-Weltmeisterin Mona Mitterwallner aus Tirol, die sich auf dem harten Rennkurs auf Elba gegen die etablierte Welt-Elite durch-

gesetzt hatte. Nr. 4 bezeichnete das Teambike von Sascha Weber, der als ehemaliger deutscher Marathon-Meister ebenfalls neu zum Team dazustieß. Auch Julian hatte einen Rennfahrer seines Teams Rocklube in der ersten Startreihe platziert, war doch sein Schützling Andi Seewald als Extremstrecken-Spezialist im vergangenen Winter zum Profi-Team Canyon Northwave gewechselt und hatte nach Gewinn des EM-Titels doch glatt den ersten deutschen Weltmeistertitel nach Hause gebracht.

Bis zum Startschuss konnten wir die adrenalingeladene Stimmung diesmal aus der Zuschau-

erperspektive spüren und sie entlud sich innerhalb weniger Sekunden nach dem neutralisierten Start. Wir passten noch die weiteren Starts bis zur Ronda Piccolo ab, wo wir Christl lautstark anfeuerten, bevor wir uns zum Frühstück begaben.

Danach nahmen wir den Besuch des BIKE Festivals in Angriff, wobei das Ausleihen zweier passender E-Bikes für unsere kleine Abenteuer-tour in Richtung Ledrosee zur Challenge wurde. Denn nachdem alle Promi-geführten Gruppen um Karen Eller, Holger Meyer und Co. mitsamt der begehrten E-Bikes schon Richtung Berge



Erste Startreihe der Elite-Profis zur Ronda Extrema beim Scott Riva BIKE Marathon

unterwegs waren, hieß es zunächst warten, checken und bei den ausgesuchten Bike-Herstellern auf unsere Lage aufmerksam machen. Mit der Info, dass E-Bikes im Trentino nur an Kinder ab 14 Jahre verliehen werden dürfen, wurde unser Projekt noch zusätzlich torpediert. Maximal flexibel sagte ich bei einer renommierten Bikemarke einfach zu, da dort gerade ein Größe-S-Bike frei wurde, es war ausgerechnet ein Trek E-Caliber Minimal-Assist Bike, welches mit einem Fazua-Motor und einem 250 Wh Akku ausgerüstet war. Nach den Worten des Servicemanns, dass ich mit dem 60 Prozent-Ladezustand mindestens 1 Stunde weit komme und einem, in Anbetracht unserer geplanten Tour, aufkommenden mulmigen Gefühl nahm ich das 18-kg-Bike trotzdem dankend entgegen.

Am Tourplan hielten wir natürlich fest, nur eben mit leicht veränderten Rahmen- bzw. Akku-Bedingungen, denn nun musste auch Lilli Trek Superfly für unsere Zielerreichung herhalten. Es ging darum, zu zweit innerhalb der verbliebenen Tageszeit die Schlüsselstellen Passo

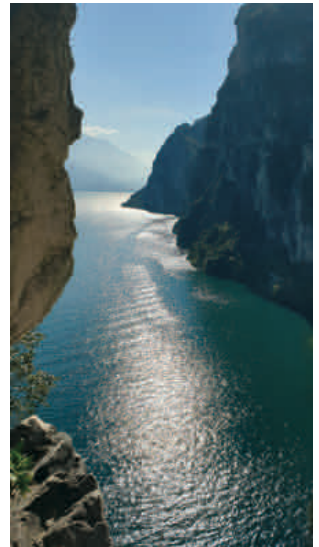
Guil und Passo Rocchetta zu erreichen - wie, war praktisch egal ! Dass wir nicht bedingungslos an der 1200 Hm-Rundtour festhielten, war in Anbetracht des halben E-Bikes sowieso klar und die Exit-Strategie bei leerem Akku relativ einfach... Umkehren oder Schieben, naja... nicht wirklich. Nur eben wollte ich ausreizen, was mit einem State-of-the-Art E-Bike heutzutage alles möglich ist und Lilli war ganz heiß auf ihre erste richtige Gardasee-Tour.

Und so starteten wir beide auf der bekannten Ponalestraße Richtung Ledrosee, Lilli per pedes auf ihrem Trek und ich auf dem E-Caliber im Neutral-Modus. Das Mehrgewicht der 18 kg war mit dem Remote-Lockout des Fahrwerks beinahe nicht zu spüren, evtl. lag es aber auch an der Motivation und an dem Traumwetter. Bei Lilli sowieso, die das erste Mal auf dieser hochfrequentierten und mit spektakulären Tiefblicken gespickten Piste unterwegs war und die Steigung gar nicht merkte.

Die Überholmanöver der voll-unterstützten E-Piloten konnten uns nicht anstacheln, muss-



Lilli neben den beiden Treks mit Nordufer, San Giovanni und der Burg von Arco im Hintergrund



Spektakuläre Gardasee-Küste von der Ponalestraße aus

ten wir schließlich mit unserer Muskel- und Akku-Power gut haushalten. Die Langsamsten waren wir aber auch nicht, und so cruisten wir ganz lässig am voll-besetzten Ristorante der Ledro-Schlucht vorbei. Bis Biacesa di Ledro, unserem Abzweig in die Vertikale, hatten wir auf dem mehr oder weniger steilen Radweg bereits zu kämpfen und ich rief schon mal die verschiedenen Unterstützungsstufen des E-Calibers ab. An den ganz steilen Rampen schob ich Lilli in der gewohnten Weise an und erhielt damit einen guten Eindruck von der Charakteristik des geliebten Treks. Am Abzweig bei Hm 500 dann die erste Pause mit Getränk und Riegel, die sich durch Austausch mit anderen Bikerfamilien, die sich gänzlich ohne E-Power und teils mit Anhänger abmühten, angenehm verkürzte.

Es folgten die nächsten 400 beinharten und mir sehr gut bekannten Hm Richtung Leano. Da es für Lilli nun zu steil wurde, tauschten wir die Bikes und sie kam in den Genuss von 150 Watt extra Power. Ihre ca. 150 zusätzlich getretenen Watt reichten im Turbo-Modus für die Bewältigung der extremen Betonpassagen. Allerdings musste der richtige Gang anliegen, sonst schaffte es auch der Fazua nicht mehr, seine Kraft auf die Straße zu bringen. War es für Lilli eine Offenbarung solche Anstiege im Sattel zu bestehen, konnte ich mich über mangelnde Pulswerte und niedrige Kadenzen an Bord des Superfly nicht beklagen. Nach der Hälfte der Steigung erhielt Lilli von mir deswegen den Rucksack und die schwere Satteltasche zum Shuttletransport. Bei Ankunft im Hochtal tauschten wir alles wieder, da es nun erträglich flach wurde, allerdings war das Reichhöhe/Reichweite-Kontingent laut Display am E-Caliber auf nunmehr ein Segment geschmolzen. Nach kurzer Einschätzung von bereits zwei verbrauchten Segmenten bei $\frac{3}{4}$ der Bergaufstrecke, konnte eine erfolgreiche Rundtour mit der restlichen verbliebenen Akkuleistung evtl. klappen. Allerdings ging das E-Caliber im

weiteren Verlauf des Forstwegs bereits einige Male auf Not-Modus und ich konnte Lilli nicht mehr verlässlich schieben. Wir entschieden, trotzdem die Tour durchzuziehen, Lilli teilweise im Schiebemodus und ich im halben Schubbetrieb. So erreichten wir beide ziemlich fertig nach insgesamt zweieinhalb Stunden und gut 1100 Hm die ersehnte Anhöhe und Freifläche beim Passo Guil auf gut 1200 m, wo wir den Rest unserer Vorräte genüsslich verzehrten.

Nun ging es im leichten Sinkflug in den exponierten, mit Aussichten und Felsnasen gespickten Trail in Richtung Passo Rocchetta. Das E-Caliber lag dabei sehr satt auf dem Trail und zeigte keinerlei Handling-Nachteile im Vergleich zu einem normalen Enduro-Bike. Lilli hatte hinter mir folgend ihren Spaß auf der immer wieder atemberaubenden Strecke. Am Serpentinanstieg zum Passo versuchte ich diesen im Sattel zu bewältigen, leider spielten mir dabei die Abnutzung des Weges mit einer Stufe und evtl. meine mangelnde E-Bike-Fahrtechnik oder die fehlende Akku-Leistung einen Streich und ich musste schiebend die Felscharte erklimmen. Die Bikes neben dem Trail geparkt, erklimmen wir noch weitere Hm für eine bessere Aussicht auf die Rocchetta-Felsen und den 1000 m tiefer liegenden Lago. Für uns beide ganz großes Kino, was ich noch toppte und uns die ultimative Aussicht über weitere 100 Hm über die mitgebrachte DJI Air 2s in 4K verschaffte. Nicht ganz einfach bei den extremen Windbedingungen, die Rocchetta ohne direkte Sichtlinie zu umrunden, schaffte ich es über das Kamerabild und der damit verbundenen Handyanzeige einigermaßen gut zurückzukehren. Nach einem weiteren Automatik-Shot waren die Bilder im Kasten und die Zeit für die Abfahrt knapp. Entsprechend flüssig nahmen wir den Downhill-Trail in Angriff, wobei Lilli mit ihrem 29er Hardtail und abgesenkter Sattelstütze erstaunlich gut zurechtkam und die allermeisten Passagen fahren konnte. Bis Pregasina waren die Bremsen

jedenfalls aufgewärmt und danach gab es im Ponale-Slalom kein Halten mehr. Bei den Gefahrenstellen und der richtigen Kurvenlinie erhielt Lilli vorsichtshalber eine Warnung und Instruktion, damit sie nicht mit unangepasster Geschwindigkeit oder irgendwie die Schwierigkeiten meistern würde.

Viel zu spät aber glücklich erreichten wir nach der erfolgreichen Rundtour das Festivalgelände, welches sich an diesem Samstagabend zur Open-Night und somit zur Partyzone verwandelt hatte. Nach der Abgabe des E-Caliber am Trek-Stand ohne Beanstandung verleitete uns die positive Stimmung zum Verweilen. Die angebotenen Köstlichkeiten ließen wir uns im Liegestuhl in Anbetracht des gerade erlebten Epic-Rides während des Sonnenuntergangs richtig schmecken. Bei der Gelegenheit interviewte ich die am Morgen des Tages erblickte Nr. 1 und konnte feststellen, dass Mona nicht nur die Extrema-Strecke der Damenwertung gewonnen hatte, sondern auch noch ein sehr taffes Mädels ist. So holte ich mir ein paar

wertvolle Tipps für eine evtl. erfolgreiche Bike-Karriere für Nachwuchsfahrerin Lilli... ich sage nur: bleibt der Spaß, kommen die Erfolge!!!

Auf dem Weg zum Ausgang wurden wir vom Dauer-Grandmasters-Sieger Mathias Ball und ebenfalls frisch gebackenen Weltmeister und seiner gleichwertigen Partnerin Katrin Schwing vom Team KS Trek begleitet, wir kannten uns noch von der Masters-EM und einigen anderen Langstreckenrennen. Auf Nachfrage berichtete er über seine Panne im Rennen, die durch Abfahren seines Schaltwerk-Akkus durch einen Konkurrenten entstanden war und er in der Abfahrt nicht gleich merkte. Daraufhin musste er mangels Schaltpower aufgeben - ich musste schlucken und dachte mir, nur gut dass dies beim E-Bike eher nicht passieren kann, da merkt man in der Regel sofort den Verlust von Akku-Power! Danach enternten wir das Hotel und ließen den Tag bei einem schönen Abendessen ausklingen. Schließlich war dies für Lilli der ultimative Bike-Test und die nötige Vorbereitung für das morgige Kids-Race!?!



Spektakuläres Dronie-Foto von Co-Pilotin Lilli und Captain Oswald vor dem Rocchetta-Felsen und dem Monte Baldo-Massiv und Limone im Hintergrund

Der Sonntag wartete mit ebenso gutem Wetter auf und versprach ein schöner Renntag zu werden. Am späten Vormittag klinkten wir uns rechtzeitig bei der Scott Junior Trophy ein, praktischerweise direkt neben dem Festivalgelände in einem Park gelegen, und erlebten gerade den Start der U9 Juniorklasse. Was für ein Gewusel von motivierten Kids auf der Strecke, und was für ein Getümmel durch die beteiligten Eltern daneben - immer wieder ein faszinierendes Bild. Nach dem folgenden U11-Rennen konnte in der Pause zu den weiteren Wertungen die Strecke Probe gefahren werden, was sicher für ein optimales Setup, Linienwahl und die Renntaktik des kurzen Rundkurses für Lillis Rennen von Vorteil war. Einige andere Kids gesellten sich auch auf den Kurs und so konnten wir einige ihrer Konkurrentinnen unter die Lupe nehmen. Dann folgte endlich der Aufruf in den Startblock, indem zunächst eine gemeinsame neutralisierte Runde gefahren wurde und dann die eigentliche Startaufstellung erfolgte. Lilli erhielt einen begehrten Platz in der ersten Reihe und dem mit Jungs und Mädels zusammengelegten Feld, ein

echter Vorteil auf der kurvenreichen Strecke.

Gleich nach dem Startschuss kam Lilli als Zweite hinter dem führenden Jungen um die Ecke. Ich musste sie daraufhin ein wenig einbremsen, damit sie nicht im Rennen um die Spitze überpacen würde oder in kritischen Situationen mit den schnellen Jungs geriet. Im weiteren Verlauf setzte sich Lilli trotzdem kontinuierlich von ihren Verfolgerinnen ab, brachte mit sieben beherzten Rennrunden ein tolles Ergebnis über die Ziellinie und ich konnte eine sichtlich erschöpfte und glückliche junge Siegerin in Empfang nehmen. Mit Finisher-Medaille begaben wir uns zum verdienten Mittagessen und überbrückten damit die Pause bis zur Siegerehrung, die später auf der großen Bühne des Festivalgeländes unter tosendem Jubel und mit stolzen Kids und deren Papas und Mamas abgehalten wurde.

Mit diesem ergebnisreichen und damit auch heilsamen Gardasee-Wochenende sammelten wir Eindrücke, die uns noch lange in Erinnerung bleiben werden und uns sicher wieder gemeinsam hierherführen.



Voller Renneinsatz von Lilli bei der Scott Junior Trophy im Park von Riva

Ein solches Programm kann ich allen wärmstens empfehlen, die ihren Kids ebenfalls den Spaß am Biken näherbringen wollen!

Euer Oswald



Lilli nach der gewonnenen U13w und der stolze Papa als Betreuer und erster Gratulant

Mikro-Abenteuer in den Chiemgauer Alpen powered by E-MTB

Eine Konzeptentscheidung inkl. Praxiseinsatz und einer besonderen Begegnung

Ausgehend von den guten Erfahrungen des ersten Gardasee-Wochenendes seit langem Mitte Oktober, stand plötzlich die dringende Frage nach einem

multipel einsetzbaren E-MTB für unseren privaten Fuhrpark im Raum. Nicht nur ein bestimmter E-Antrieb als Unterstützungsmöglichkeit für ausgeglicheneres Training im GA1/2-Bereich sowie rückschonender Vortrieb, sondern auch der flexible Einsatz für mich und Lilli standen ganz oben auf dem Lastenheft.

Bereits seit längerer Zeit verfolgte ich dazu die E-Bike Branche, die inzwischen einige Technologie-Sprünge auf dem Gebiet der Federwegs- und Rahmengenometrie und der Antriebs- und Akku-Spezifikation in den Markt gebracht hat. Zudem hat sich einiges beim Rahmenmaterial und den verbauten bzw. auswählbaren Komponenten getan, welches auch auf die erhellenden Vergleichstests zu Funktion, Fahrverhalten und Verschleiß der neu aufgelegten E-Bike-Magazine zurückzuführen ist.

So gesehen hat der E-Bike Boom der letzten Jahre dazu geführt, dass die komplette Bike-Branche auf den Kopf gestellt wurde und sich neben der Eröffnung weiterer Nischen auch mittlerweile No-Name-Hersteller im Premium-Segment tummeln. Dies führt bei aller material- und logistikkosten-getriebenen Preissteigerung zu einem knallharten Wettbewerb im Bereich um alle Kunden, die inzwischen zu weit höheren Kaufpreisen bereit sind. Derzeit gipfelt der technologische Wandel mit der neuesten Akku- und Systemintegration, also z.B. mehr Reichweite/

-höhe durch Batteriekapazität, Leichtbau und effiziente Antriebs- und Schaltkonzepte, in Listenpreisen weit jenseits der 10.000 Euro Marke. Einige Unternehmen in Deutschland haben sich daher sogar für eine Anhebung ihres Jobrad-Kontingents auf die neue funktionalitäts- und kundenorientierte Schwelle von 15.000 Euro entschlossen.

Vor diesem Hintergrund der zuletzt erfolgten Technologiesprünge wollte ich auf keinen Fall einen Ladenhüter oder ein Bike mit alter Architektur an Land ziehen. So bekam ich mit den gesammelten Eindrücken von der IAA Mobility, den vielen Testberichten und den eigenen Probefahrten bei den lokalen Bike-Händlern und beim Bike-Festival ein gutes Gefühl für die Sache.

Das Fazit war: nicht zu viel Federweg und eine kleine Größe, um das Gewicht und somit das Handling für die geplante Doppelnutzung in einem akzeptablen Bereich zu halten, auf alle Fälle eine Top-Reichhöhe inklusive voller Motorpower, die längere Alpentouren ermöglicht und



Mit Lilli auf den Taubenberg - ein erster Test für das frische Bulls E-Allmountain

fiese Steilrampen auf alle Fälle niederbügelt. Leicht, aber nicht zu schwach war somit die Devisen, also genau der Gegenpart meines aktuellen Körperzustands, jedoch mit dem Ausblick, wieder mit Freude und Hoffnung auf Besserung in einen guten Trainingszustand hochzufahren.

Getreu dem Motto ‚Wie gesagt, so getan‘, stand nach Recherche und Berücksichtigung von Preis-/Leistungsverhältnis und der Innovationen auch schon die erste Probefahrt des aktuellsten Bulls Allmountain Sonic Evo AM SL-1 an. Mangels Verfügbarkeit zwar erst mal auf einem Enduro, jedoch in Größe, Ausstattung und Motor-/Akkuspezifikation ähnlich, war das träge Handling durch das Mehr an Federweg und erwartetem Übergewicht spürbar, jedoch die Längs- und Kurvendynamik, die Schalt- und Bremsfunktion sowie der Qualitätseindruck positiv. Zudem schien der nach Internet-Recherche problematische Akku-Mechanismus zum Herausnehmen und Wiedereinsetzen für mich handhabbar und ich testete mehrmals erfolgreich das Entnahme- und externe Ladeszenario. Summa summarum reservierte ich das in vier Wochen vorhergesagte 25-Jahre-Jubiläums-Bulls beim Händler für eine Probefahrt für Lilli und mich mit anschließender Kaufoption.

Es dauerte allerdings keine zwei Wochen und ich erhielt telefonisch das überraschende Angebot, ein Vorführ-Bike bereits jetzt Probe zu fahren und gleich mitzunehmen, was mir angesichts der aktuellen Phase von Materialknappheit und Lieferengpässen schon etwas surreal vorkam. Irgendwo könnte eine Falle zu vermuten sein, denn ich musste auf meinen High-End Graveler Ridley Kanzo Fast immerhin neun Monate warten. Zwei Tage darauf stand mein erstes E-Bike in der sichersten Ecke meines Kellers und wartete auf den ersten Großeinsatz. Um dafür gerüstet zu sein, fanden erst ein paar kleinere Touren vor der Haustüre und zusammen mit Lilli am Taubenberg bei Holzkirchen statt, welcher oft als Trainings- und Sichtungsg-

gebiet für den bayerischen Jugendkader herhält. Hier konnte ich das erste Mal die Uphillpower der 90 Nm und die Federwegsreserven von 140 mm spüren, die das Bike bei einem erstaunlichen Gewicht von 21,5 kg dank des Voll-Carbonrahmens aufbietet. Ein ähnliches Power-to-Weight-Verhältnis bieten meist nur sehr hochpreisige Bikes oberhalb der 8000-EUR-Marke. Auch die Balance beim erstmaligen Singletrail-Vergnügen mit deftigen Wurzel- und Stufenpassagen war sehr ausgewogen und so, wie es sich für ein potentes Allmountain anfühlen soll.

Dermaßen vorbereitet stand dem ersten richtigen Abenteuer in den Alpen nichts mehr im Wege, sollte ich meinen... denn am geplanten Tour-Abend des 27. November war mit einigem Neuschnee am Alpenrand ein echter Wintereinbruch angesagt. Dass ich mit der Dunkelheit vor Abfahrt plante, war dem Verwandtschaftsbesuch am Nachmittag in der Nähe geschuldet und ließ mich vorsichtshalber vier Leuchten mitnehmen. Bereits die Autofahrt von Bernau ins höhergelegene Hohenaschau verkam im Schneeestöber zu einer Teilprüfung ähnlich der Rallye Monte-Carlo. Bei 20 Prozent Sicht war der Gegenverkehr bereits im Schrittempo unterwegs, in meine Richtung war sonst niemand unterwegs, auch als ich auf den verlassenen Parkplatz der Kampenwand-Seilbahn einbog. Dort angekommen war ich wieder einmal froh über den X3, der mich sicher hierhin brachte und genug Platz im Interieur für das Bike und beim Umziehen der Bike-Thermoklamotten bereit hielt. Noch schnell die beiden Kuchen der Priener Bäckerei verdrückt und die LED's angepinnt, konnte nun das Snow & Bike Abenteuer seinen Lauf nehmen.

Es war stockdunkel und schneite „Katzen und Hunde“, als ich die Lupine Pico im 40 Prozent-Modus einschaltete: der erste Weg führte mich an der Seilbahn vorbei zur öffentlichen Straße hoch zum Einstieg der Forststraße. Leider kam mir just in diesem Moment der

Räumdienst in die Quere, der mir die schön verschneite Straße sichtlich abräumte und auch noch versalzte. Gut für den Autofahrer, schlecht fürs Bike schwappte mir im Windschatten des Räumfahrzeugs eine salzige Suppe entgegen. Nur 200 Meter, dann wars vorbei und die Einsamkeit und Winterpracht wieder hergestellt. Nach weiteren 300 Metern im Trailmodus auf der steilen verschneiten Schotterpiste folgte der Einstieg in den Sommerweg, der paradoxerweise gerade überhaupt keinen sommerlichen Eindruck machte. Auf dem meist leicht ansteigenden verschneiten Singletrail musste ich mich zunächst an eine schonende und vorsichtige Fahrweise herantasten. So verführerisch der mit 75 Prozent unterstützende Trailmodus auch war, musste ich situationsbedingt auf schneebedeckte Felsen und Wurzeln achten und öfters auf den Minimal-Modus wechseln, um eine mögliche Panne durch einen Reifendurchschlag zu vermeiden. Zwar ein echtes Luxusproblem der Neuzeit, jedoch lag die Priorität bei optimaler Traktion und damit reduziertem Reifenfülldruck und offener Federgabel-/Dämpfereinheit und nicht auf maximal schnellem Ankommen. Zudem musste ich achtgeben, vor dem Umfahren von Felsnasen mit Wurzeln und engen Kurven mit Stufen, nicht mit vollem Vortrieb dem Abhang zu nahe zu kommen oder im Abgrund zu landen!

Im weiteren Verlauf musste ich an einer Spitzkehre und zwei Uphill Rockgardens vom Bike und aktivierte hier jeweils den rettenden unterstützenden Schiebemodus. Dieser ist auch bei steileren Passagen gut zu händeln und nicht wie bei bisherigen Systemen etwa zu schnell, zu lückenhaft oder der Schalter zu wenig haltbar. Nun erreichte ich die steile Forstwegauffahrt zum Skigebiet und probierte mal den Turbo-Modus. Tatsächlich war der Schub gehörig und sogar für mich als gestandenem Uphill-Biker wie aus einer anderen Welt. Bei den steilsten Rampen um die 35 Prozent entlang der Bergwachthütte und der GoriAlm, die nun auf

schneebedecktem Asphalt gemeistert werden wollten, geriet jedoch trotz aller Unterstützung und Traktion das Mensch-Maschine-System an seine Grenzen. Die Schneehöhe bescherte besonders in den Steilkurven ein durchdrehendes Hinterrad und trotz aller Versuche des Gegenlenkens ein Abkippen des Bikes und sofortigen Stillstand. Ein paar Mal ging das so und konnte nur mit Durchschieben auf eine Gerade mit weniger Steigung und anschließendem vorsichtigem Anfahren überwunden werden. Die Schneehöhe wurde naturbedingt mit steigender Höhe nicht gerade weniger, aber ließ auf der entscheidenden langen Geraden bis zum Sattel gutes E-Biken zu. Hier musste ich mich beim Durchfahren der langgezogenen Kehre eher auf die durch Schneeerwehungen angewachsene Schneedecke von frischen 40-50 Zentimetern konzentrieren, anstatt die Aussicht auf den Chiemsee zu genießen. Da es sich aber bei diesen harschen Bedingungen nicht um eine ausgewiesene Genuss-Fahrt handelte, absolvierte ich eben im Turbo und Dank der 29 Zoll großen Laufräder und der kurzen 155 Millimeter Kurbeln diese Schwierigkeit, indem ich trotz Schneekontakt beim Pedalieren durchzog und eine dicke Spur in der Schneedecke hinterließ. Sowieso ist das ständige Treten in einem Unterstützungsmodus erste E-Biker-Pflicht, egal in welcher Situation man sich befindet, sofern man vorankommen möchte, erst dann folgt mit Prio 2 die korrekte Unterstützungsstufe und Gangwahl.

Die Strecke bis zur Kehre des nochmals steileren Schlussanstiegs zur Steinling Alm konnte ich so an der Grenze von fahrend zu beinahe schiebend im Sattel zurücklegen und hatte demnach nur noch 100 Meter zum rettenden Plateau. Dort angekommen, schien alles soweit verlassen zu sein und bei Querung zur Kapelle eröffnete sich immer mehr das komplette nächtliche Panorama mit den funkelnden Ortschaften am Ufer des Chiemsees. Beinahe ein Abbild des

inzwischen aufgeklärten Nachthimmels, kam bei Nachlassen des Adrenalinpiegels nunmehr die Wahrnehmung von Kälte und Wind in den Vordergrund und ich schoss geschwind einige Snow&Bike Fotos, als ich im Bereich der Steinling Alm eine Leuchte näherkommen sah.

Sollte es sich um jemanden von der Bergwacht handeln, der im Schutz der Hütte, draußen eine Beleuchtung bergwärts eilen sah und sich Sorgen machte? Oder jemand von den anderen Almen, der nachschauen wollte, wer sich zu später Stunde noch auf den Berg verirrte? Nach gefühlt ein paar Sekunden des Grübelns entpuppte sich der andere Lichtträger als Mountaineer, der nach gegenseitiger Begrüßung wissen wollte, was ich hier mache und wie ich auf den Berg komme, da er eine Schneespur gesehen hatte, die er nicht eindeutig zuordnen konnte und für einen zu voreiligen Skitourengänger hielt. Ich zeigte ihm stolz meine weiter hinten in den Schnee gestellte neue Errungenschaft und löste damit das Geheimnis, so war wohl in den Neuschneemassen und den auffrischenden Windböen meine Fahrrad-Signatur verloren gegangen. Zudem beteuerte ich dem staunenden Bergfex, die Fahrt als reinen Winter- und Bergtest durchgeführt zu haben und mich gut in dem Gebiet auszukennen, da es sich bei ihm um einen Local handeln musste, der sich vielleicht schon mal Sorgen um ‚verirrte Sportler aus anderen Gebieten‘ machen durfte. Nun war ich aber an der Reihe seinen Einsatzzweck zu erfahren, welches er mit einer ernüchternden Antwort konterte. Biwakieren - oben auf dem Gipfel bei den Kaisersaalen in einer geschützten Höhle, setzte er noch eine Schippe drauf und verwies auf meinen fragenden Blick hin zum fehlenden Equipment, wie etwa Biwaksack, wärmende Schichten und Koch-Geschirr auf den weiter hinten deponierten Expeditionsrucksack.

Okay, es waren gerademal minus drei Grad, eine sternklare Nacht, die auf zweistellige

Minuswerte heruntergehen könnte und ein Windchill, der das Ganze bereits jetzt auf gefühlte minus zehn Grad abkühlte. Ich brauchte für die Abfahrt meinen Atemschutz und eine frische, gefütterte Helmuntermütze und hatte die dicksten und neuesten Röckl-Fahrradhandschuhe Model Villach sowie Vaude MTB-Thermostiefel und drei bis vier Lagen Kleidung am Körper. Sein Angebot mitzumachen konnte ich aber bei aller Liebe zum Berg trotzdem nicht annehmen, wollte ich doch eine schöne Powderline mittels des Allmountains als Erster in den Schnee zaubern und am nächsten Morgen die anstehende Arbeitswoche aufnehmen. So trennten sich nach einem ‚Vui Spoß‘ unsere Wege wieder und er verschwand wie der Yeti erst in Richtung Hütte und dann hoch zu den Gipfelfelsen, die ihm Schutz bieten sollten. Erst ein paar Wochen später las ich in der Januar-Winteraushgabe der Bike, wer mir da begegnet war - es handelte sich um Florian Reiterberger, ein irrer Typ und ehemaliger Gebirgsjäger aus dem bayr. Voralpenland, der in einem großen Artikel seine Extrem-Wintererfahrungen während seiner Bike-Rennen im nordkanadischen Winter, Island und Finnland einem breiten Publikum schilderte und jede Menge essentieller Verhaltens- und Material-Tipps ums Überleben in der Kälte preisgab. Kein Wunder, dass ihn die im Bike-Magazin geschilderten Mikro-Abenteuer und Kälte-Trainings in der Heimat auch einmal an einem so schönen Wintersonntagabend auf die frisch verschneite Kampenwand verschlagen haben!

Wie versprochen lag nun eine delikate verschneite und verwehte Abfahrt vor mir und ich musste mir in Anbetracht der aufkommenden Einsamkeit, schließlich durfte nichts passieren, eine ähnlich defensive Fahrweise wie beim Uphill in Erinnerung rufen. Mit abgesenktem Sattel ging es also vorsichtig in die Abfahrt und ich musste besonders in den Steilrampen und Kurven aufpassen, noch mit ausreichend

Grip bremsen zu können oder in die vorgegebene Richtung kommen zu können. Die mit teilweise einem Fuß im Schnee durchfahrenen Kurven konnte ich nach kurzer Eingewöhnung mit Hinterradadrift am besten und einigermaßen kontrolliert bewältigen. Dazu brauchte es aber schon die breiten Serpentinaugen durch das Skigebiet und hinterließ dort schon wieder keine wirkliche Bikespur in der Landschaft. Ein Powdervergnügen, das man bei uns im Münchener Land eher selten erleben kann.

Die weitere Singeltrailsektion verlangte dann noch einmal volle Konzentration und konnte pannenfrei bewältigt werden. Dass es nicht mehr schneite, war nun ein großer Vorteil und erhöhte die Sicht im Kegel des Scheinwerferlichts auf das Maximum. Zielsicher erreichte ich nach einer sehr überzeugenden Up- und Downhill-Performance des Sonic-Evo den Seilbahn-Parkplatz und ließ das mit Schnee zugesetzte Bike wieder im X3 verschwinden. Das erlebte Mikro-Abenteuer und die Zusammenkunft am Berg mit einem Ähnlichgesinnten werte ich aller-

dings als ‚nicht zur Nachahmung empfohlen‘ und sollte aus Sicherheitsgründen mindestens zu zweit durchgeführt werden. Bei entsprechender Lawinenwarnstufe wären noch von allen Teilnehmern die gebräuchlichen Utensilien, wie etwa LVS-Gerät, Sonde, Schneeschaukel, Biwaksack und Erste-Hilfe-Set sowie ein weiteres Rettungsteam unbedingt mitzunehmen, auch wenn dies nicht so explizit auf Florians Liste aufgeführt war...!?!

Euer Oswald



Schöne Aussichten auf den Chiemsee von der Steinling Alm und auf eine frische Powderabfahrt mit dem neuen Bulls Sonic Evo AM SL-1



HISTA

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

HISTA, Stettiner Str. 10, 93073 Neutraubling

***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 2021

Clubmeisterschaft 2021

Platz	AK	Name	Gesamtpunkte	Rennen
1	S2	Wenning Markus	227	8
2	H	Schworm Felix	222	6
3	S2	Kirsch Alexander	206	7
4	S2	Kurzeder Sven	193	6
5	S3	Knupe Jürgen	187	9
6	S2	Reim Christian	184	9
7	S2	Dominguez Jacobo	184	6
8	S3	Schouren Frank	180	6
9	S3	Janz Thomas	168	5
10	S2	Quandt Christian	162	5
11	S2	Buciuman Benjamin	156	6
12	S4	Legner Stefan	154	8
13	S3	Kroll Sebastian	152	6
14	S3	Schnorr Rico	149	8
15	H	Zellner Maximilian	145	5
16	S4	Twiehaus Jochen	139	9
17	S3	McGill Stuart	124	5
18	S3	Brunies Falko	121	4
19	H	Overmann Jonathan	115	4
20	S2	Weinert Sebastian	109	3
21	S3	Sliwka Christof	78	5
22	S4	Müller Klaus	77	5
23	S3	Harst Christof	76	4
24	S3	Schober Wolfgang	75	2
25	S3	Mauder Frank	75	4
26	H	Schröder Marten	73	3
27	S2	Nafziger Claus	71	3
28	S3	Mattes Thomas	64	2
29	S3	Müller Carsten	62	2
30	S4	Polhuis Barbara	57	3
31	S3	Brunner Thomas	56	2
32	S2	Raith Patrick	47	2
33	S3	Schleicher Bernd	45	3
34	H	Zündorf Nico	42	2
35	H	Lysk Matthias	40	1

Ergebnisse 2021

Clubmeisterschaft 2021

Platz	AK	Name	Gesamtpunkte	Rennen
36	S4	Nissen Michael	36	2
37	H	Wüstner Christoph	26	1
37	D	Dihsmailer Daniela	26	1
39	S3	Glatthaar Gerd	23	1
39	S2	Ehrmann Oswald	23	1
41	S3	Whittaker Howard	21	1
41	S2	Farmer David	21	1
43	S2	Thiel Marcus	20	1
44	S4	Weis Zdenek	19	1
44	S3	Gerboth Thomas	19	1
46	S2	Gallinger Thomas	16	1
47	S2	Gugl Stefan	15	1
48		Herdegen Jörg	14	1
49	S2	Kehr Tilo	13	1
50	S4	Unterholzner Gerhard	12	1
51	S4	Ippendorf Günter	9	1
52	H	Martins Ezequiel	7	1
53	H	Tremel Frank	6	1

Ergebnisse 2021

Clubmeisterschaft Rennen 2021

Nr.	Datum	Rennen	Distanz
1	27.04.2021	Einzelzeitfahren Olympiastraße	16 km
		1) Schober Wolfgang - 0:20:18 ... 2) Quandt Christian - 0:20:22 ... 3) Schworm Felix - 0:20:37 4) Janz Thomas - 0:20:47 ... 5) Wenning Markus - 0:21:05	
2	11.05.2021	Bergzeitfahren Andechs	3,92 km / 125 Hm
		1) Weinert Sebastian - 0:07:25 ... 2) Schworm Felix - 0:07:32 ... 3) Kurzeder Sven - 0:07:47 4) Janz Thomas - 0:07:53 ... 5) Schouren Frank - 0:08:00	
3	20.05.2021	Einzelzeitfahren Pellheim	18,8 km
		1) Quandt Christian - 0:25:37 ... 2) Schworm Felix - 0:25:44 ... 3) Janz Thomas - 0:26:20 4) Dominguez Jacobo - 0:26:29 ... 5) Kurzeder Sven - 0:26:55	
4	27.05.2021	Bergzeitfahren Kesselberg	4,66 km / 230 Hm
		1) Schworm Felix - 0:11:12 ... 2) Wenning Markus - 0:11:26 ... 3) Schouren Frank - 0:11:43 4) Kurzeder Sven - 0:11:53 ... 5) Kirsch Alexander - 0:12:10	
5	17.06.2021	Bergzeitfahren Schäftlarn	2 km / 2,5 km
		1) Schworm Felix - 0:08:03 ... 2) Wenning Markus - 0:08:13 ... 3) Schouren Frank - 0:08:18 4) Kirsch Alexander - 0:08:22 ... 5) Müller Carsten - 0:08:46	
6	20.06.2021	Einzelzeitfahren Aschheim	38,8 km
		1) Lysk Matthias - 0:50:14 ... 2) Quandt Christian - 0:50:19 ... 3) Schober Wolfgang - 0:50:33 4) Janz Thomas - 0:51:20 ... 5) Schworm Felix - 0:51:47	
7	22.07.2021	Bahn Augsburg	200 m + 4000 m
		1) Wenning Markus - 4 ... 2) Knupe Jürgen - 5 ... 3) Kirsch Alexander - 7 4) Mattes Thomas - 8 ... 5) Reim Christian - 8	
8	29.07.2021	Einzelzeitfahren Steinbach	26,5 km
		1) Wenning Markus - 0:37:21 ... 2) Kirsch Alexander - 0:38:03 ... 3) Kurzeder Sven - 0:38:50 4) Knupe Jürgen - 0:39:39 ... 5) Reim Christian - 0:40:47	
9	02.09.2021	Einzelzeitfahren Pellheim	18,8 km
		1) Wenning Markus - 0:26:31 ... 2) Weinert Sebastian - 0:26:50 ... 3) Kirsch Alexander - 0:27:06 4) Brunies Falko - 0:27:08 ... 5) Zellner Maximilian - 0:28:10	

Termine 2022

Datum	Veranstaltung
31.03.2022	Start wöchentliche Do.-Rennradausfahrten München Nord, ab Ruderregattastrecke, Oswald Ehrmann
28.04.2022	Clubtraining - Einzelzeitfahren auf der Olympiastraße, 17:30-19:00 Uhr
05.05.2022	Clubtraining - Bergzeitfahren in Schäftlarn über 2,3 u. 2,5 km, 17:30-19:00 Uhr
19.05.2022	Clubtraining - Einzelzeitfahren in Pellheim, 18,8 km, 17:30-19:30 Uhr
29.05.-02.06.2022	MittelgebirgeClassique, Unsupported Ultracycling Challenge, http://mittelgebirgeclassique.cc/de/
09.06.2022	Clubtraining - Bergzeitfahren am Kesselberg, 17:30-19:00 Uhr
23.06.2022	Clubtraining - Einzelzeitfahren in Steinb.-Dünzelbach, 26,6 km, 17:30-19:00 Uhr
03.07.2022	Einzelzeitfahren Testgelände Aschheim, 40 km, 10:00 Uhr
14.07.2022	Radrennbahn Augsburg, 200 m + 4000 m Zeitfahren
16.07.2022	Traditionelles Sommerfest im Deutschen Kanuclub an der Thalkirchener Brücke, ab 15:00 Uhr (Termin noch nicht bestätigt!) (*)
28.07.2022	Clubtraining - Bergzeitfahren Andechs, 17:30-19:00 Uhr
28.08.2022	Öztaler Radmarathon
08.09.2022	Clubtraining - Einzelzeitfahren in Steinbach-Grunertshofen, 17:30-19:00 Uhr
25.09.2022	43. Vierermannschaftszeitfahren über 70 km, Start 11:00 Uhr auf dem BMW-Testgelände
03.12.2022	Jahresabschlussfeier, wieder beim Portugieser (*)

Get together

MTB Rennen und Touren

Clubtraining Zeitfahren BMW Radsport

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

Impressum

BMW Sportgemeinschaft e.V.
Hauspost: BSK-SG
Petuelring 130
80788 München

Abteilung Radsport

Abteilungsleiter
Günter Ippendorf
Grillparzerstraße 53
81675 München
Telefon: +49 89 41901217
Mobil: +49 174 3459173
E-Mail: g.ippendorf@arcor.de

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

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

Geschäftsstelle,
Lizenzen,
Mitgliedsanmeldung

Stephen Davison
Würmtalstraße 180
81375 München
Telefon: +49 89 38239118
E-Mail: stephen.davison@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

Trikot-Übergabe an BMW CEO Oliver Zipse



JETZT
DEMOSET
BESTELLEN

NIMMSTA HS 50

INDUSTRIAL SMART WATCH

- TOUCH DISPLAY
- 50% EFFIZIENTER
- ERGONOMISCH
- GÜNSTIGE VERSCHLEIßTEILE
- SCHNELLLADEFUNKTION

WE ARE CHANGING INTRALOGISTICS.

AFR *Engineering*

GmbH

- >> AUTOMOTIVE
- >> PRODUKTENTWICKLUNG
- >> ELEKTRONIK & SOFTWARE
- >> PRODUKTION & LOGISTIK



SPRECHEN
SIE UNS AN.

DETAILS UND DAS GANZE IM AUGE.

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

Scott Stoll



INTEC
INDUSTRIE - TECHNIK

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

www.inteckg.de