



BMW

Radsport-Magazin
2023



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 2023	S. 5
Wie fährt sich ein 100 Jahre altes Rennrad?	S. 7
BMW-Radsport Workride Challenge 2022	S. 10
Führung eines Profi-Radteams	S. 11
Einmal Tour de France	S. 13
Alpencross München - Venedig	S. 17
Sommertour durch Südwestdeutschland und Elsass	S. 20
Giro d'Europa 2022	S. 27
Durch die Uina-Schlucht	S. 42
European Championships Munich 2022 - eine Erfolgsgeschichte aus der ersten Reihe	S. 47
Dänemark 2022	S. 57
Mit dem Rad zu 3 der Mighty 5 of Utah	S. 64
Munich Super Cross im Rahmen der 69. Deutschen Meisterschaft im Cyclocross 2023	S. 75
 Ergebnisse 2022	
Clubmeisterschaft 2022	S. 78
43. BMW Vierer-Mannschaftszeitfahren am 25.09.2022	S. 79
Clubmeisterschaft Rennen 2022	S. 80
 Termine 2023	 S. 81
 Impressum	 S. 82

Mit freundlicher Unterstützung unserer Sponsoren:

thermotec engineering services GmbH	S. 2
CS Cycling Sport GmbH	S. 4
AVL Deutschland GmbH	S. 43
HISTA Elektro GmbH	S. 77
NIMMSTA GmbH / AFR Engineering GmbH	S. 83
INTEC Industrie-Technik GmbH & Co. KG	S. 84



CSBIKES
CUSTOM TAILORED



GET YOUR CUSTOM BIKE
CHASE REAL DOPAMINE
SPRINT TOWARDS
YOUR FUTURE SELF

CSBIKES.COM



Vorwort Saison 2023

Das Jahr 2022 war ein gutes Jahr - zumindest was unsere Radsportsaison angeht - think positiv, wie man so schön sagt.

Tatsächlich hatten wir einen wundervollen Sommer, den man mit zahlreichen schönen Touren spicken konnte. Eine kleine Auswahl davon findet ihr in diesem Heft.

Auch unsere traditionelle Clubmeisterschaft mit neun Wertungen war wieder bestens besucht. So hatten wir über das Jahr gezählt insgesamt 48 Teilnehmer!!! Sebastian Weinert konnte sich nach 2020 seinen zweiten Clubmeistertitel unangefochten mit fünf Siegen sichern.

Auch unser 43. Vierermannschaftszeitfahren auf der Aschheimer Teststrecke konnten wir

nach zweijähriger Corona-Zwangspause wieder ausrichten. Der Streckenrekord aus 2019 wurde dabei vom Rennteam Magnesium Pur um sagenhafte 56 Sekunden unterboten - damit steht der Rekord nun auf 1:21:13 und einem Schnitt von 51,71 km/h! Für die meisten Hobbyfahrer unter uns unvorstellbar, und schon fast Profiniveau.

Für das nächste Vierer-Event am Sonntag, dem 24.09.2023, wird sich das Orga-Team neu aufstellen. Mike Daurer (Zeitnahme) und Jürgen Knupe (Orga und Rennleiter) übergeben den Stab nach über zehn Jahren an jüngere Mitglieder. Sebastian Kroll, der schon bei den vergangenen Events einen Großteil der Bürokratie übernommen hatte, wird zusammen



Donnerstag Abend Ausfahrt, Foto: Oswald Ehrmann

mit Oswald Ehrmann die Orga teilen. Die Zeitnahme übernimmt Dave Farmer. Ich hoffe, dass ihr tatkräftig als Helfer beim Auf- und Abbau unterstützt - denn ohne euch wird es dieses großartige und einzigartige Event nicht mehr geben!

Auch für die Orga unserer Clubmeisterschaft wird sich in absehbarer Zeit etwas ändern. 2023 wird die letzte komplette Saison sein, die ich organisiere. Ich habe dies über viele Jahre nun mit großer Begeisterung gemacht, werde aber ab Mitte 2024 aus persönlichen Gründen nicht

mehr voll zur Verfügung stehen können. Daher an dieser Stelle schon einmal ein Aufruf an Interessierte, die diesen kleinen Nebenjob gern übernehmen möchten! Die Tradition unserer Meisterschaft sollte auf keinen Fall enden!

Für die nun beginnende neue Radsportsaison wünsche ich euch allen viele unfallfreie Kilometer und immer Sonne in den Speichen. Auf eure Erfahrungsberichte im nächsten Magazin freue ich mich jetzt schon.

Euer Jürgen



Donnerstag Abend Ausfahrt, Foto: Oswald Ehrmann

Wie fährt sich ein 100 Jahre altes Rennrad?

Diese Frage hat mich schon seit längerem beschäftigt und so habe ich 2022 dieses Projekt in Angriff genommen. Um es gleich vorweg zu nehmen: nach 20 Metern Fahrt wusste ich: „Das ist nichts für mich!“ Aber von Anfang an:

Als ich 1990 mit dem Radsport begann, gab es - sieht man von Click-Pedalen ab, die langsam ihren Siegeszug vollendeten - seit 50 Jahren und der Einführung der Gangschaltung keine nennenswerten Änderungen: Rennräder hatten Stahlrahmen in Diamantform, schmale Laufräder mit Schnell-Spannern wurden in den verchromten Gabeln fixiert, Seilzug-Felgenbremsen, geschaltet wurde am Unterrohr -

knapp alle zehn Jahre gab es einen Gang mehr, und so war man inzwischen bei 16 Gängen. Wer einen digitalen Tacho hatte, der schon die Durchschnittsgeschwindigkeit errechnen konnte, war schon an der Spitze der technischen Errungenschaften seiner Zeit!

Mit einem Faible für die „alte Zeit“, als die Tour de France noch auf staubigen Landstraßen nachts um vier gestartet wurde, begann ich auf eBay nach einem richtig alten Rad zu suchen. Anforderung: Rennrad aus den 1920ern, in einem Zustand, der eine Restaurierung erfolgversprechend erscheinen ließ und mit Wechselnabe hinten (tatsächlich hatten die Räder der Zeit schon zwei Gänge, der „Schaltvorgang“



1920er Louvet: geöffnetes eBay Überraschungspaket aus Frankreich

bestand nur darin, anzuhalten, das Hinterrad auszubauen und umgedreht wieder einzubauen: auf jeder Seite der Nabe war je ein anderes Zahnrad montiert und so konnte man zwischen zwei Gängen „schalten“...). Nach zwei Jahren loser Recherche konnte ich im August 2021 ein ca. 100 Jahre altes Rad der Marke Louvet ersteigern. Tage später kam ein großer Karton mit vielen rostigen Teilen und vergammelten Reifen aus Frankreich.

Wirklich sofort nach Öffnen des Pakets begann ich, mit Schmiergelpapier den Zahn der Zeit in Form von Rost zu entfernen. (Erfolgreich) Stunden später - die Werkstatt war schon unter einer roten Staubschicht begraben - beschloss ich, dass ein Profi ran muss! Schnell war ein Anbieter für eine Neuverchromung gefunden - bis ich herausfand, dass die Verchromung erst Ende der 1920er erfunden wurde... zahlreiche Recherchen weiter schickte ich den Lenker,

Sattelstütze und die Felgen zum Vernickeln - der damaligen Form der Oberflächenveredelung. Aus anderen Gründen gehört Nickel leider zu den gefragtesten Rohstoffen unserer Zeit, so dass ich erst acht Monate später (der Handwerker mangel bzw. Mangel an zuverlässigen Handwerkern tat sein Übriges) die Teile wieder in Händen halten konnte.

Inzwischen hatte ich mich zum Langstreckenrennen „Bordeaux-Paris“ (650 km am Stück) angemeldet - das älteste Radrennen der Welt seit 1891. Wie wir Radfahrer so sind, so kam mir die Idee, mein erstes Langstreckenrennen doch gleich mit dem alten Rad - das im Keller auf seine Wiederbelebung wartete - zu fahren. Passenderweise hatte die Marke Louvet 1922 - also vor 100 Jahren - genau dieses Rennen gewonnen. Das Rennen war Mitte Mai. Leider kamen meine Teile erst Ende April zurück und ich hatte das Rad noch nie komplett zusam-



Nach Restauration: aktuell leider reines Deko-Objekt im Keller

mengebaut gesehen - geschweige denn darauf gesessen. Endlich waren auch die Laufräder neu eingespeicht und ich hätte die Reifen montieren können. Das Vorderrad war kein Problem, aber beim Hinterrad ging trotz größter Gewalt der Reifen nicht drauf - irgendwann nahm ich Maß und musste feststellen, dass das Hinterrad 2 cm mehr Durchmesser hatte. Warum auch immer und es war mir zuvor nie aufgefallen. Klasse, in drei Wochen 650 km auf einem Rad fahren, auf dem ich noch nie gesessen hatte... ich fand glücklicherweise eine „neue“ alte Felge, ließ sie entrostet, wieder vernickeln (diesmal gings schneller), neu einspeichen und am Ende konnte ich das Rad fertig aufbauen (natürlich ist die Liste der Unwägbarkeiten lang, so sei nur exemplarisch erwähnt, dass es kein passendes Werkzeug mehr für das Abziehen des Freilaufs gibt und ich das erst bauen musste). Ein Trikot aus Wolle, Trinkflaschen aus Aluminium mit Korkverschluss und ähnliche „Spielereien“ hatte ich bereits aus diversen Teilnahmen an der l’Eroica - dem renommierten Oldtimer-Radrennen in der Toskana. Es war somit alles da und es hätte losgehen können!

Neun Tage vor dem Rennen saß ich dann erstmals auf dem alten „Bock“. Es war - nein es ist - nach wie vor ein Desaster damit zu fahren! Der unglaublich lange Gabelvorlauf gibt dem Rad einen 20 Zentimeter längeren Radstand als ein modernes Rad dies hat - das Rad wackelt wie ein Kuhschweif! Die Bremsen kriegte ich überhaupt nicht auch nur in die Nähe von „verkehrssicher“. Die Sitzgeometrie entstammt aus einer Zeit, als es noch keine ergonomischen oder aerodynamischen Aspekte im Rahmenbau gab. Nach einer 3 km langen Probefahrt (flach) zu meinem Elternhaus musste ich das Thema „Bordeaux-Paris 2022 mit einem Louvet der 1920er“ ganz schnell beerdigen. Ich werde das Thema 2023 in Angriff nehmen - wie vernünftige Leute das tun: mit einem modernen Rad! Ich weiß jetzt aber, wie sich ein solch altes Rad fährt und bin froh, in der heutigen Zeit Rad fahren zu können!

Christian Reim



Dieses war mein 10. Streich... und der 11. folgt sogleich...

... wer noch Ausgaben aus den Vorjahren sucht, darf sich gerne an Jürgen Knupe wenden.

... und bei mir gibts neben Grafik-Projekten auch Massagen, u.a. auch Sport-Massagen. Wer also in und um Kaufbeuren herum radelt, ist herzlich eingeladen für ein paar "Streiche" auf der strapazierten Radler-Muskulatur.



Wertachweg 10 A · 87600 Kaufbeuren · 0157 32519105 · www.sukanau.eu · info@sukanau.eu

BMW-Radsport Workride Challenge 2022

Seit 2016 findet unsere BMW-Radsport Workride Challenge statt - so auch 2022. Dabei gilt es, so viele Pendelfahrten wie möglich zu sammeln. Die fleißigsten Radler kommen dabei auf fast 11.000 km bei nahezu 200 Fahrten in einem Jahr.

Wir hatten 2022 insgesamt 23 aktive Radfahrer/Innen und sind zusammen 67.956 km in die Arbeit geradelt. Das sind ca. 13.000 km mehr als 2021. Aber auch ca. 20.000 km weniger als 2020 und nur etwas mehr als die Hälfte von 2019 (130.009 km). Trotzdem eine starke Gemeinschaftsleistung, auf die wir zusammen stolz sein können.

Wir wollen weiter, gegenüber „Vor Corona“, aufholen und freuen uns über jeden neuen Mitradler. Macht dafür bitte weiterhin Werbung. Für die Teilnahme ist keine Mitgliedschaft bei BMW-Radsport erforderlich. Es reicht eine E-Mail an: patrick.raith@bmw.de

Patrick Raith

		Summe	km ges.
1	Hornberger Gero	181	10860
2	Schleicher Bernd	189	9450
3	Kroll Sebastian	136	5490
4	Ehrmann Oswald	43	4080
5	Köck Alexander	113	3842
6	Ebert Günter	113	3616
7	Arth Eugen	73	3212
8	Wenning Markus	107	2996
9	Lange Christian	109	2594
10	Schnorr Rico	190	2584
11	Szoldatis Stefan	163	2282
12	Friedrich Robert	33	2244
13	Gologan Corin	42	2083
14	Knupe Jürgen	47	1795
15	Nafziger Claus	38	1634
16	Schernhammer Herbert	66	1544
17	Raith Patrick	77	1540
18	Brunies Falko	40	1520
19	Goss Andreas	78	1513
20	Renner Ralf	88	1496
21	Sanchez-Ortega Elisa	32	602
22	Babbe Sven	15	570
23	Radwer Josef	12	408

Führung eines Profi-Radteams

So war der Titel eines Vortrags von Ralph Denk, Chef des deutschen Profi-Radteams „Bora Hansgrohe“, zu dem ich als Gewinner einer Verlosung eingeladen war - Corona-bedingt mit zweijähriger Wartezeit... unglücklicherweise am selben Tag wie unser Wertungszeitfahren in Steinbach. Also bei Jürgen (Knupe) eine frühere Startzeit erbeten (Danke!), schnellstmöglich die Wertung gefahren, runter vom Rad, Rad in den Kofferraum und noch schnell frisch gemacht. Aus organisatorischen Gründen musste eine Katzenwäsche (Waschlappen und Wasserflasche) nach dem Einzelzeitfahren reichen. Natürlich entsprechenden Hunger gehabt. Aber, „Kein Problem!“ (Anm. ich war schon öfters auf Veranstaltungen vom Team Bora und da gab es immer bestes Catering, der Sponsor aus dem Küchenbereich ist quasi vom Fach), „Da gibts bestimmt wieder tolle Teilchen.“ Also Vollgas im Feierabendverkehr in Richtung Rosenheim zum Vortrag am Abend.

Bora Hansgrohe hatte gerade den Giro d'Italia gewonnen und so war die Stimmung bestens! Das Rad-Team gehört zu den 18 besten Radmannschaften der Welt und über die Jahre hat der ehemalige Fahrradladenbetreiber Ralph Denk eine beachtliche Mannschaft aufgebaut. Er mag nicht der begnadetste Redner sein, dennoch schaffte er es, mit seiner Unbekümmertheit die Zuhörer in seinen Bann zu ziehen. Was waren die Highlights, die man vielleicht nicht in jedem Radmagazin lesen kann?

1. „Radprofi ist der härteste Job der Welt“ - warum? Kein Arbeitnehmer wird so kontrolliert wie ein Radprofi: sobald er durch die Haustüre nach erfolgtem Training tritt, verbindet sich der Radcomputer mit dem WLAN und die Trainingsleistung wird dem Trainer überspielt - da kann man mal nicht einen „ruhigen Tag“ im

Home Office machen - es kommt sofort auf, die „Arbeitsleistung“ ist sowas von transparent.

2. Auch die Ernährung der Radfahrer wurde inzwischen verwissenschaftlicht. D.h. dass anhand der Trainingsbelastung errechnet wird, welche Energiereserven (Kohlenhydrate, Fett etc.) in welcher Höhe verbraucht wurden. Entsprechend dazu wird - so zumindest im Rennen und Trainingslager - die Ernährung zusam-



Wer hätte gedacht, dass ich die Giro Gewinner-Trophäe mal in den Händen halte?

mengestellt und serviert. D.h. die Zeiten großer Pastateller und von „Nachschlag“ sind vorbei. Du kriegst zu essen, was der Computer dir errechnet. „Wie man sich vorstellen kann, waren da einige Profis nicht erfreut darüber“, so der Kommentar.

3. Was ist der Unterschied zwischen einem „Siegfahrer“ und einem „Wasserträger“ in Bezug auf die Trainingsgestaltung? Der Siegfahrer hat zwei bis drei Jahreshöhepunkte, auf die hin versucht wird, ihn auf 100 Prozent Leistungsfähigkeit aufzubauen. D.h. für sehr wenige Wochen im Jahr ist er auf Top-Niveau. Der Wasserträger muss flexibel einsetzbar sein und wird im Grunde das ganze Jahr hindurch mit seiner Trainingssteuerung auf einem ca. 80-prozentigem Leistungsniveau gehalten.

4. „Wie kam das nun vor einigen Jahren, dass der Weltstar Peter Sagan zum Team Bora kam?“ Ralph Denk berichtete auf diese Frage, dass die für ihn viel aufregendere Sache dabei war, dass er den Vertrag mit Peter Sagan unterschrieben hatte - schließlich musste er bei der Gelegenheit zugreifen - aber das Geld gar nicht hatte. Erst nach der Unterschrift machte er sich auf die Suche nach den Millionen. Nerven muss man haben...

5. Überraschenderweise gibt es einen regen Austausch zwischen dem Radteam und diversen Fußballvereinen (RB Leipzig, FC Bayern). „Die Vereine profitieren vom Know-How des Radsports bezüglich Trainingssteuerung, Leistungssteigerung, Ernährung etc. und der Radsport profitiert von den Marketing- und Vermarktungserfahrungen des Profifußballs - in diesen Feldern sind diese beiden Sportarten jeweils Spitze.“

6. „Wir waren acht Tage vor dem Start der Tour de France und es stellte sich die Frage nach dem Aufgebot. 12 Teamfahrer haben sich auf die Tour vorbereitet, aber es gibt nur acht Startplätze. D.h., dass man vier Fahrern sagen muss ‚Du hast Dich zwar vorbereitet, wirst aber

nicht fahren‘ - dies sollte am Folgetag, also eine Woche vorher erfolgen - sicherlich kein vergnügungssteuerpflichtiger Termin.

7. Passend dazu eine Zuschauerfrage nach „psychologischer Unterstützung der Fahrer“. Das Team empfiehlt jedem Fahrer ein Engagement mit einem Mental Coach, hat aber davon Abstand genommen, dies Team-seitig zu organisieren, weil es für den einen oder anderen Fahrer immer ein „Gschmäcke“ hat, wenn der Chef mit dem Seelenklempner ankommt und die Vertrauensbasis einfach größer ist, wenn man sich selbst den Passenden suchen kann.

8. Überraschungskuriosum am Rande: seit 20 Jahren schon wird das Team von einem Autohaus aus Kolbermoor mit Fahrzeugen ausgestattet - seit dem ersten Tag läuft dieses Geschäft auf Handschlagbasis und irgendwie hat man es bis heute „versäumt“, das Ganze auf eine schriftlich fixierte Basis zu stellen. Mit dieser „hemdsärmeligen“ Team-Führung hat es das Team immerhin an die Weltspitze gebracht.

8. Zum Schluss dann noch ein paar Zahlen: knapp 30 Radprofis fahren 1 Million km auf 275 Rädern und verbrauchen dabei 35.000 Trinkflaschen, 12.000 Gels und 13.500 Riegel. Sie werden permanent von 70 Mitarbeitern versorgt, die sie im Tross von 30 Fahrzeugen begleiten und dabei motorisiert 1,5 Millionen Kilometer pro Jahr abspulen.

Leider war es am Ende so, wie es immer ist: ich war mindestens das vierte Mal auf einem Team-Bora-Event und bin diesmal das erste Mal „hungrig“ nach meinem Einzelzeitfahren hingefahren. Selbstredend, dass es ausgerechnet diesmal nichts zu essen gab...

Christian Reim

Einmal Tour de France

Anstieg zum Col Du Galibier. Die Straße ist schmal. In Dreier-Reihen stehen Menschenmassen am Straßenrand. Sie verengen die Fahrbahn vor mir zu einem engen Korridor. Mit einer noch nie dagewesenen Gänsehaut durchfahre ich ein mehrere hundert Meter langes Spalier von schreienden, verrückten, besoffenen und anfeuernden Radsport-Enthusiasten aus aller Welt. Es müssten noch weitere Radfahrer an meinem Hinterrad sein, aber ich kann mich nicht umdrehen. Es läuten Kuhglocken, Trommeln, Ratschen und alles, was irgendwie Lärm macht. Angefeuert durch die Menschen fahre ich wie verrückt durch die Menge den Berg hinauf. Ich bin mir sicher: hinter mir ist niemand mehr! Wahnsinn! Ich bin bei der Tour de France - naja, nicht ganz: L'Etape du Tour: das Jedermann-Rennen, einige Tage vor dem Profi-Rennen auf der exakt gleichen Tour de France-Etappe der Profis.

Ich hatte das Event immer gemieden: zu kommerziell, zu groß. 2022 wollte ich dann doch mal mitfahren, um das einfach „erledigt“ zu haben. Ich muss aber gestehen: es war der Wahnsinn!

Die Organisation der Tour de France hat erkannt, dass man mit Hobby-Fahrern Geld verdienen kann. So erfolgt immer im Oktober mit Bekanntgabe der Tour de France auch der Anmeldestart für die Jedermann-Version zu einer saftigen Startgebühr von ca. 130 €. Die 16.000 Startplätze sind binnen Stunden weg und auch alle Hotels der Umgebung sind von der Tour geblockt. Irgendwie fand ich im Laufe des Jahres eine brauchbare Unterkunft und so ging es im Juli nach Briançon in den französischen Alpen. Es gibt einen riesigen Eventbereich zur Abholung der Startunterlagen, Verkauf von Merchandise, Live-Übertragung der Tour etc. Auch ein riesiges

Verkehrsproblem - 16.000 Menschen wollen sich am Samstagnachmittag die Unterlagen abholen. Es war aber alles erstaunlich effizient organisiert und so konnte ich am Vorabend meine Startnummer ans Trikot heften. Der Start erfolgt in Welten à 1500 Teilnehmern. Ganz Briançon war eine einzige Startaufstellung, aber auch hier: über farbige Startnummern wurde der morgendliche Zustrom an Startern hervorragend in die jewei-



Auf dem Weg zum Start in Briançon mit nagelneuen BMW-Klamotten!



Im ersten Anstieg des Tags: Grüppchen am Col Du Galibier



Col du Télégraphe: Hier sind Radfahrer willkommen!

ligen Startblöcke verteilt. Kurz vor der eigentlichen Startzeit rückt man vor in den hübsch mit unzähligen von „Tour de France“-Fähnchen dekorierten Startbereich. Dann gehts auch schon los! Nach ersten leichten 20 Kilometern ging es scharf rechts hinein in den Anstieg des berühmten Col du Galibier. Seit Tagen schon haben die Fans auf teilweise aberwitzig kleinen Buchten mit Wohnmobilen Quartier bezogen, um die in wenigen Tagen ankommenden Profis aus erster Reihe sehen zu können. Da war es natürlich eine willkommene Abwechslung - und vielleicht auch Probelauf - die Hobby-Fahrer morgens um acht anzufeuern. Wie geschildert war es eine unglaubliche Atmosphäre und für mich DER Moment des Tages, von solchen Menschenmassen angefeuert zu werden. Früh am Morgen roch es noch überall nach Kaffee - etliche Stunden später stand die Zielankunft in Alpe d'Huez an: dort roch es am Nachmittag dann nach Grillgut und Bier.

Die Etappe ging von Briançon über 170 Kilometer und 4700 Höhenmeter über den Galibier (2645 m), Croix de Fer (2067 m) zur Bergankunft in Alpe d'Huez (1812 m). Erstaunlicherweise verteilten sich die Teilnehmer sehr gut auf der Strecke und es kam nirgends zu „Staus“ - auch nicht an den zahlreichen Verpflegungsstationen. Es war schönstes Hochsommerwetter, aber die brutale Hitze machte vielen Teilnehmern zu schaffen. Auch mir: Einstieg zum Schlussanstieg mit 12 Prozent Steigung, 35 Grad Hitze, 160 Kilometern in den Beinen, vielleicht noch 8 km/h auf dem Tacho, dadurch Null Fahrtwind und irgendwie muss man noch die letzten 13 km hoch ins Ziel. Mir war so heiß! Als an einer Stelle aus dem Fels Wasser sprudelte, konnte ich der Versuchung nicht widerstehen und stieg ab. Ich füllte die Radflaschen und goss sie mir über den Kopf - es war brutal kalt!! Aber ich glaube, die Aktion hat mich vorm Hitzschlag bewahrt. Von „Rennen“ konnte nicht mehr die Rede sein:



Atemberaubende Zielankunft in Alpe d'Huez - aber platt ohne Ende

wortlos schleppten sich die „Überlebenden“ den Berg hinauf. Man fährt so langsam, dass das Umspringen am Tacho auf weitere zehn gefahrene Meter schon wie eine Ewigkeit erscheinen - 13 Kilometer sind dann brutal lang. Schließlich erreichte ich das Ziel - das ich schon so oft in den TV-Übertragungen gesehen hatte - die berühmte letzte Linkskurve nahm ich kaum als Kurve war - ein Profi fährt an der Stelle vermutlich dreimal so schnell. Und wieder: tausende von Menschen! Endlich im Ziel! Von 16.000 Angemeldeten kamen 8708 in die Wertung und ich kam als 1442. ins Ziel.

Kuriosum am Rande: ich war um 7:15 Uhr gestartet und 170 Kilometer über 3 Alpenpässe geradelt. Meine Freundin startete um 9 Uhr die 80 Kilometer Landstraße im Tal mit dem Auto Richtung Ziel. Dieser Tagessieg ging an mich: ich war schneller! Ziemlich abgekämpft kam sie 30 Minuten nach mir ins Ziel: in einer Kolonne tausender Autos ging es den ganzen Tag im Schnecken-tempo via Col de Sarenne nach l'Alpe d'Huez. Irgendwie auch klar: die 16.000 Leute wollen auch alle irgendwann wieder abgeholt werden...

Nicht unerwähnt bleiben sollen die nächsten Tage, wo wir abwechselnd am Start oder im Zielbereich das Spektakel Tour de France live verfolgten. Nebst vielen Erinnerungen fuhren wir auch mit einem Berg an Devotionalien (vom Tour de France Bleistift der Werbekarawane, den weiß-rot gepunkteten T-Shirts vom Sponsor der Bergwertung bis hin zum geklauten Hinweis-schild zur Tour) wieder nach Hause. Und ich muss sagen: „Ja! Muss man mal mitgemacht haben: selbst fahren und selber am Streckenrand stehen und die Profis sehen.“

Christian Reim



Warten auf die Profis mit geklautem Tour-Souvenir

Alpencross München - Venedig

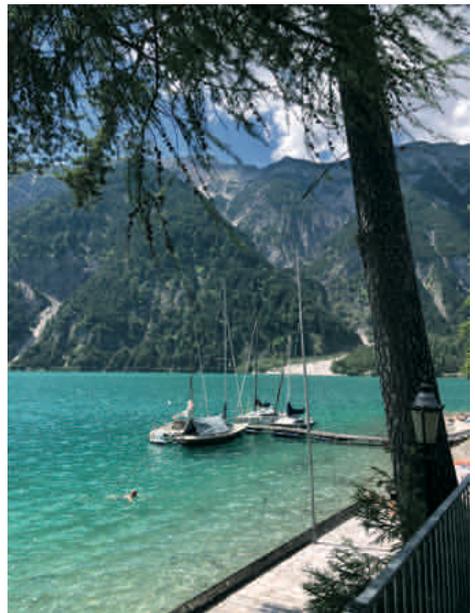
Ende Juli geht es mit zwei meiner Radlerfreunde aus München über die Alpen. Die Rennräder ausgestattet mit Rahmentasche und Arschrakete machen wir uns auf die über 600 Kilometer lange Reise in Richtung Venedig. Ein Highlight auf der ersten Etappe ist der Sylvensteinsee, den man auch bei manchen Touren aus München passiert. Die Kulisse ist beeindruckend mit den Bergen und dem blauen Wasser, ein Vorgeschmack auf das, was noch kommt. Es sind auch viele Motorräder unterwegs, mit denen wir uns die Straße teilen. Am Achensee in Österreich machen wir Halt an einem Campingplatz. Hier gibt es Mittagessen bei schönstem Sonnenschein. Und wenn man schon mal zum Halt gekommen ist, kann man auch die Pause für ein kurzes Bad nutzen. Wir sind vorbereitet und haben unsere Badesachen im Gepäck. Diese finden wir dann auch,

nachdem wir unsere ganze Tasche ausgepackt haben. Aber die Mühe lohnt sich, denn es ist ein warmer Tag und das Wasser ist relativ kalt. Die hart erarbeiteten Bräunungsstreifen an Armen und Beinen können präsentiert werden. Keine Chance zu verbergen, dass wir dieses Jahr schon einige Zeit auf dem Rad verbracht haben. Das Ziel des ersten sonnigen Tags ist Innsbruck. Am Abend beginnt es zu regnen, wir schlendern durch die Stadt und genießen unser wohlverdientes Abendessen in einem nepalesischen Restaurant.

Nachdem wir uns beim Frühstück in der Jugendherberge gestärkt haben, geht es vorbei an Bergisel in den ersten Anstieg. In München muss man zunächst eine Weile fahren, bis es hügelig wird. Hier geht es schon direkt hinter der Stadtgrenze gut nach oben - jeder in seinem eigenen Tempo. Die Brenner-Autobahn habe ich



Hinterland von Belluno



Achensee

schon einige Male mit dem Auto passiert, nun aber zum ersten Mal mit dem Rad. Die Straße durch die Dörfer ist nicht allzu stark befahren und es geht immer wieder bergab und bergauf. Der letzte Anstieg zur italienischen Grenze ist ziemlich lang, und mit dem ganzen Gepäck, das wir mitschleppen, wird er noch intensiver. Normalerweise sind unsere Fahrräder leicht, mit all den Taschen ist das Gewicht wahrscheinlich doppelt so hoch. Nächster Halt nach einem guten Stück bergab ist Sterzing, wo es auf einem lokalen Markt ein paar Schmankerl aus Südtirol als Entschädigung für die Passüberquerung gibt. Über Bruneck erreichen wir das Ziel nach einem langen Tag mit mehr als 2000 Höhenmetern. Hier kommen wir das erste und einzige Mal in den Regen, auf den letzten 20 Kilometern bis zu unserer Unterkunft in Dobbiaco, Toblach. Dort angekommen gibt es abends standesgemäß Pizza. Das Restaurant für das Abendessen war bereits im Voraus gebucht, ich kannte es noch aus dem damaligen Skiurlaub.

Am nächsten Morgen verbringen wir eineinhalb Stunden am Frühstückstisch, hauptsächlich um zu essen, aber auch um die tollen Bilder des Vortags zu sichten und mit Familie und Freunden zu teilen. Eine aus der Truppe war erst vor kurzem am Toblacher See im Urlaub und zeigt uns die Gegend. Auch die berühmten 3 Zinnen können wir vom Tal aus sehen.

Das Schöne am Bergauffahren ist, dass es irgendwann auch wieder runter geht. Viele Kilometer geht es fast ausschließlich abwärts. Im olympischen Dorf Cortina d'Ampezzo wartet dann echter italienischer Kaffee. Auf schönsten Straßen durch Pieve di Cadore geht es durch Wälder und über Hügel. Hier ist wenig Verkehr und dazu geht es ständig bergab, wodurch man die atemberaubende Landschaft voll genießen kann. Der Weg durch Belluno ist eine der landschaftlich reizvollsten Fahrten, die ich bisher auf dem Rad erlebt habe. Es sieht teilweise aus wie der Dschungel in Thailand. Die leeren Straßen gehören uns und wir sehen kaum Menschen.



Blick auf die 3 Zinnen



Ankunft in Dobbiaco

Einen Glücksgriff landen wir mit unserem Quartier in Seren del Grappa. Für unser wohlverdientes Abendessen haben wir eine Pizzeria im Ort ausfindig gemacht, in der es nicht einmal eine Speisekarte auf Englisch gibt - Qualitätsmerkmal! Es ist wahnsinnig gemütlich, der Wein schmeckt und das Essen ist ein Traum.

Das Dorf, in dem wir übernachten, liegt direkt am Anfang des 28 Kilometer langen Anstiegs zum Monte Grappa. Beim italienischen Frühstück im Dorf versuchen wir, so viel Energie wie möglich zu tanken. Jeder hat sein eigenes Tempo, zwischendurch gibt es 16 Prozent steile Abschnitte. Nach einer Reifenpanne sammeln wir uns alle im letzten Drittel des Berges. Am Ende sind es rund 1500 Höhenmeter auf nur 28 Kilometern.

Am letzten Tag rollen wir viele Kilometer durch flaches Land ans Mittelmeer bis nach Lido di Jesolo. Wir haben es von München durch die Berge bis an die Adria geschafft! Am Strand angekommen, fühlt es sich wie Sommerurlaub

an, nur diesmal ohne stundenlange Fahrt im Auto oder Zug. Dieser Ort ist das totale Gegenteil des verlassenen italienischen Hinterlandes vom Vorabend. Die Küste ist voll von Hotels und die Straßen sind sehr belebt.

Am fünften Tag rollen wir weiter nach Venedig. Die letzten 50 Kilometer bringen uns zu unserem Ziel, wo wir unsere Räder im Bici-Park nach Ankunft auf der Lagune abgestellt haben. Wir schlendern braun gebrannt und mit schweren Beinen über Brücken und Kanäle. Die Ankunft am Hotel verzögert sich durch die Angebote von gutem Kaffee und einigen Runden Aperol Spritz auf dem Weg durch die Gassen.

Fazit: Die Reise wird uns noch lange in Erinnerung bleiben. Das Wetter hat es gut gemeint mit uns und bis auf ein paar platte Reifen hatten wir eine unbeschwerte Fahrt. Zurück geht es mit dem Zug direkt von Venedig nach München, vorbei an vielen Stellen, welche wir an den vorherigen Tagen auf der Straße passiert haben.

5 Tage - 650 Kilometer - 6000 Höhenmeter

Hendrik Stroetmann



Ankunft am Mittelmeer-Strand

Sommertour durch Südwestdeutschland und das Elsass

Gerade rechtzeitig nach einer harmlos verlaufenen Corona-Erkrankung, konnte ich zu der geplanten Tour durch das Elsass starten. Eigentlich sollte es vom Rheinland aus in die Niederlande gehen, aber nachdem wir die Möglichkeiten geprüft hatten, dorthin mit dem Zug zu kommen, verwarfen wir den Plan. Man hätte viermal umsteigen müssen und zudem hätte man keine Gewissheit gehabt, dass man das Rad auch mitnehmen konnte.

Wer sind wir? Hennes hatte den Vorschlag mit den Niederlanden gemacht, weil er diese Gegend noch nicht kennt und nicht immer zu Berg-Attacken seiner Mitfahrer genötigt würde. Mein Vorschlag, das Elsass auszuwählen, mit seinen Vorzügen an guter Küche, herrlicher Landschaft und problemloser Anfahrt, wurde von allen begrüßt.

Egon hatte fest zugesagt, fiel aber ein paar Tage vorher aus, weil er sein altes BMW-Motorrad TÜV-klar machen wollte, aber aufgrund eines klemmenden Bowdenzugs gegen die Mauer seines Hauses raste. Das Ergebnis: ein geschwollenes rechtes Bein mit starkem Bluterguss und ärztliches Startverbot. Norbert hatte seine Tochter zu Besuch und konnte erst am 4. August von zu Hause los. Paul aus Kriftel wartete auf meinen Einsatz, nachdem ich noch am 30. Juli coronapositiv war, obwohl ich keinerlei Einschränkungen spürte. Am 31. Juli wurde ich negativ getestet und so ging es einen Tag später mit Platz- und Radreservierung zum Hauptbahnhof. Der Einstieg war begeisternd, denn der Zug nach Ulm kam erst gar nicht. Die Anzahl der Wartenden wurde immer größer und ein Bahn-Angestellter gab mir den Tipp, den Zug nach Memmingen zu nehmen. Über diesen Weg



Hier gedeiht der gute Elsassische Wein

sei es einfacher nach Ulm zu gelangen, meinte er. Gesagt getan. Der Zug war mäßig besetzt und nach einem Weißwurst-Frühstück in Memmingen ging es problemlos weiter nach Ulm.

In Ulm angekommen genoss ich die Wartezeit auf den Zug nach Donaueschingen in einem der schönsten Cafés in der Umgebung des Münsters. Die Temperatur war mit 25°C sehr angenehm. Ein Platz für Rad und Fahrer war auch diesmal kein Problem und bis auf die Tatsache, dass ich mit 20 Kilogramm Gepäck mal wieder viel zu viel dabei hatte, lief alles bestens.

Donaueschingen war mir ja noch als Startort von unserer Donautour bestens in Erinnerung. Natürlich wollte ich nicht direkt wieder Gas geben und entschied mich, bis Kirchzarten den Zug zu nehmen, um von dort per Rad bis nach Freiburg zu gelangen. In Freiburg hatte ich

bereits ein Hotel klar gemacht und wartete auf die Ankunft von Paul, der bis Offenburg mit dem Zug und von dort mit dem Rad anreiste.

Freiburg ist ja bekannt für seine über dem Durchschnitt liegenden Temperaturen. So war es nicht überraschend, dass alle Stadtbäche ausgetrocknet waren. Auch die Dreisam führte so wenig Wasser wie selten. Am Abend suchten wir uns ein Lokal auf dem Domplatz und wurden von einem heftigen Gewitter überrascht.

Der nächste Tag war wieder ein richtiger Bilderbuch-Sommertag. Nach einer Stadtbesichtigung und Rundfahrt über die Hügelketten und den Schlossberg fanden wir einen herrlich gelegenen, schattigen Biergarten. Die Beine waren fit und die Lunge schien keine Einschränkungen durch Corona erfahren zu haben. Trotzdem ging ich auf Nummer sicher und ließ Paul bei den Bergpassagen den Vortritt.



Verdiente Pause in Schauinsland mit Paul und Steve als Ober

Die Tage bis zur Ankunft von Hennes und Norbert verbrachten wir mit Ausfahrten in den Schwarzwald. Die Tour über 23 Kilometer von 278 m auf 1284 m auf den Schauinsland war ein Erlebnis, denn wo früher die heißesten Bergrennen mit Seitenwagen und Rennwagen stattfanden, hat sich die Natur vollständig erholt. Es war ein Vergnügen, bei fast 30°C im Schatten der riesigen Bäume bis zur Aussichtsplattform zu gelangen.

Freiburg ist im Übrigen die Stadt mit dem weltweit größten Höhenunterschied, da der Schauinsland noch zur Stadt gehört. Die Rückfahrt mit der langen Abfahrt über Kirchzarten war ein Vergnügen. Um den Jungs das Beste an Verpflegung bieten zu können, testeten wir immer andere Lokale und bestellten schon einmal vor, da die Stadt voll war mit Besuchern.

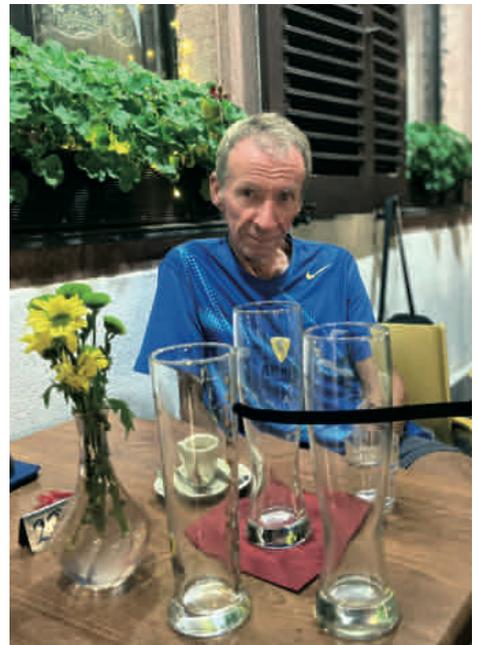
Am Nachmittag des 4. August kamen dann Hennes und Norbert leicht gestresst von der

Zugfahrt an. Unser Hotel „Alex“ lag sehr ruhig am Rand des Zentrums. Auch die Stellplätze für die Räder waren ohne Beanstandung. Ein an einem der trockenen Stadtbäche gelegenes Restaurant hatten wir für den Abend ausgesucht. Alle waren mit der Qualität und Quantität des Essens zufrieden.

Nach einem ausgiebigen Frühstück ging es ab Richtung Westen nach Tann im Elsass. Die Strecke dorthin führte lange Zeit über kleine verkehrsarme Straßen bis zum Rhein. In Fessenheim überquerten wir Vater Rhein, um dann in eine absolut radfeindliche Ecke Frankreichs zu gelangen. Alle Orte, die wir abklapperten, waren ohne irgendeine Möglichkeit, etwas Essbares zu bekommen. Zum Glück hatten wir genug zu trinken dabei, denn die Sonne brannte ohne Erbarmen. Carola hatte alle Übernachtungen vorgebucht, denn die Ecke ist sehr beliebt bei Radfahrern. Ein tolles, klassisches Hotel, das „Hotel Restaurant du Parc“, aus den 1920er



Das Hotel du Parc in Than



Die Trauer von Hennes, als das Bier alle war

Jahren, belohnte uns mit schönen Zimmern, einem Pool und einem klassischen, elsässischen Abendessen sowie einem guten Tropfen. Mein Zimmer teilte ich wie immer mit Paul.

Der nächste Tag führte uns über die Dörfer und landwirtschaftliche Wege nach Selestadt. Der größte Teil der Bevölkerung spricht deutsch und so brauchten wir kaum unsere mangelhaften Französisch-Kenntnisse auszugraben. Was uns etwas auf den Geist ging, waren die vielen E-Biker, die uns natürlich immer auf den Bergstrecken überholten. Ab und zu hatten wir aber auch unseren Spaß, wenn sie schon alles aus ihrem Motor rausholten und trotzdem nicht an uns vorbeikamen. Die Streckenführung übernahm Hennes mit seinem neuen Garmin. Auch wenn er oft etwas seltsame Strecken aussuchte, wir kamen immer ans Ziel. Paul verabschiedete sich Richtung Deutschland, denn er wollte den Zug nach Hause nehmen, um seinen Geburtstag im Kreise seiner Lieben zu feiern.

Für den nächsten Tag stand Bouxwiller als Zielort fest. Diesen Ort hatten wir gleich ins Herz geschlossen, auch wenn es eine Weile dauerte, bis wir die Grande Rue gefunden hatten. Ein Einheimischer hatte uns in die falsche Richtung geschickt. Nachdem wir endlich die richtige Hausnummer gefunden hatten, standen wir vor einem Ladenlokal mit Kunsthandwerk, Schreibmaterial, Keramik etc. Ein sehr nettes Ehepaar hieß uns willkommen und führte uns in die oberen Räume, wo wir eine perfekt eingerichtete Wohnung vorfanden. Eine Waschmaschine stand auch zur Verfügung, sodass am nächsten Morgen alle mit frischen Trikots im Gepäck abreisten. In einer kleinen Kneipe - übrigens die einzige, die geöffnet hatte - wurde uns ein uriges Mahl serviert. Die Temperaturen ließen es zu, dass wir es uns draußen gemütlich machen konnten.

Die Route führte uns durch endlose Weinfelder zu unserem nächsten Ziel in Richtung Nor-



Straßburg



Wer was tut, darf auch was trinken.



Einer der netten Orte auf der Strecke

den. Wissembourg liegt nur 500 Meter von der Grenze zu Deutschland entfernt und so machte sich Hennes auf, Batterien zum halben Preis zu kaufen. Dieser Tipp kam von der Hotelbesitzerin, die sich auf Radfahrgäste spezialisiert hatte. Das Städtchen hat einiges an Fachwerkhäusern und Bauwerken zu bieten und es war nicht einfach, Platz in einem der vielen Lokale zu bekommen. Schade war nur, dass unsere Zimmer in Richtung Straße lagen und so die Nachtruhe etwas zu kurz kam. Nach einem opulenten Frühstück machten wir uns auf nach Straßburg.

Die Stadt war voll von Touristen und nach einer Stadtrundfahrt und einer Kaffeepause machten wir uns auf die Suche nach dem Hotel. Auch hier hatte Carola wieder ein Hotel in Toplage reserviert. Schlangen vor den Lokalen ließen nichts Gutes verheißen und so landeten wir in einem indischen Restaurant. Na ja, ein ganzer Reifall war es nicht, aber wir waren eben verwöhnt.



Im Klassik-Trikot ist Hennes immer Top

Am nächsten Morgen wurde die Stadt mit ihren vielen versteckten Schönheiten erkundet und es fiel uns schwer, den Rückweg nach Freiburg anzutreten. Nachdem wir die Stadt verlassen hatten, fanden wir einen schönen schattigen Weg entlang eines Kanals, und weil es so schön war, kamen wir nicht auf die Idee, dass dieser Weg falsch sein könnte. Nachdem Hennes seinen Garmin wieder getrimmt hatte, gelangten wir wieder auf die richtige Route. Diese führte uns stundenlang am Rhein-Rhone Kanal entlang. Der Kanal wurde bereits im Jahr 1833 fertiggestellt. Links wie rechts säumen riesige Bäume seinen Weg. Einen Makel hat er jedoch, denn es gibt kein einziges Lokal oder Kiosk auf dem Weg. Nur ein paar Hausboote und einen Bootsverleih konnten wir auf der gesamten Strecke bis Breisach ausmachen. Durch die anfängliche Irrfahrt verlängerte sich die Fahrstrecke von 79 auf 104 Kilometer. Da wir ja schon gute Ortskenntnisse in Freiburg besaßen,



Verdiente Erfrischung bei 30°C

war es kein Problem, eine gute Unterkunft und ein Lokal zu finden.

Am nächsten Tag nahmen wir die S-Bahn Richtung Donauessingen, um von dort aus den Zug nach Ulm zu erwischen. Was sich in Ulm abspielte, ähnelte dem Abzug der westlichen Staaten aus Afghanistan.

Die Menschen mit und ohne Rad stürmten den Zug und wir hatten keine Chance, einen Platz in dem Radabteil zu bekommen. Stattdessen fanden wir einen Platz gleich hinter der Zugmaschine. Wir hatten aber die Rechnung ohne den Schaffner gemacht, der uns anwies, sofort den Zug zu verlassen. Wir waren jedoch nicht gewillt, kampflös das Feld zu räumen und so blieb der Zug stehen. Ein Fahrgast fand sich bereit, uns aus dem Abteil zu werfen, machte aber dann doch einen Rückzieher, nachdem ich ihm angedroht hatte, was passieren würde, wenn er unsere Räder anfasst. So hatten wir doch noch unser kleines Abenteuer mit der unter

den Corona-Auflagen gereizten Bevölkerung. Norbert hatte sich einen Platz im hinteren Teil des Zugs erkämpft und Hennes und ich machten uns auf, die Stadt zu erkunden. Hennes kannte die Stadt gar nicht und so führte ich ihn an die schönsten Plätze an der Blau und der Donau. Hoch über der Donau fanden wir dann auch ein sehr schönes Lokal und warteten bis zum Abend, um dann mit Genuss eines fast leeren Zuges nach München zu kommen.

Es war eine wunderbare Tour mit vielen schönen Eindrücken. Immerhin wurden 730 Kilometern mit über 3500 Höhenmetern zurückgelegt. Für nächstes Jahr werden wir noch einmal den Weg in den Norden versuchen.

Euer Ippi



Bouxviller mit der Radhexe



Mal wieder warten auf Norbert

Giro d'Europa 2022

In den vergangenen Jahren hatte es sich bei uns schon so eingebürgert, dass wir unseren Sommerurlaub mit einer schönen Bikepacking-Tour verbinden. So war eigentlich nur noch offen, wohin es in diesem Jahr gehen sollte. Die italienische Stiefelspitze kennen wir beide noch nicht - unser südlichster italienischer Ort mit dem Fahrrad ist Rom. Aber der extrem heiße und trockene Sommer lässt uns diesen Plan schnell verwerfen... auch die Alternativroute entlang der Côte d'Azür durch die Pyrenäen nach Barcelona würde eine Hitzeschlacht werden!

So entscheiden wir uns recht kurzfristig, direkt von Dachau aus Richtung Norden eine Europa-Rundtour zu machen. Als geübter Routenplaner habe ich schnell eine ca. 2400 Kilometer-Strecke zusammenglickt, ohne zu sehr

ins Detail zu gehen - ich mag es, wenn unterwegs ein paar Abenteuer lauern - sonst wird es ja zu langweilig :)

Der grobe Plan sieht so aus, auf unserem Weg ein paar interessante Städte anzufahren, und diese mit dem Rad auch zu besichtigen: Von Dachau über Regensburg-Pilsen-Prag-Dresden-Berlin soll es dann flach geradeaus nach Westen über Wolfsburg nach Amsterdam gehen, um über die Benelux-Länder durch Brüssel-Luxemburg nach Saarbrücken-Karlsruhe zu gelangen. Von dort wollen wir schauen, wie wir zeitlich liegen und entscheiden, ob wir in den Zug einsteigen oder noch ein Stück weiter zurück radeln. In Summe liegen also sechs Länder auf der Route. Wir packen ein leichtes (1 kg) Zweimann-Zelt und Schlafsack mit Luftmatratze ein, um möglichst flexibel mit



Grüne Grenze nach Tschechien

Übernachtungen zu sein. Unterkünfte wollen wir immer erst einen Tag voraus planen, um auch hier nicht in Zeitstress zu kommen!

Am Samstag, den 6.8., soll es losgehen. Leider zeigt die Wetter-App am Vortag gleich mal Regen morgens in Dachau, aber trocken ab Regensburg. Also besorgen wir uns gleich noch schnell online jeweils ein 9€-Zug-Ticket, und stehen am Samstagmorgen bei leichtem Regen in Dachau am Zuggleis. In Regensburg können wir - wie vorhergesagt - um zehn Uhr bei trockenen Straßen starten und legen an der Donaubrücke gleich mal ein zweites kleines Frühstück ein, ganz italienisch: Cappuccino mit Brioche :)

Aus Regensburg hinaus fahren wir auf Radwegen und kleinen Straßen, bis wir auf der Ironman-Strecke den ersten längeren Anstieg nach Falkenstein, am Rande des bayerischen Waldes, hinauffahren. Nach 60 Kilometern gibt es in Cham den ersten großen Eisbecher - der Gar-

min zeigt inzwischen sommerliche 25 Grad an! Kurz hinter Furth im Walde gelangen wir auf einer kleinen Nebenstraße an die tschechische „grüne“ Grenze. Hier geht es auf einem bestens ausgebauten Radweg weiter. Wir sind begeistert vom Komoot-Vorschlag unserer Route! Auch die kleinen Straßen etwas später bis Pilsen sind zum größten Teil sehr gut ausgebaut und vor allem erweisen sich die Autofahrer als äußerst rücksichtsvoll. Die Ortschaften sind alle sehr gepflegt und sauber und man findet ausreichend Nachschub für Getränke. Pilsen wartet mit einem riesigen Domplatz auf, an dem wir etwas später zu Fuß auch ein gutes tschechisches Restaurant mit Pilsener Urquell finden.

Für unseren zweiten Tag planen wir ca. 180 Kilometer über Prag bis Roudnice an der Elbe, eine kleine Stadt, in der ich über booking.com ein privates Zimmer finde. Der erste Teil bis Prag beinhaltet auf 120 Kilometern ein paar Höhenmeter und wunderschöne abwechslungs-



Mittagspause in Prag

reiche Landschaft. Am frühen Nachmittag erreichen wir hungrig Prag. Auf dem Weg bis in die Innenstadt sind wir schon geflasht von den riesigen, bestens erhaltenen Gebäuden! Auf unserer dreistündigen Zick-Zack-Fahrt zu allen erdenklichen Sehenswürdigkeiten legen wir natürlich auch einen gemütlichen Verpflegungsstopp an einem Straßen-Café ein. Die Temperaturen bewegen sich zwischen 27 und 32 Grad - da muss natürlich auch genügend Flüssigkeit nachgefüllt werden!

Außerhalb Prags fahren wir längere Zeit auf einem wunderbaren Radweg entlang der Moldau, um relativ spät gegen 20 Uhr in unserer Unterkunft anzukommen. Leider ist uns nicht bewusst, dass in den kleineren Städten die Lokale gegen 21 Uhr ihre Küchen schließen, sonst hätten wir, so hungrig wie wir sind, die Dusche nach hinten geschoben. So bleibt uns nach Abklappern von zwei, drei Restaurants lediglich eine Take-Away Pizza aus dem Pappkarton - wenigstens gibt es vor dem „Lokal“ zwei Biertischgarnituren.

Nach einem guten Frühstück starten wir gegen halb neun bei bereits 20 Grad und fahren fast die gesamte Strecke bis Dresden an

der Elbe entlang. Das verspricht sehr entspannt zu werden, weil flach und auf gut ausgebauten Radwegen oder kleinen Straßen. Nach 15 Kilometern folgt die Route jedoch nicht der sich kringelnden Elbe - sondern führt geradeaus über einen 300-Hm-Hügel. Aber dies sind eben die kleinen Abenteuer, die man in Kauf nehmen muss, wenn man bei der Planung nicht auf alle Details schaut :)

In Friedensburg, direkt an der Elbe, gibt es eine Thüringer Rostbratwurst. Der Kiosk-Besitzer erzählt uns, dass wir Glück haben! Das gesamte Naturschutzgebiet war bis vor wenigen Tagen wegen Waldbrandgefahr großräumig gesperrt - da hätten wir weiträumig umfahren müssen!

Wegen der Hitze mit bis zu 37 Grad kommen wir nicht so schnell voran wie geplant, da wir öfter mal anhalten, um uns kalte Getränke zu besorgen und etwas abzukühlen. So erreichen wir Dresden erst am Nachmittag nach ca. 140 Kilometern. Von der Stadt - ausgenommen das Zentrum - sind wir etwas enttäuscht und sind in 45 Minuten durch. Wir haben eh noch circa 60 Kilometer bis zum Senftenberger See vor uns, wo wir auf einem Campingplatz unser Zelt auf-



Panorama Prag



Thüringer Bratwurst



Camping am Senftenberger See



Berliner Mauer



Brandenburger Tor

schlagen wollen. Da wir nicht wissen, ob wir uns dort am Abend noch verpflegen können, nehmen wir 20 Kilometer vor dem Ziel einen großen asiatischen Pastateller zu uns - eine gute Entscheidung, wie sich dann herausstellt! Schon kurz vor 20 Uhr ist niemand mehr am Empfang des Campingplatzes, und es gibt dort auch kein offenes Lokal! Wir suchen uns ein schönes Plätzchen auf dem sehr gepflegten und ruhigen Platz und schlafen sehr gut in unserem Zelt.

Nach zehn Kilometern gelangen wir schon in die erste Ortschaft, wo wir in einem netten Café erstmal ausgiebig frühstücken - wie gut, dass wir nicht in Frankreich unterwegs sind, wo um diese Zeit noch alles schläft :)

Durch den Spreewald geht es wieder auf sehr kleinen, zum Teil aber auch schlechten Straßen, nach Berlin. Wir kommen den ganzen Tag nur durch kleine Dörfer, die wie ausgestorben sind. Irgendwann finden wir einen kleinen Dorfladen, der sogar heiße Würstchen

und Kuchen anbietet - wir sind gerettet! Nach Berlin hinein fahren wir von Köpenick an der Spree entlang schon mal die wichtigsten Sehenswürdigkeiten inklusive Berliner Mauer an, um gegen 19 Uhr am Kurfürstendamm in unser Hotel zu gelangen. Hier müssen wir nicht befürchten, dass die Gehsteige bzw. Küchen schon um 21 Uhr hochgeklappt werden, so dass wir erst einmal entspannt duschen können, und dann zu Fuß ein Lokal suchen - es soll ein Griechische werden :)

Tag 5 - Mittwoch, 10.08., verspricht nicht zu viele landschaftliche Sehenswürdigkeiten. Wir wollen ja nun auf kurzem Wege nach Amsterdam über fahren. Sieht alles komplett flach aus. Also planen wir die nächste Übernachtung kurz vor Wolfsburg - 220 km! Aus Berlin hinaus zieht es sich auf den ersten 30 Kilometern ein wenig dahin, über Radwege und eine große Straße. Die kleinen Straßen danach sind zwar wenig befahren - aber z.T. grottenschlecht! Ich kannte



Steinhuder Meer

dies ja schon von meiner Kachel-Tour nach Rostock im Vorjahr - grobe Naturstein-Pflastersteine in den Dörfern, aber auch auf Verbindungswegen zwischen Dörfern! Mit 32-Millimeter Bereifung kaum zu befahren! Oft ist es besser, auf dem Sandstreifen neben der Straße zu fahren! Wo ist eigentlich das ganze Geld aus unserer Solidaritätssteuer hingeflossen???

In Tangermünde queren wir die Elbe auf einer großen Brücke, die ich schon von meiner Rostock-Tour kenne. Maria ist schon etwas müde, und hat nicht so recht Lust, die kompletten 220 Kilometer zu radeln. Bei Kilometer 136 bietet es sich für sie an, in Stendal den Zug bis Wolfsburg zu nehmen und von dort die paar Kilometer zurück zu unserer gebuchten Unterkunft zu radeln. Auf dem komplett flachen Reststück schalte ich mit Rückenwind auf Zeitfahr-Modus und so erreiche ich das Hotel sogar noch zehn Minuten vor Maria :) Leider gibt es auch hier in Rügen nur wenige Restaurants und

die ersten beiden von Google vorgeschlagenen und mit dem Rad angefahrenen haben Betriebsruhe! Der dritte Vorschlag ist nochmal ein Grièche, drei Kilometer außerhalb, aber idyllisch mit Biergarten am Kanal gelegen.

Verzweifelt versuche ich, für den kommenden Tag entlang der Strecke einen Campingplatz zu finden. Aber es stellt sich immer wieder heraus, dass dies wesentlich schwieriger ist, als über booking.com eine Unterkunft zu finden! In Zukunft müssen wir die Strecke eher entlang von Campingplätzen planen, wenn wir doch tatsächlich öfter mal campieren wollen! So finde ich letztendlich ein Hotel in Minden. Auf dem Weg dorthin führt uns die Route am Steinhuder Meer vorbei. Ich hatte davon zwar schon gehört, wusste aber nicht, dass dieser See so groß und schön ist! Beim Ortsschild von Petershagen fragt mich Maria, wie man das ausspricht. Sie versteht „Peter Sagan“ - und die nächsten Kilometer wird dieser Stadtname zum Running Gag :)



Camping in Holland

Im Hotel „Bad Minden“ erwartet uns das unfreundlichste Personal auf der gesamten Tour, und das ich seit Jahren erlebt habe. Das Frühstück ist dann auch noch eine Katastrophe, und so gebe ich mit 4,0 meine schlechteste jemals auf booking vergebene Bewertung ab!

Tag 7 führt uns nun endlich in die Niederlande, natürlich weiterhin auf überwiegend flachen Straßen. Da eine meiner Flaschen einen Riss bekommt, versuchen wir in Osnabrück einen Radladen zu finden. Google ist da ja sehr hilfreich - aber es ist kaum zu glauben, erst der dritte Laden verkauft tatsächlich Fahrrad-Trinkflaschen!!! Bei mittleren 30er Temperaturen bin ich sehr froh, wieder zwei Flaschen an Bord zu haben!

Die Ziegelbauweise in Niedersachsen ist für uns „Südländer“ schon etwas Besonderes. Überhaupt ist es wahnsinnig interessant, beim Durchqueren von Europa die vielen unterschiedlichen Häuser-Bauarten zu erleben. Nach 150

Kilometern überqueren wir am Nachmittag die niederländische Grenze und haben noch 36 Kilometer bis zu unserem zweiten Campingplatz vor uns, kurz hinter Borne direkt an einem kleinen See. Es reicht noch für ein erfrischendes Bad und zwei Dosen Bier zum Sonnenuntergang.

Camping mit dem Fahrrad bedeutet: kein Frühstück! Also fahren wir früh, gegen acht Uhr, los, und schauen, dass wir in einer der nächsten Ortschaften ein Café oder eine Bäckerei finden. Das klappt auch ausgezeichnet. 175 Kilometer liegen bis Amsterdam vor uns - komplett flach! Mein Strava-Freund Yorick Dix aus Amsterdam, mit dem ich mich zwei Jahre lang in der Veloviewer-Cluster-Wertung abwechselnd nach vorn gearbeitet habe, hatte unsere Tour schon verfolgt und bot mir an, eine schöne Route nach Amsterdam hineinzuplanen. Diese Ortskenntnisse konnte ich natürlich nicht ausschlagen, und so fahren wir lange Zeit durch lilafarbene Natur-



Amsterdam am Abend

schutzgebiete auf gut fahrbaren festen Sandpisten. Wenn wir mal auf einer Straße unterwegs sind, fällt uns sofort auf, wie rücksichtsvoll und zuvorkommend alle Autofahrer sind. Hier hat der Radfahrer Vorrang vor allem anderen! Hier passiert es uns nie, dass ein Autofahrer mal aus einer Querstraße auf den Radweg fährt, und dann erst schaut! Hier wird grundsätzlich vor einem Radweg angehalten und geschaut, ob ein Radfahrer kommt - da können andere Länder, auch Deutschland, noch sehr viel lernen! Die letzten 60 Kilometer fahren wir sehr viel am Wasser entlang und sehen gefühlt zig-tausende Schafe.

Amsterdam selber ist komplett Fahrrad-dominiert! Hier fahren kaum noch Autos. Allerdings sind auf den Rad-Schnellwegen viele Radfahrer schon wieder eine Gefahr - wenn man etwas zu langsam fährt, wird rücksichtslos überholt. Als Fußgänger hat man ein gefährliches Leben, will man solch einen Weg überqueren.

Eine bezahlbare Unterkunft zu finden, war nicht ganz einfach. Das Hotel stellt sich auch als ziemliche Absteige heraus. Über eine steile kleine Wendeltreppe gelangen wir in unser Zimmer im vierten Stockwerk - mit Bullenhitze unter dem Dach! Nach einiger Diskussion sieht die Empfangsdame zum Glück ein, dass wir unsere teuren Räder nicht auf der Straße stehen lassen können. So bekommen wir im Keller eine Ecke in der Abstellkammer, wo beide Räder gerade so hochkant reinpassen! Glücklicherweise müssen wir das nur einmal machen und fahren morgen gleich weiter Richtung Süden!

Wir hatten zwar eine kleine Amsterdam-Rund-Route zu Hause vorbereitet, aber Yorick war so nett, uns auf die Schnelle mit seinen Insiderkenntnissen eine 30 Kilometer-Route zu basteln, die uns ins nördlichere Alt-Amsterdam führen sollte. Zuvor treffen wir Yorick jedoch in einem Straßen-Café zum Frühstück - so wird aus einer virtuellen Strava-Bekannschaft end-



Nord-Amsterdam

lich ein reales Treffen. Wir haben einiges zu bereden, über Tiles Hunting, Graveln und Bikepacking. Schade, dass wir gegen halb elf so langsam aufbrechen müssen, da wir sonst unser Ziel in Dordrecht nicht mehr vor Dunkelheit erreichen! Sind insgesamt zwar nur 130 Kilometer heute, aber wir wollen Amsterdam ja nicht im Renntempo durchfahren!

Ins nördliche Amsterdam gelangt man mit einer kostenlosen Fähre! Das „Land“ besteht gefühlt aus mindestens 20 Prozent Wasser - alles ist mit Kanälen durchzogen, entlang derer man auf kleinen Deich-Radwegen schön entspannt fahren kann. Der einzige Gegner ist hier der Wind! Die Siedlungen bestehen aus alten, extrem eng und klein gebauten Häuschen - Wand an Wand. Die Frontfassaden stehen oft schief - die alten Holländer kannten anscheinend noch keine rechten Winkel :)

Zurück im Amsterdam-Zentrum nehmen wir natürlich noch einen obligatorischen Cappu mit

Kuchen zu uns, bevor wir die Stadt entlang von Kanälen Richtung Süden verlassen. Da es Sonntag und ein heißer Sommertag ist, geht es auf und neben den Kanälen munter zu. Auf einigen Booten herrscht regelrechte Partystimmung, Alkohol ist unübersehbar reichlich beteiligt - evtl. auch der ein oder andere Keks :)

Rotterdam lassen wir nach gut 100 Kilometern rechts liegen - ist glaub eh nur eine Industrie-Hafenstadt... gegen 19 Uhr trudeln wir in Dordrecht an der Unterkunft ein. Wir haben ein sehr schönes geräumiges Zimmer in einem privaten Holzhaus. Im Erdgeschoss gibt es einen geräumigen Abstellraum für die Fahrräder - also alles paletti!

Die zehnte Etappe führt uns in unser viertes Land: Belgien. Die letzte Flachetappe, mit 600 Höhenmetern auf 180 Kilometern. Antwerpen lassen wir genauso rechts liegen wie am Tag zuvor Rotterdam. Wir sind eher an Brüssel interessiert. Fahrradfahrer werden in Belgien



Deich-Radweg

anscheinend genauso gut behandelt wie in den Niederlanden - überall zuvorkommende Autofahrer! Für die gut ausgebauten Radwege gibt es anscheinend sogar eine Ampel-App, mit Hilfe derer man wohl quasi auf einer Grünen Welle reiten kann. Wir probieren es zwar nicht selber aus, aber lesen an jeder Ampel die Werbung dafür. Kurz hinter Antwerpen ereilt uns der erste Reifenschaden - der auch der einzige bleiben soll - an Marias Hinterrad; die Conti GP4000/5000 haben sich ein weiteres Mal bestens bewährt! Ein kleines spitzes Metallstück hat sich durch den Mantel in den Schlauch gebohrt - da kann man nichts machen!

Als wir nach Brüssel kommen, fallen uns sofort die Menschenmengen auf - je näher dem Zentrum, desto dichter! Ok, es ist 15. August, Mariä Himmelfahrt... aber bald erfahren wir, dass zu diesem Feiertag alle zwei Jahre auf dem Domplatz ein riesiger farbenfroher Blumenteppech ausgelegt wird, der nur wenige

Tage - vor allem bei dieser Hitze - so schön erhalten bleibt. Dies ist ein Riesen-Publikumsmagnet, man kommt kaum durch die Straßen, alle Straßen-Cafés sind dicht besetzt - wir können dennoch einen kleinen Tisch ergattern und genießen einen Nutella-Crêpes.

Nach Brüssel haben wir nur noch 35 Kilometer bis zur Privatunterkunft vor uns, am Rande von Nivelles. Die Besitzer sind gar nicht da, schreiben mir aber, wo wir den Schlüssel finden - das ist Vertrauen! Die Räder stellen wir einfach hinters Haus in den Garten. Unser Zimmer ist eine super gemütliche Dachwohnung mit eigener Küche. Großartig kochen wollen wir hier zwar nicht, aber die Besitzerin besucht uns etwas später und stellt uns allerhand Frühstücks-Leckereien in den Kühlschrank.

Etappe 11 wird hügelig, das ist das Terrain der Frühjahrsklassiker, ständig rauf und runter - und Kopfsteinpflaster! Zum Glück ist es trocken und warm! Aber auf manchen Passagen



Blumenteppech in Brüssel



Belgisches Kopfsteinpflaster

wünsche ich mir 40 Millimeter Gravel-Reifen! Vorbei an mittelalterlichen Kirchen-Gemäuern und über sehr kleine Straßen durch unendlich weite Kornfelder fahren wir über Namur und Rochefort in Richtung Luxemburg. Irgendwann kommen nur noch kleine Städtchen und Dörfer, ohne Möglichkeiten für Übernachtung. Ich hatte am Vorabend in der Nähe von Saint-Hubert direkt an einem kleinen Sportflugzeugplatz zum Glück ein Hotel gefunden, das wir auf immer schlechter werdenden Straße erreichen. Außer Sportfliegern findet hier wahrscheinlich ansonsten niemand her! Aber das Essen im Restaurant ist hervorragend und da nur sehr wenige Gäste anwesend sind, wird uns auch volle Aufmerksamkeit geschenkt!

Marias Geburtstag fängt ja toll an: der erste Regen seit unserer Abfahrt! Zur Feier des Tages starten wir erst gegen 10 Uhr, nach einem sehr ausgiebigen Frühstück. Denn geplant sind heute auch nur 115 Kilometer bis Luxemburg,

und Übernachtung in einem schönen Hotel. Schnell müssen wir feststellen, dass wir die ersten knapp 4 Kilometer auf einem schottrigen Waldweg zurücklegen müssen! Als Alternative hätten wir den gestrigen Weg zurückfahren und ca. 15 Kilometer Umweg in Kauf nehmen müssen - also Schotterweg! Der leichte Regen hört bald auf und es wird im späteren Verlauf nochmal richtig hügelig, aber zumindest bleiben uns die Kopfsteinpflaster erspart! Die Verpflegung unterwegs ist armselig - um nicht zu sagen: non-existent.

In der Ortschaft Redange treibt uns der drohende Hungerast in Schleifen durch die ganze Stadt - ohne Erfolg, nichts offen! Zu guter Letzt finden wir am Ortsende eine kleine Tankstelle mit einem Mini-Kiosk... und es gibt sogar eine Doppelpackung mit Mini-Erdbeertörtchen zum Geburtstag :) Kurz vor 19 Uhr, nach einer kleinen Stadt-Erkundungsfahrt, erreichen wir das Hotel in Luxemburg.



Bikepacking Geburtstag

Donnerstag, Tag 13... die Wetterprognose schaut nicht soooo gut aus... aber irgendwie schaffen wir es, uns auf dem gesamten Weg bis Saarbrücken vor der Regenfront zu halten - und bleiben trocken! Was uns kulinarisch auf den ca. 80 Kilometern durch Frankreich beschert wird, ist für Radreisende in diesem Land schon lange kein Geheimnis mehr: rien - niente - nada - nullkommanix! Direkt nach der Grenze auf deutschem Boden wird daher gleich mal der erste Kiosk angesteuert! 15 Kilometer vor Saarbrücken erreichen wir die Saar. Der Radweg entlang des Flusses ist schön ausgebaut - aber die Aussicht auf Industrie und Kohle en masse lässt uns Böses erahnen für Saarbrücken selbst! Kurz vor dem Zentrum, direkt am Fluss, finden wir einige Straßencafés und so gibt es erst einmal einen leckeren großen Eisbecher. Das „Hotel“ erweist sich eher als Arbeiter-Wohnheim... den Zugangscode erhalten wir per SMS. Zumindest ist niemand da, der darüber meckern

könnte, dass wir unsere Fahrräder mit aufs Zimmer nehmen :)

Zu Fuß erkunden wir die Innenstadt und sind völlig überrascht über die schön restaurierten alten Gebäude. Es herrscht auch High-Live in unzähligen Straßenlokalen - verhungern und verdursten müssen wir hier zum Glück nicht!

Da für Freitag Regen von Karlsruhe bis München angesagt ist, fällt es uns nicht schwer, nur die 140 Kilometer bis Karlsruhe zu planen, um von dort mit unserem 9€-Ticket im Zug nach München zurückzufahren. Kurz nach sieben Uhr legen wir in Zweibrücken einen ausgiebigen Frühstücks-Stopp ein. Ohne größere weitere Stopps erreichen wir Karlsruhe schon gegen 14 Uhr. Der Rhein ist übrigens in erbärmlichem Zustand - nur ein Rinnsal! Vielleicht gar nicht so schlecht, dass es die nächsten drei Tage regnen soll! Nach wenigen Kilometern im Zug fängt es dann tatsächlich an in Strömen zu regnen - mal wieder alles richtig gemacht! :)



Luxemburg

Die Fahrt bis Ulm ist sehr entspannt, wir haben sogar Sitzplätze, und für die Räder ist auch genügend Stellplatz vorhanden. Leider ändert sich das dramatisch, als wir in Ulm umsteigen müssen! Bis wir mit unseren Rädern am Bahnsteig ankommen, ist der Zug schon hoffnungslos überfüllt! Keine Chance, mitzukommen! Also verpflegen wir uns erst einmal in der Bahnhofshalle und schauen dann, dass wir eine Stunde später zu den ersten Wartenden am Gleis gehören. Leider sind wir wieder nicht die Einzigen und es wird ein ziemliches Drängeln, Schieben und Drücken, bis wir unsere Fahrräder einigermaßen sicher an den dafür vorgesehenen Stellplätzen abgestellt haben. Einige - vor allem ältere Fahrgäste - pöbeln uns Radfahrer ziemlich unhöflich an, warum wir mit unseren Fahrrädern den Zug blockieren. Die Situation ist ziemlich angespannt und zwischen einigen Fahrgästen gibt es hitzige Diskussionen bis hin zu Forderungen, Fahrräder in Zügen

generell zu verbieten! Corona scheint manchen Leuten den Verstand genommen zu haben... bis München müssen wir außerdem stehen und sind gottfroh, als wir endlich kurz vor 21 Uhr wieder auf unsere Fahrräder steigen können, um die letzten Meter nach Hause zu radeln.

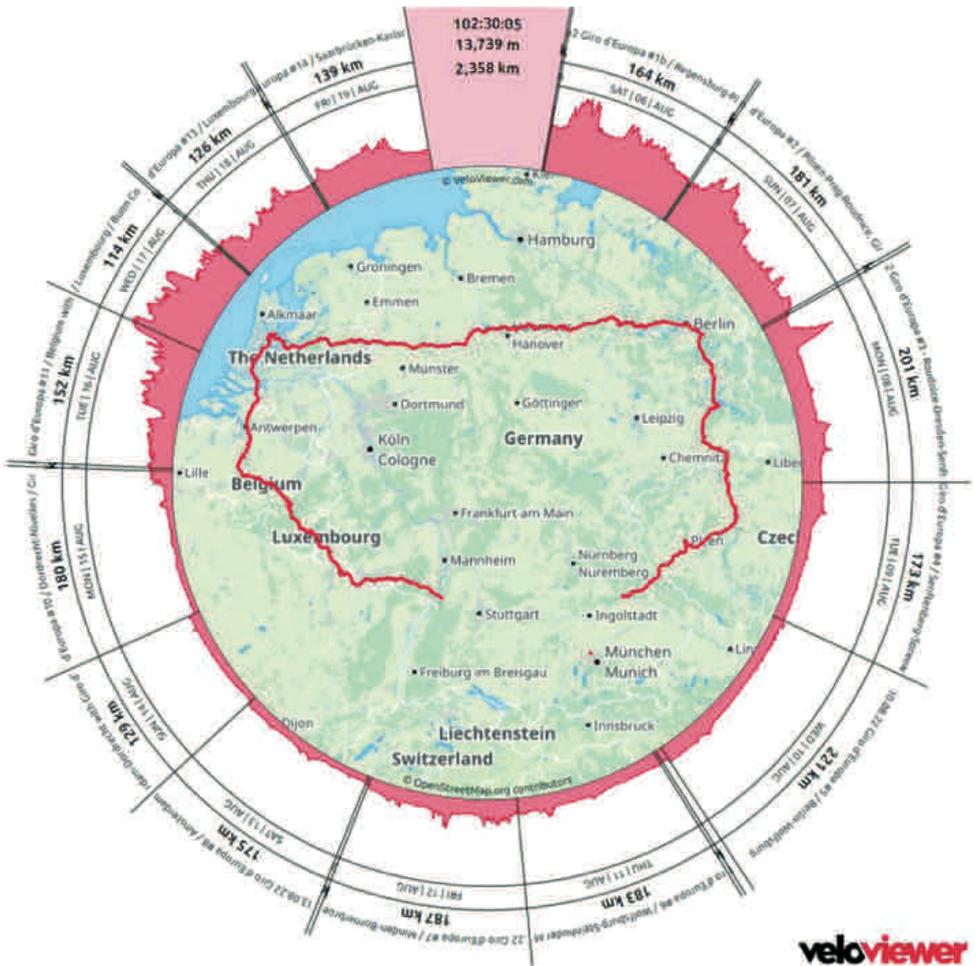
Fazit: In 14 Tagen haben wir auf knapp 2400 Kilometern durch Europa enorm viel erlebt und gesehen, was in den kommenden Wochen erst einmal verarbeitet werden muss. Man muss nicht weit mit dem Flieger oder Auto verreisen, um einen schönen Urlaub zu erleben. In allen Ländern waren die Leute immer höflich und hilfsbereit zu uns (ok, Ausnahme Hotel Minden). Frankreich (zumindest abseits der großen Touristen-Städte) ist und bleibt ein Desaster, wenn man sich auf dem Rad verpflegen muss!

Und der nächste Sommerurlaub? Mal schau'n... Tschechien hat uns sehr gefallen!

Euer Jürgen



Frühstück in Zweibrücken



Streckenplan

Durch die Uina-Schlucht

Die Landkarte für diese Tour war schon fast 30 Jahre in meinem Schrank gelegen - jetzt bin ich bereits fast am Ende dieser Traumtour und stehe auf der Hochebene oberhalb der Uina-Schlucht, kurz vor dem Schlinigpass, schon fast wieder in Südtirol.

Vielen Mountainbikern wird der Weg durch die Uina-Schlucht - sie verbindet den Schweizer Unterengadin und das obere Etschtal in Südtirol - ein Begriff sein: auf etwa 1500 Metern Länge verläuft hier im oberen Teil der Weg in der Felswand. Er wurde circa 1910 mit Hilfe und auf Betreiben der Sektion Pforzheim des damaligen Deutsch-Österreichischen Alpenvereins in den Fels gesprengt, um einen Zugang von Norden zur damaligen Pforzheimer Hütte zu schaffen.

Eine Kurz-Transalp von Garmisch nach Bozen mit Petra hatte sich perfekt angeboten, dieses Highlight einzubauen: den Tag zuvor hatten wir uns einen halben Ruhetag gegönnt und waren nur von Nauders auf das ausnahmsweise neblige Plamort gefahren, einen meiner liebsten Alpenhauptkammübergänge mit dem Mountainbike dank seines unglaublichen Panorama-Blicks über Reschen- und Haidersee bis zum weiß gleißenden Ortler-Massiv und weit in den Vintschgau hinein.

Die Nacht vor der Tour durch die Uina-Schlucht hatte ich wenig geschlafen: ich kannte die Strecke nicht, der Wetterbericht warnte vor Gewittern ab Nachmittag und es lagen gut 1300 Höhenmeter auf nicht immer einfachem Unter-



Richtig steil

AVL



**AVL BETREIBT MIT AVL ZALAZONE DAS NEUESTE UND
MODERNSTE TESTGELÄNDE SEINER ART**

High-Tech-Testgelände AVL ZalaZONE

AVL ZalaZONE bietet ein 250 Hektar großes Areal im Westen Ungarns. Es ist speziell für die Entwicklung und Validierung von autonomen und elektrischen Fahrzeugen konzipiert, steht aber auch für Dynamik- und Haltbarkeitstests von konventionellen Fahrzeugen zur Verfügung.

Testgelände für zahlreiche Fahrzeugtypen, Smart City, Test-Center, Event-Center, Werkstätten und Techniker-Service – alles aus einer Hand.

AVL ZalaZONE wurde mit Blick auf die Zukunft konzipiert. Starten Sie die Zukunft heute.



Mehr Informationen finden Sie unter
www.zalazone.hu

grund vor uns. Früh und doch mit vollem Tank - zumindest ich - waren wir in Nauders aufgebrochen: das Inntal lag noch im Schatten, die Luft war angenehm frisch und die Abfahrt ein Genuss.

Die nächsten zehn Kilometer führten uns auf der rechten Innseite wellig nach Sur En, wo die Uina mündet und der Aufstieg beginnt. Auf diesem Stück denke ich kurz zurück an die dritte Etappe der 2008er Transalp Challenge, die uns genau dieses Stück Weg entlang führte: das Bild der flotten Gruppe, in der wir fuhren, ist wieder klar vor Augen, selbst Teile des Weges erkenne ich wieder.

In Sur En machen wir noch mal alle Flaschen voll und brechen auf in eine Schlucht wie aus dem Bilderbuch: tief hat sich das Wasser in den Fels gegraben, steile Stücke an der Grenze der Fahrbarkeit oberhalb des schnellen Wassers wechseln ab mit angenehm flachen Passagen entlang des gemütlich im Gegenlicht glitzernd dahinfließenden Baches.

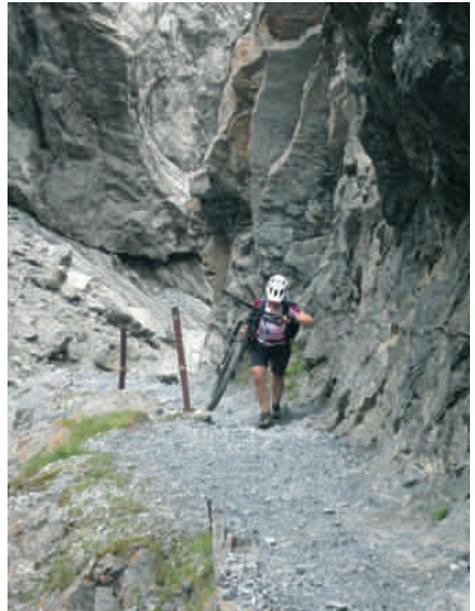
Bei der Alpe Uina Dadaint, also der oberen oder inneren Uina-Alm, gönnen wir uns auf halber Strecke die erste Pause: auf einer saftig grünen Wiese gelegen gibt's hier feinste selbstgemachte Spezialitäten: Salami, Bergkäse, frische Milch, Nusskuchen, Beerenjoghurt.

Auch der Höhepunkt der Tour ist bereits zu erkennen: ein dünnes Band zieht sich die noch entfernte Felswand entlang. Voller Vitamine und Calcium starten wir durch: noch ist der Weg gut fahrbar, dann wird er steiler und wurzeliger: Schieben ist angesagt, vor allem im Bereich der 2021 nach einer Sturzflut errichteten Behelfsbrücke.

Endlich stehen wir am Eingang der Schlucht: die Kulisse ist spektakulär, eng an der Wand entlang schieben wir unsere Ponies: wir wollen ja nicht wie der Holländer enden, dem hier fahrend vor zehn Jahren erst das Talent und dann der Weg ausging - RIP. Teilweise ist der Weg außen durch Pfosten und ein Metallseil gesichert, dann mal wieder nur innen. Aber obwohl ich wirklich



Erster Blick auf die Wand



In der Schlucht



Zeit, abzutauchen



Alm Uina Dadaint

nicht frei von Höhenangst bin, macht's mir gar nichts aus, so geflashed bin ich. Alle paar Meter gibt es neue atemberaubende Blicke, auch kurze, feuchte Tunnels ohne Licht.

Schneller als erwartet stehen wir am oberen Ausgang der Schlucht, der obligatorische Abschiedsblick zurück in die Schlucht zeigt genau das, was ich nicht sehen wollte: über dem Inntal stehen bereits gut entwickelte, dunkle Gewitterwolken, die Meteorologen hatten doch Recht gehabt. Kein echter Spaß, hier auf der Hochebene völlig ungeschützt einem Wetter zu begegnen.

Aber wir haben noch genug Zeit, auf diesem hochalpinen Tal den wenig ängstlichen und unbekümmerten Marmeltieren zuzuschauen, die entlang des schönen Trails über die Sesvenna-Hochebene auf ihrem Bau stehen und uns zupfeifen.

An der Sesvenna-Hütte angekommen hätte mir eine kurze Genusspause gereicht, aber Petra braucht Kaloriennachschub und für die Abfahrt

ist nochmal volle Konzentration angesagt, und: was ist schöner, als auf der Hüttenterrasse mit weitem Blick in den Vintschgau bei Pasta und Apfelstrudel noch mal die Bilder der vergangenen Stunden vor dem inneren Auge vorüberziehen zu lassen?

Es ist erst 15 Uhr, aber es wird dunkel, als wir aufbrechen: hinter der Hütte im Norden ist es schon recht finster, doch wir haben Glück und kommen noch trocken, aber leider ohne Trails, im Zentrum von Mals am Hotel Greif an. Hier haben wir das letzte Zimmer ergattert, mit Blick über die Dächer des Dorfs auf den Ortler.

Ein hervorragendes Vier-Gänge-Menü auf der Hotelterrasse vollendet diesen Traumtag.

Sebastian Kroll



Blick zurück



Einheimischer

European Championships Munich 2022 - eine Erfolgsgeschichte aus der ersten Reihe

Eindrücke der MTB-Wettbewerbe aus Sicht eines Volunteers

Es war Ende 2021, als in den BMW News für Mitarbeitende ein Artikel zu den ECM 2022 auftauchte, welcher die BMW Group als Premiumpartner der Veranstaltung auswies, und in dem uns BMW'ern das Dabeisein als Besucher und eben auch als freiwillige Helfer schmackhaft gemacht wurde. Da ich aus vorangegangenen Medien-Berichterstattungen von einigen schönen Radsport-Dis-

ziplinen erfahren hatte, nahm ich die indirekte Aufforderung zum Anlass, mir das Event genauer anzusehen und landete schließlich als Results Distribution Volunteer Lead in der Zeitnahme der beiden EM MTB CrossCountry Wettbewerbe unmittelbar an der Start-/Zielgeraden.

Natürlich ging der Entscheidung dafür eine detaillierte Recherche zu den einzelnen Disziplinen sowie meiner persönlichen Urlaubs- und Arbeitssituation für die in Frage kommenden Wettbewerbe voraus. Danach stellte sich auf der ganztägigen Welcome-Veranstaltung in der



Blick über den Park auf den illuminierten Olympiaturm, die BMW-Welt, Werk 1 und die Firmenzentrale am EM-Eröffnungsabend

Olympiahalle heraus, dass ich nicht der einzige Freiwillige war und die ECM 2022 als das größte Multisportevent Deutschlands seit den olympischen Sommerspielen München 1972 gehypt wurde. Und tatsächlich wurde uns Tausenden von Volunteers nach Vorstellung aller neun Hauptsportarten erst die Größenordnung des Events so richtig bewusst, das 50 Jahre nach Eröffnung des Olympiaparks unter dem Motto „Back to the roofs“ ausgerufen wurde: 4025 Athleten, 174 Entscheidungen in den für Zuschauer attraktiven Locations in und um München!

Während der Veranstaltung lernten wir unsere Hauptkontakte kennen, die die einzelnen Sparten Streckenabsicherung, Zeitnahme, Zuschauersupport, Siegerehrung, Medienberichterstattung verantworteten, mit Informationen versorgten, und es fand sogleich ein erster Austausch unter uns Volunteers statt. Mit dem olympischen Geist im Nacken konnte also das Unternehmen „Back to the roofs“ seinen erfolgreichen Lauf aufnehmen.

Zwei Wochen vor dem Rennen organisierte ich ein BMW-Streckenscouting des ungefähren CC-Kurses vom FIZ aus. Hierzu fand sich mit Stephan von der BMW-Niederlassung immerhin ein Teilnehmer, der ebenfalls mit seiner Rennfeile angerückt war. Zusammen versuch-

ten wir mit einigem Navigationsgeschick und dem Gespür für Trails, den Rennkurs nachzufahren. Teils schon gesperrte Abschnitte der spektakulären Rockgardens und die North-shore-Holzelemente waren für uns tabu und so konzentrierten wir uns auf eine enge Linie in einem immerwährenden Auf und Ab. In Nähe der Tech-Zone trafen wir dann auch Streckenchef Lukas, der anscheinend dasselbe Vorhaben mit dem frisch eingeflogenen Rennleiter hatte. In einem aufschlussreichen Gespräch wurde uns ungefiltert die große Welt des MTB-Sports aus deren Perspektive nähergebracht, was so viel bedeutet wie: heute hier, morgen nach Ruanda/Afrika und übermorgen ins Himalaja - und das alles auf UEC- und UCI-Niveau.

Mit einigem Maß an Neid im Gepäck überließen wir es den beiden schließlich, die beauftragten Trailbau-Unternehmen weiter zu instruieren, welche gerade brockenweise Findlinge aus der Baggerschaufel auf die Rennstrecke regnen ließen!!!

Leider verblassten unsere Eindrücke angesichts der Tatsache, dass sämtliche Streckenelemente aus Verkehrssicherungsgründen nach den Wettkämpfen wieder zurückgebaut werden mussten und damit komplett dem angepeilten Nachhaltigkeitskonzept widersprachen.



BMX-Wettbewerb auf dem Olympiaberg-Plateau mit Blick über München bis zu den Alpen

Hier haben uns wohl einige andere Städte und Länder etwas voraus, wo z.B. in London nach der Sommerolympiade 2012 der CC-Kurs originalgetreu für die Öffentlichkeit geöffnet wurde.

Eröffnung der ECM 2022 am Mittwoch, dem 10. August

An diesem Sommertag stand im Namen des parallel stattfindenden „The Roofs“-Festival der ganze Olympiapark Kopf und es gab an jeder Ecke Live-Musik, Lichteffekte und Attraktionen. So viel, dass vor dem Live-Konzert des Deutschrappers Marteria am Olympiasee wegen Zuschauermassen die Zugänge abgesperrt werden mussten. Sehr willkommen diente uns die gute alte Olympiaalm und der extra hingebaute Tegernseer Biergarten als Einkehrstation, denn BMW-Radsportkollege Stefan outete sich ebenfalls als freiwilliger EM-Unterstützer. Er war zu den Zeitfahrwettbewerben eingeteilt und wir planten, die Top-Radsportwettbewerbe gemeinsam zu besuchen. An diesem Abend jedoch kochte die Stimmung wahrlich über und

sämtliche elf Roofs-Locations waren zum Brechen voll, so auch das Capri-Roof-Party-Floß im Olympiasee.

Derart gut vorbereitet konnte es am Folgetag in die Wettbewerbe gehen.

Für uns Radsportler standen in den nächsten vier Tagen verschiedene Bahnrad-Disziplinen, die BMX-Entscheidungen, drei Triathlon-Wettbewerbe und das EM-Straßenrennen der Herren zum Zuschauen an. Da wir nicht alle Entscheidungen live verfolgen konnten, konzentrierten Stefan und ich uns auf die spektakulären Teile daraus. Das Straßenrennen verfolgte ich aufgrund der besseren Live-Berichterstattung im TV. Leider holten wir hier wegen einem Sturz und in der Folge fehlender Möglichkeiten keinen Blumentopf. Anders bei den Bahnwettbewerben und beim BMX, hier purzelten regelrecht die Medaillen. Gold im Sprint für Hinze, Silber für Dörnbach im Zeitfahren, Silber für Müller im BMX, um nur einige zu nennen. Auch der Triathlon, den wir live im Park an der Strecke verfolgten, war hoch spannend und verlief für unser



Triathlon der Damen im Anflug zur 90° Kurve und über die Brücke zur Start-/Zielgeraden

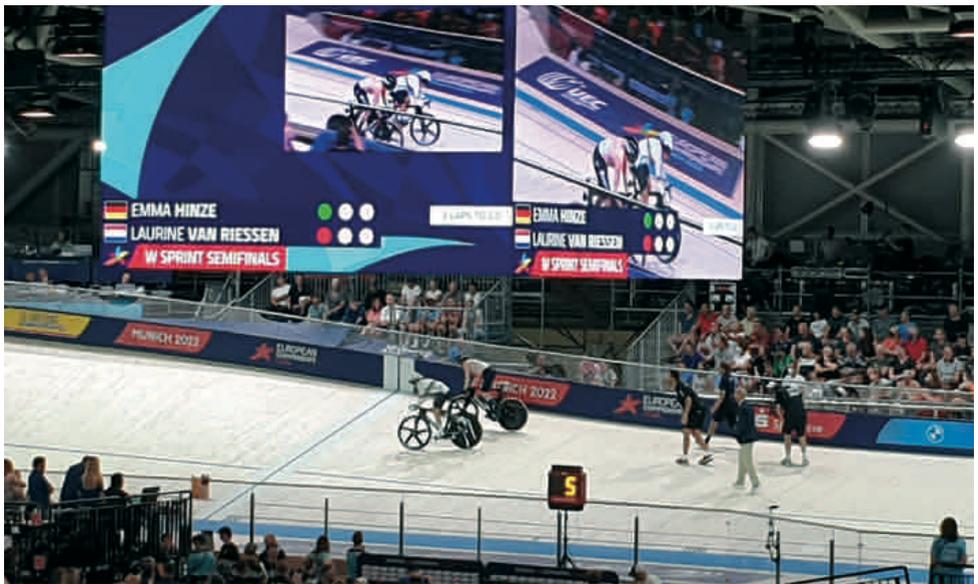
Damen- und Mixed-Staffel-Team mit jeweils Silber sehr erfolgreich.

Während der laufenden Wettbewerbe gab es für uns Volunteers immer wieder Angebote im Rahmenprogramm, so z.B. ein gemeinsamer Sonnenuntergang am Olympiaberg. Einige werden jetzt denken: „Das möchte ich lieber mit meinen Lieben zusammen unternehmen und nicht in der Menge von Menschen, die man gar nicht kennt...“, jedoch bestand genau darin der Reiz und es hatte vor atemberaubender Kulisse mehr als Workshop-Charakter. So enterten wir zusammen die Steilflanke des Wahrzeichens, im Rennstrecken-Kontext, zum Aloisius' genannt. Zeitgleich fuhr mit dem elektrisch angetriebenen Golf-Car die Verpflegung heran, um so die Versorgung mit allerlei Münchner Getränken sowie Crackern sicherzustellen. Es entwickelten sich u.a. spannende Gespräche mit anderen Sportlern, die einem ähnlichen Gedanken folgten, den in der Luft liegenden Spirit für sich zu entdecken. Und es ergab sich auch eine

respektvolle, erheiternde Unterhaltung mit dem elektro-unterstützten Volunteer, welcher als Auskunftgeber auf seinem Beförderungsmittel normalerweise die Besucherströme in die richtigen Bahnen zu lenken hatte. Ein irrer Typ, dem seine Aufgabe im Park ebenfalls vollen Einsatz abverlangte!

Des Weiteren avancierte das, in der Socc Arena untergebrachte, Main Volunteer Center zum exklusiven Meet & Greet mit MTB-Profis, wie etwa Leonie Daubermann oder Luca Schwarzbauer, was uns per Meldung in der eigens verwendeten Signal-App angekündigt wurde. Also schlicht die Speerspitze des deutschen MTB-Sports und unsere Medaillenhoffnungen für die anstehende Sommerolympiade 2024 in Paris.

Bis zum Start der MTB-Wettbewerbe am letzten Event-Wochenende konnten wir noch folgende Eindrücke aus der Münchener City und Umgebung gewinnen.



Bahnrad-Wettbewerbe auf der eigens erstellten 200-m-Holzbahn in der Riemer Messehalle bei ausverkauftem Haus sowie regelwerksfesten Schweizer Experten - hier Emma Hinze, Team BDR

Nun aber stand mit Donnerstag das freie und offizielle Training auf der MTB-Rennstrecke an. Dies war zugleich der finale Test für das Zeitmess-System und den Ablauf inkl. Rennstart, Zwischenzeitnahme, Zieleinlauf und Siegerehrung - ja, ihr lest richtig... ausgewählte Teamfahrer/-innen von Worldcup-Teams waren die Protagonisten im Probelauf und die Fach-Kommentatoren schossen sich bereits mit ihren Formulierungen auf die bevorstehenden Rennen ein.

Zuvor versammelten wir Volunteers uns und erhielten durch Claudia und Tatjana der Zeitnahmefirma ATOS unsere Einweisung in bestem Englisch. Max, Fabian, Almi, David und Michi waren bei den Intermediate timing points, den Zwischenzeitnahme-Matten, eingeteilt und mit Funkgeräten ausgestattet. Aufgabe war, die Überwachung und Vermeidung von Fremdeinwirkung an den Messeinrichtungen sowie Meldung von möglichen Störungen. Nach einem kurzen Funk-Check wurden sie per Golf-Car zu den Positionen gebracht. Mir wurde die Koordination der Fünf zuteil, indem ich ebenfalls mit Funkgerät die Posten über Rennstart, Rennunterbrechung, letzte Runde und Zieleinlauf informierte und mögliche Störungen entgegennahm und an ATOS weitergab. So konnte ich, im Zeitnahme-Container untergebracht, per Software die Live-Zeitnahme inkl. Rangliste, Anzahl Runden und auf Großbildschirm die live übertragenen Kamerabilder vom Renngeschehen verfolgen. Das Highlight war jedoch die erhabene Position aus der 2. Etage mit direktem Blick auf die Start-/Zielgerade und die Original-Kommentare aus dem Nachbarcontainer, also sozusagen ein interaktives Renn-Erlebnis - eben mittendrin statt nur dabei!

An diesem Training nahmen alle Fahrer/-innen teil, sogar der Schweizer Mathias Flückiger, den ich beim Etappenrennen Swiss Epic 2015 getroffen hatte und der zuletzt öfters auf oder über dem Niveau von Dauer-Weltmeis-

ter und Olympiasieger Nino Schurter unterwegs war. Fatalerweise kam just am Donnerstagnachmittag eine Pressemeldung der Anti-Doping-Agentur herein, die ihm eine positive A-Probe bescherte, die bereits etliche Wochen vorher bei der Schweizer Meisterschaft abgenommen worden war. Ein Schock für den Star und das Schweizer Team, seinen Rennstall, wenn man den Presseberichten folgte. Aber auch für mich, der ihn persönlich als einen echten Sports-Mann kennenlernen durfte. Was würde einen so nahbaren und positiven Zeitgenossen zu einer derart unsportlichen Tat antreiben?

Der Erfolg, Erster zu sein - vor Nino? Eventuell der Druck in der Mannschaft in einer Schweiz, die den MTB-Sport wie keine andere Nation lebt? Das Zeitnahme-Team trug es jedenfalls mit Fassung, ist doch ein DNS (did not start) in der Rangliste nur ein weiterer Eintrag und wohl im internationalen Business an der Tagesordnung?!?

Mathias wurde daraufhin vom Team unter Vorbehalt suspendiert, erhielt eine provisorische Sperre, verpasste den Start zur EM, WM sowie den restlichen MTB-Worldcup! Er ist inzwischen nach Untersuchung seines Falles seit Mitte Dezember mit aufgehobener Sperre offiziell rehabilitiert!

Wie dem auch sei, die Generalprobe aller Instanzen klappte hervorragend und ich konnte für die fünf Volunteers das Okay durchfunkeln und sie wieder zurückbeordern. Somit war der Grundstein für die nächsten beiden Tage mit scharfgeschaltetem Rennen gelegt und jeder wusste um seine Position und Aufgabe.

Freitag, 19. August - Race Day - Herren MTB CrossCountry EM im Münchener Olympiapark

Publikumswirksam war der Rennstart auf 17 Uhr Ortszeit gelegt, was vielen Zuschauern die Gelegenheit bot, sich rechtzeitig an den attraktiven Streckenabschnitten zu platzieren. Was für

ein Bild musste wohl aus der Vogelperspektive des Olympiaturms oder von der BMW-Zentrale aus beobachtet vorherrschen, in dem sich die Besucherströme ab Nachmittag nur noch in eine Richtung zur Rennstrecke hin wälzten - ganz großes Sport-Kino eben, welches alle 50 Jahre in München weilt!

An diesem Freitag waren zudem über 30°C angekündigt und somit versprach es ein sehr kontrolliertes Rennen auf trockenem Boden zu werden. Bereits vormittags Richtung Bahnhof mit kurzer Volunteer-Uniform ausgestattet waren es draußen gefühlt über 25°C und bei Ankunft am Bahnsteig - noch mehr Volunteers in kurzen Hosen, aber deutlich jünger!?! Die Bahnfahrt mit dem EM-Ausweis gestaltete sich kostenlos und entsprechend kurz. Die Gehpassage zur U-Bahn geriet aufgrund der Massen zum Spießroutenlauf, allerdings konterte ich mit Streckenkenntnis und nahm die Hindernisse auf der Ideallinie. Eigentlich war ich im Rennmodus und hatte Wettkampf-Temperatur, gute Voraussetzung also für die anstehende Aufgabe. Erste Station war wieder einmal das Einchecken beim Akkreditierung-Container neben dem Volunteer-Center.

Auf dem Weg dahin interviewte ich einen Volunteer-Fahrer in seinem EM-folierten BMW iX3. Da ich natürlich wusste, dass BMW als Premiumpartner mit einer extra bereitgestellten Elektro-Autoflotte die Athleten, Teams und Funktionäre per Shuttle-Service zu den Wettkampforten beamt, konnten wir uns gut zu Fahrkomfort und Handling des iX3 im Stadtbetrieb unterhalten. Zugute kam mir dabei meine Testfahrt im Elektro-X3, die mich ein paar Wochen zuvor auch aus der Stadt heraus führte. Mit M-Sportpaket und Spurhalteassistent ausgestattet glich die kurze Fahrt im Facelift bei Hans Zimmer - Sound einer Zeitreise in eine bessere Zukunft. So oder so ähnlich war denn auch das Feedback des freiwilligen Sportkuriers, der gar nicht mehr aussteigen wollte.

Anschließend funkte ich per Signal-App die anderen Volunteers zusammen und wir trafen uns zur gemeinsamen Stärkung im SoccArena-Zelt. Für den bevorstehenden Einsatz war noch Zeit und wir konnten ausgiebig die sich anbahnende Stimmung hin zum Wettkampf aufsaugen. Der ‚Munich Walk of Stars‘, bei dem sich die Sterne der Musik- und Sportwelt per Handabdruck am Seeufer verewigt haben, war dafür genau der richtige Ort. Bei der Gelegenheit konnte ich noch ein Treffen mit Schleichi, unserem Langstrecken-Spezialisten, einbauen, der sich das Spektakel an der Strecke anschauen wollte. Nun aber wurde es ernst und ich verständigte das ATOS-Team über unser baldiges Erscheinen.

Eineinhalb Stunden vor Rennstart passierten wir mit dem Volunteers-Ausweis die Einlasskontrolle zum Start-Ziel-Bereich. Die 100 Meter bis zum Fuße des Zeitnahme-Containers waren nun mit Fahrern, deren Trainern und Funktionären gesäumt und so liefen wir beinahe dem Deutschen Bundestrainer in die Arme. Mit Kennerblick sollte er zumindest bemerkt haben, dass nicht nur träge Bürohengste und Langzeitstudenten in den kurzen Uniformen steckten.

Bei den Containern wimmelte es dermaßen, dass ich kurzerhand die Volunteers zum Warten im Abseits aufforderte und mit einigem Gegenverkehr auf der Zugangstreppe den Container im zweiten Stock enterte.

Das scheiterte beinahe, als sich der mexikanische ‚Dude‘ als wesentlicher Programmierer der Zeitnahme mit seiner Körperfülle durch die Türe quetschte. Seine 3xLaptop-Figur erinnerte mich erst später an Jurassic Park, wo sein Counterpart ein Nebengeschäft am Laufen hatte und bitter dafür bezahlen musste. War hier ebenfalls etwas am Laufen? Ein ganz klares JA! Und zwar für alle Anwesenden, Akteure und viele Besucher schlichtweg das Hauptevent der European Championships im Olympic Park. Mit Erleichterung erwiderte die internationale Crew

meine Begrüßung und Claudia händigte mir die Walky Talkies aus. Dabei merkte man dem routinierten Team zwar die Anspannung an, jedoch herrschte keine Nervosität - Profis eben.

Mit den Funkgeräten bewaffnet ging es zum letzten Briefing meiner Volunteer-Crew. Sie waren ebenfalls heiß auf das Rennen und bekamen von mir eine Extraportion Motivation übermittelt. Nach dem Rennen und getaner Arbeit sollte es gemeinsam zum Centre Court am Königsplatz gehen, wo es Beachvolleyball der Damen zum Bestaunen gab.

Sowie sich die Volunteers an ihre Positionen begaben, begannen die ersten Rennfahrer ihre Aufwärm-Positionen einzunehmen. Manche hinter dem Sichtschutzzaun, jedoch unser BDR-Titelkandidat Luca Schwarzbauer, der zuletzt einige Top-Ten-Plätze im Weltcup eingefahren hatte, sehr zuschauerpräsent direkt neben der Startaufstellung. Ihm war sicherlich die Rolle zuteil, einen Vorstoß beim Rennen zu unternehmen und er hatte laut Online-Abstimmung das höchste Siegpotential bekommen. Klar, denn Nino Schurter schonte sich und peilte die WM-

Teilnahme an, Mathias Flückiger war raus! Ach ja, da war noch der Engländer Tom Pidcock, der aktuelle Ciclocross-Weltmeister, der als Pro-Tour-Teamfahrer bei der diesjährigen Tour de France allen Rennrad-Profis auf der Alpe d'Huez Etappe das Hinterrad gezeigt hatte - eigentlich immer ein Kandidat, vor allem, da er mit Ansage für 2022 alle WM-Titel in Cross, RR und MTB holen wollte. Nur war er in der gerade stattfindenden Startaufstellung im Stealthmodus und somit nicht auszumachen. Dagegen waren die ersten beiden Startreihen gut mit Schweizern, Franzosen und deutschen Startern besetzt. Per Funk holte ich mir das Okay von der Strecke, die sich durch die fünf Zwischenzeitnahmематтen in sechs Segmente aufteilte und es damit den Rennteilnehmern unmöglich machte, irgendwo abzukürzen.

Wenig später erschien die Startsequenz in der Zeitanzeige des Startbogens, die zwei Minuten herunterzählte und per Kommentatorenteam für alle gut hörbar war. Die Ränge an der Start-Ziel-Geraden waren brechend voll, die Strecke mit Zuschauern umstellt und das Zeitnahme-



Startaufstellung der europäischen MTB-Elite auf die CC-Strecke mit 8 x 4,3 km und 157 Hm

team bereit, die Starttaste zu drücken. Davor sprachen wir uns ab, das Fenster für eine bessere Übermittlung des Startsignals zu öffnen.

Drei - Zwei - Eins - Startschuss! Der Trigger wurde gedrückt und das Zeitnahmesystem war zum Leben erweckt. Die ersten Platzierungen wurden angezeigt und das Rennen hatte nicht nur digital sondern vor allem physisch einen fulminanten Start. So konnten sich unsere Jungs in der ersten verkürzten Runde nach vorne arbeiten und sich für die erste volle Runde in Position zur Spitze bringen. Nach der ersten Durchfahrt staunte ich nicht schlecht, da das BDR-Team mit Max Brandl und Luca als Doppelspitze daherkam.

Danach funkte ich durch, dass die regulären Runden begonnen hatten und die Aufmerksamkeit nun auf der gesamten Strecke lag. In der ersten Rennhälfte kam es vermehrt zu Führungswechseln. Besonders an den Anstiegen und insbesondere zur Olympiabergspitze wurde kräftig durchgemischt. So wurde es ein

äußerst spannendes EM-Rennen, mit mal der Schweiz, Dänemark, Spanien und uns an der Spitze. Wo war England? Nicht mehr weit weg, da Tom Pidcock Runde für Runde zehn Sekunden auf die Spitze gutmachte, einmal sichtbar in den Zwischenzeiten des Zeitnahmesystems, aber noch besser an der Rangfolge zu erkennen. In der fünften Runde machte er ernst und setzte sich schließlich an die Spitze, die er trotz starker Konkurrenz nicht mehr hergab. Auch die Schwierigkeiten des Oktoberfest-Bierfass-Slalom, die Haarnadelkurve am Aloisius, die Holzrampe der BMW X-Section und der mit Felsen gespickte Wassergraben-Drop konnte ihn nicht stoppen. So setzte sich der Allround-Star des Bikesports sogar noch weiter von seinen Verfolgern ab und bog beinahe entspannt auf die Zielgerade dieser EM. Jubelnd durchkreuzte er den Zielbogen und wohl auch einige Pläne unseres BDR-Teams. Schade, dass wir uns so auf den ersten Runden verblasen haben und in der Folge den Konter nicht halten konnten. Auf



Siegerpodest mit EM-Sieger Tom Pidcock (GB), Sebastian Carstensen (DEN), Filippo Colombo (CH)

der anderen Seite hat sich Pidcock als würdiger Sieger gezeigt, der wieder einmal sein Multitalent unter Beweis gestellt hat und mit seinem Killer-Instinkt seine Chance genutzt hat. Bei der WM im französischen Les Gets die Woche darauf sollte es für ihn weniger gut laufen und so kam er nach mehrmaligem Baumkontakt nur als Vierter ins Ziel. Dort war natürlich auch ein ausgeruhter Nino Schurter und die restliche Welt-Elite am Start.

Unser bester BDR-Fahrer war mit Platz zehn und 48 Sekunden Rückstand Luca Schwarzbauer gefolgt von David List auf Platz 13. Julian Schelb, Max Brandl und Georg Egger hatten sich wohl in diesem schnellen taktischen Rennen bereits bis kurz vor Schluss zu sehr verausgabt und kamen auf die Plätze 21, 22, 31.

So perfekt wie das Herrenrennen ablief, konnte der Damenwettbewerb nur noch einen draufsetzen.

Aber das Wetter machte tags darauf den Athletinnen, Organisatoren und Volunteers einen dicken Strich durch die Rechnung, indem es in Strömen regnete. Schon die Anfahrt zum Zielgebiet geriet durch ausgefallene Züge zur Challenge und so musste ich leider unfreiwillig den X3 ohne i für den Weg nach München bemühen. Dank eines Parkplatzes direkt beim Arbeitgeber konnte ich den Check-In und den Treffpunkt im abgesperrten Start-Ziel-Bereich ohne große Verspätung erreichen, nur die Umwelt- und Kostenbilanz war im Vergleich zum Vortag außerhalb des Solls. Allerdings heiligt der Zweck ganz oft die Mittel - und steht auch in der aktuellen Krise immer wieder zur Diskussion. So gesehen sollte man, falls Plan A nicht funktioniert, wenigstens einen Plan B, wenn nicht sogar einen Plan C in petto haben, das gilt natürlich nicht nur für uns Sporttreibende oder Steuerzahler!?!

Nun aber zum Race. Hier mussten sich alle Akteure eben mal auf die verkorksten

Wetterverhältnisse einstellen. Die Volunteers warteten, mit Ponchos und Regenschirmen ausgestattet, bereits auf mich. Da wir zeitig dran waren, zeigte ich ihnen die Kommandozentrale im zweiten Stock, wo wir zusammen die spanisch und portugiesisch angehauchte ATOS-Crew begrüßten. Es herrschte trotz Wetterlage eine angenehme Stimmung, denn man war ja im Trockenen und konnte bereits die ersten Sportlerinnen in die Warmup-Zone fahren sehen. Dank Regenschirmschutz auf den Rollentrainern konnten sich die Fahrerinnen immerhin in angenehmer Atmosphäre warmtreten. Ob sie wohl auch die Reifenwahl richtig getroffen hatten? Sollte eigentlich Standard sein, dass man beim Regenrennen auf einem Kurs wie diesem entsprechend auf größeres Profil umstellt und seine Raceklamotten anpasst. So wie es allerdings schien, war es den Racerinnen egal und sie standen beim Countdown in kurzen Sachen bei Starkregen und 14°C im Startblock. Klar kann man auf eineinhalb Stunden schon mal Regen und Kälte ausblenden, nur muss man dann auch in der Lage sein, im Leistungsbereich zu bleiben. Das gilt auch fürs Bikesetting. Was bedeutet, dass bei diesen Bedingungen geringes Reifenprofil und wenig Federweg mit mehr Fahrtechnik und höherer Leistungsabgabe kompensiert werden müssen. Und da schienen sich einige Teams, wie sich gleich im Rennen zeigen sollte, ordentlich verpokert zu haben!

Nach dem Startschuss verschwand das Feld in einer Spray-Wolke und tauchte erst wieder in der nächsten Kameraeinstellung auf. Auch hier rüttelte sich die Feld-Reihenfolge in den ersten paar Runden ein, indem es immer wieder Ausrutscher und Überholmanöver gab. Für die Zuschauer zwar schön spektakulär, jedoch aus Fahrerinnenperspektive wohl eher ein Matsch-Rennen. So spülte es unsere BDR-Auswahl ins Hintertreffen und die Weltcup-Führenden nach vorne, so dass sich als Doppelspitze die zwei Französinen Pauline Ferrand-Prévot und

Loana Lecomte ein stetes Kopf an Kopf-Rennen lieferten. Gefolgt von der Niederländerin Anne Terpstra und der Schweizerin Jolanda Neff. In der dritten Runde leistete sich die nun klar führende Prévot am Ende der Uphill-Serpentinen in der Schrägpassage einen Ausrutscher mit Kettenklemmer und Folgen. Sie stand quasi antriebslos über ihrem Bike, die Kette war inzwischen nicht mehr am Kettenblatt. Kennt eigentlich jeder, aber bei der Bikeverschmutzung schlugen alle ihre Versuche, die Kette wieder zu positionieren, fehl. Derweil nahm ihr Lecomte im Zeitlupentempo die Führung wieder ab. Mithilfe der eigenen Wasserflache reinigte sie die verdreckte Kette und hatte diesmal mehr Erfolg. So ging es im Verfolgermodus auf die letzten eineinhalb Runden. Allerdings ließ sich Lecomte die Führung nicht mehr nehmen und brachte den EM-Titel über sieben gefahrene Runden ins Ziel!

Alle Teilnehmerinnen waren sichtlich froh, einigermaßen unbeschadet im Ziel zu landen, schließlich waren es eher Cross-ähnliche Strecken- und Wetterzustände. Trotz Camouflage-Outfit wurden die regenresistenten Ladies von einer Batterie an Fotografen sowie den Presseleuten abgelichtet und interviewt. Zur Siegerehrung waren die erfolgreichen ersten Drei bereits wieder in frische Nationaltrikots gehüllt und konnten bei nun nachlassendem Regen die Zeremonie genießen. Die BDR-Damen Leonie Daubermann, Nadine Rieder und Lia Schriever mussten sich derweil mit den Plätzen 17, 18 und 26 zufriedengeben. Dies war letztlich einer vorausgegangen Corona-Erkrankung,

einem Sturz und einer schlechten Tagesform mit Bauchkrämpfen geschuldet. Allerdings hatte die einmalige Atmosphäre im Olympiapark alle Damen gut ins Ziel getragen und entschädigte für die Strapazen.

Auch in diesem Rennen hatte alles funktioniert und nach der letzten Zieleinfahrt kamen die Orga-Teams zusammen, um das Ganze gebührend zu feiern - denn dies war sozusagen der Abschluss von etlichen Monaten, teilweise Jahren an Vorbereitung und Team Munich hatte erfolgreich geliefert!

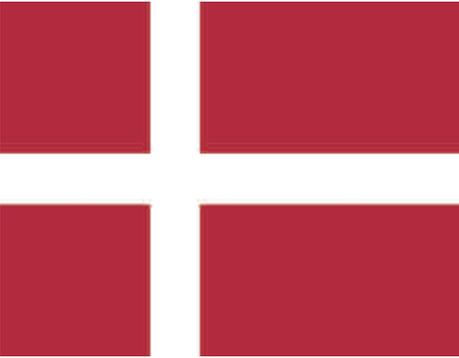
Nach Eintreffen der Volunteers und einer herzlichen Verabschiedung bedankte ich mich beim Streckenchef, der Zeitnahme-Crew und bekam ebenso ein herzliches Dankeschön und Gracias zurück. Allen merkte man nun sichtlich die Erleichterung und die Strapazen der vergangenen Tage an. Auch gilt jedoch wie bei den Rennfahrer/-innen: nach dem Rennen ist vor dem Rennen und so ging für viele der Flug zum nächsten Event noch am selben Abend.

Im Rahmenprogramm des EM-Roof-Festivals stand heute die Band Alphaville auf dem Programm, ein Must-Have-Event für 80er-Fans. Leider musste ich es wegen aufkommender Migräne, die an diesem Tag nicht mehr in den Griff zu bekommen war, canceln - ob es wohl an der plötzlich ausbleibenden Anspannung lag oder an den veränderten Wetterbedingungen, kann ich nicht sagen, auf alle Fälle wurde es an diesem Samstag nochmal richtig schön und laut im Münchener Olympiapark.

Euer Oswald Ehrmann

Dänemark 2022

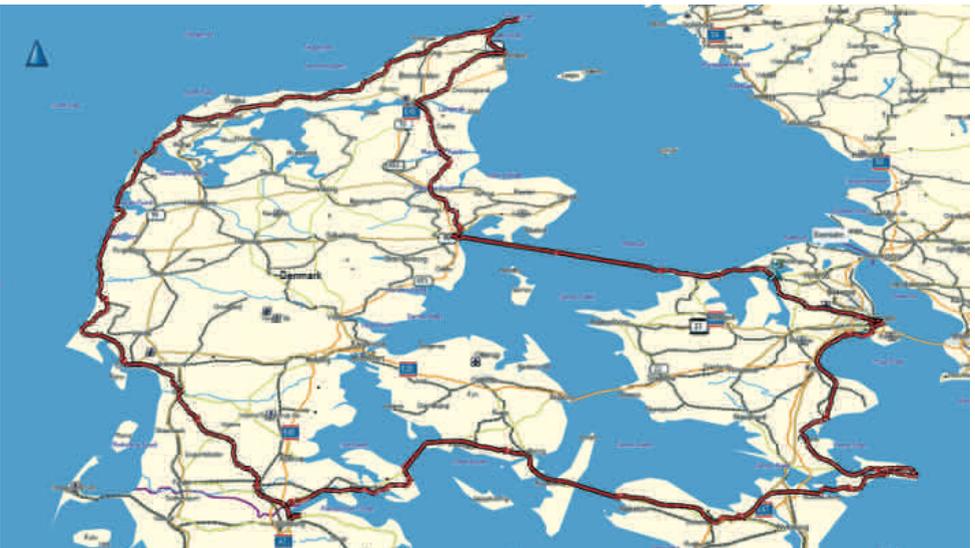
Ein Bachelor-Erasmus-Semester führte unserer Tochter 2020 nach Aarhus in Dänemark. Das sei ja so eine außergewöhnliche Stadt, Dänemark so ein schönes Land und die Radweg-Infrastruktur gehöre zu den besten auf der Welt. Coronabedingt konnten wir sie während ihres Aufenthalts leider nicht besuchen und uns selbst ein Bild machen. Aber unser Interesse war geweckt



und auf der Suche nach einem Plan für unseren Sommerurlaub kam uns der Gedanke: warum eigentlich nicht Dänemark? Dann aber natürlich mit dem Tandem!

Ein paar Routingversuche mit komoot machten schnell klar: mit circa 1.400 Kilometern lässt sich eine Umrundung von Dänemark innerhalb von knapp drei Wochen sicher gut machen. Dass in Dänemark ständig ein Wind bläst, das Wetter eher wechselhaft sein soll und immer etwas Unvorhersehbares zum Abbruch einer solchen Tour führen kann, macht eigentlich nicht viel aus. Schließlich kann eine Runde bei dieser Geographie jederzeit durch ein vorzeitiges Abbiegen verkürzt werden. Also ab an die Feinplanung und Organisation!

Mitte August ging es los. Erst mal per Auto nach Flensburg, wo wir unser Auto am Haus einer Bekannten stehen lassen konnten. Nach so viel Autofahren waren wir froh, gegen Mittag endlich auf dem Rad zu sitzen und uns erstma-



Streckenführung unserer Dänemark-Runde (ca. 1.400 km)

lig so etwas wie Seeluft um die Nase wehen zu lassen. Ein Krabbenbrötchen als Stärkung musste natürlich auch gleich noch sein. Der Grenzübergang war schnell erreicht und entlang der Flensburger Börde ging es zuerst mal Richtung Osten. In Sonderburg per Brücke auf die Insel Als, dann zur Fähre von Fynshav, wo wir über booking ein erstes Quartier gebucht hatten und bereits erwartet wurden. Unser Fazit am Abend: Die Radrouten waren tatsächlich gut ausgeschildert, führten über kleine Nebenstraßen oder über Radwege entlang der größeren Straßen. Der Wind war bisher kein größeres Thema und Supermärkte sind erfreulicherweise auch am Wochenende bis spätabends auf. Die Verpflegung auf der Tour sollte kein Problem werden. Und das Wetter war weiter sonnig und trocken angekündigt. Wie es sich herausstellte, hatten wir wohl einen perfekten Sommer für ein derartiges Vorhaben getroffen.

Mit der ersten Fähre hinüber auf die Insel Fyn und weiter über Svendborg per Brücke und Fähre über mehrere Inseln ging es am nächsten Tag nach Maribor auf Lolland. Unser guter Ein-

druck über die schönen Radwege erhärtete sich, obwohl auch die eine oder andere ungeeignete Passage mit einbezogen ist. Für ein Straßentandem mit Gepäck ist das nicht optimal. Komoot bietet aber die einfache Möglichkeit noch auf der Strecke umzuplanen. Routenvorschläge mit der Vorgabe „Rennrad“ führen praktisch ausschließlich über geeignete Wege und sind immer eine brauchbare Alternative.

Rollende Hügel mit wogenden Weizenfeldern prägten die Landschaft der ersten Tage. Dazwischen Mais, Weideland und Marschen. Ortschaften mit kleinen bunten Häusern, Backsteinbauten, weiß getünchte Wehrrkirchen, dazu immer wieder der Blick auf die Ostsee - und das Ganze unter strahlend blauem Himmel. Genauso hatten wir uns die ersten Tage der Reise vorgestellt!

Das erste landschaftliche Highlight wartete auf der Insel Mön. Die weißen, circa 140 Meter hohen Kreideklippen im Osten brechen mit einem kleinen Kiesstrand zum Meer ab. Wanderwege führen an der Kante entlang und über lange Holztreppen ans Meer hinunter. In der



Von Flensburg aus ist die Grenze schnell erreicht - was erwartet uns?

überraschend warmen Ostsee entlang der in der Sonne strahlenden Klippen zu schwimmen war ein besonders Erlebnis, das Katrin ganz ausgiebig genossen hat.

Weiter östlich ging es jetzt nicht mehr, daher ab nach Norden. Das Hoch mit dem bisher erst einmal etwas störenden Südostwind blieb uns treu und schob uns freundlicherweise sanft auf die Insel Seeland und weiter nach Kopenhagen. Dort hatten wir zwei Extra-Tage eingeplant, um diese großzügig angelegte, geschichtsträchtige, aber auch topmoderne Stadt ausführlich erkunden zu können. Das alles natürlich per Rad! Die Radweg-Infrastruktur in Kopenhagen ist wirklich bewundernswert. Breite Radschnellwege mit speziellen Ampelschaltungen, Radwege auch an vielen kleineren Straßen, mehrere modern geschwungene lange Brücken über das viele Wasser ausschließlich für Radfahrer („No stopping on the bridge!“ wurden wir deutlich

ermahnt) machen das Rad dort zu einem selbstverständlichen und stark genutzten Verkehrsmittel. Dass sich in München in den vergangenen Jahren bei der Radweg-Infrastruktur auch sehr viel getan hat, wir zwischenzeitlich viele Fahrradstraßen, farblich markierte Radwege und den Arnulfsteg als Bahnquerung ausschließlich für Radfahrer und Fußgänger bekommen haben, lässt das deutlich engere München gegenüber Kopenhagen gar nicht so schlecht aussehen. Ein entscheidender Unterschied ist jedoch, wie selbstverständlich vorsichtig und rücksichtsvoll Radfahrende von Autofahrenden in Dänemark im Straßenverkehr beachtet werden. Bei Einmündungen erst mal nach Radlern zu schauen, diese gelassen abwarten und sich erst dann in den Verkehr einzufädeln ist anscheinend genauso selbstverständlich, wie ein ausreichender Abstand beim Überholen. Da trennt Deutschland von Dänemark noch sehr



Die spektakulären Klippen der Insel Møn

viel, und das lässt sich auch durch noch so viel separate Radweg-Infrastruktur nicht kompensieren - eher im Gegenteil!

Warum es in Kopenhagen schwer war, ein preiswertes Hotel zu finden, ist uns dort schnell klar geworden. Die überall, auch an den Säulen der Nationalbank hängenden Regenbogenflaggen begleiteten die Pride Week, die mit ihrem farbenfrohen und lauten Umzug durch die Stadt am Samstag ihren Höhepunkt erlebte. Zudem fand am Sonntag der dänische Iron Man in Kopenhagen statt. Aufgrund der umfangreichen Straßensperren für diese beide Veranstaltungen mussten sich Autofahrer an diesem Wochenende sicher besonders stark gedulden.

Weiter nach Norden führte unsere Route mit der Fähre zurück auf das Festland nach Aarhus, eine beeindruckenden Universitätsstadt, bei der sich der alte Kern faszinierend mit top-modernen Bauten nordisch-klarer Architektur

mischt. Vom Südostwind weiter leicht geschoben war der Weg über Aalborg, Frederikshavn mit seinem Palmenstand an die Landspitze in Skagen kein größeres Thema. Die Landschaft war zwischenzeitlich rauer geworden. Die Radwege führten häufiger weit ab von befahrenen Straßen durch fast unberührte Naturlandschaft.

An der Spitze Dänemarks einmal einen Fuß in der Ostsee und den anderen in der Nordsee: check! Dann erst nach Westen. Violette Heide, knorrige Wäldchen und nun auch eine ewig lange Sanddüne zwischen Meer und den Radrouten prägen die Landschaft. Wir wussten es noch nicht, aber dieser Düne würden wir ab jetzt mehrere hundert Kilometer nach Süden folgen. Bei den Radrouten war Aufpassen angesagt, um nicht zu viel über losen Untergrund fahren zu müssen. Die alternativen Straßen waren nicht zu sehr befahren und aufgrund der Vor-



Perfekte Radwege mit eigenen Brücken in Kopenhagen

sicht insbesondere auch der Lastwagenfahrer überhaupt kein Thema.

Entlang der Jammerbucht gibt es sogar offiziell über viele Kilometer für Fahrzeuge freigegebene Strände mit recht festem Sanduntergrund. Davon, diese mit einem beladenen Tandem zu nutzen, raten wir aber dringend ab. Nach dem dritten Umfaller sind wir reumütig wieder auf die befestigten Wege weiter innen zurückgekehrt.

Eine Wetteränderung hat fast wie bestellt den Wind zwischenzeitlich auf eine steife Nordwestbrise gedreht. Das hat uns zum Einen die Fahrt nach Süden angenehm erleichtert. Zudem gab es ordentlich Wellen auf der Nordsee und „Cold Hawaii“ im Nationalpark Thy machte mit lang gezogener hoher Dünung und vielen Surfern seinem Namen alle Ehre.

Immer weiter ging es nach Süden, an der Düne entlang, durch Marschlandschaft, an vielen Ferienhäuschen vorbei bis Hvide Sande, wo

noch einmal ein Pausentag mit Standspaziergang, Fahrradwartung und viel gutem Essen aus dem Meer angesagt war. Dass dort just auch die in diversen Disziplinen ausgetragene SUP-EM mit den Nationalteams vieler Länder stattfand, war ein spannendes Extra beim Relaxen in der Sonne im Liegestuhl.

Unsere Reise neigte sich bereits dem Ende zu. Unser Weg führte uns noch etwas weiter die Küste entlang über die Industriestadt Esbjerg in die bereits etwas im Landesinneren liegende malerische Stadt Ribe. Dort verbrachten wir die letzte Nacht der Tour in einem zu einem Hotel umgebauten alten Gefängnis. Die schweren Türen mit den dicken Riegeln und Handschellen an den vergitterten Fenstern ließen uns ein wenig schauern. Aber wir hatten ja Freigang und konnten die Backsteinhäuschen, ein zufällig an diesem Abend stattfindendes Oldtimer-Treffen und selbstverständlich die köstliche Gastronomie ganz ungezwungen genießen. Von



wilde Heidelandschaft im Norden Dänemarks



Frutti di mare im dänischen Stil



„Cold Hawaii“ mit typischen Fischerbooten der dänischen Nordsee



Palmenstrand in Frederikshavn an der Ostsee

Ribe nach Flensburg war es nur noch eine kurze Tagesetappe.

Auf der Fahrt zurück nach München war ausgiebig Zeit, die vielen schönen Erlebnisse noch einmal Revue passieren zu lassen. Ja, Dänemark ist wirklich ein schönes Land zum Radfahren und vermutlich haben wir mit dieser Reise mehr davon gesehen, als so manche Einheimische bisher. Und nein, Dänemark ist nicht flach, sondern die rollenden Hügel summieren sich bei so einer Runde auch auf gut 7.000 Höhenmeter. Ja, die Dänen sind gastfreundlich, passende Routen und Quartiere zu finden ist mit komoot und booking kein Problem. Sprachlich kommt man im Süden mit Deutsch, weiter nördlich mit Englisch bestens zurecht. Bargeld braucht man auf so einer Reise praktisch gar nicht. Bis auf eine Unterkunft haben wir alles mit Karte gezahlt. Fähren sollte man am besten einen Tag im Voraus buchen, das kann viel Geld

sparen. Süße Toppings auf bereits supersüßes Softeis sollte man sich gut überlegen. Bier ist teuer und ebenso wie Essen in Restaurants sogar sehr viel teurer. Dafür gibt es ganzjährig Starkbier mit ca. 10% Alkoholgehalt - daher Vorsicht beim Einkaufen! Sollte jemand von euch auch so eine Reise überlegen, nur zu! Sie weitet buchstäblich und im übertragenen Sinne den Horizont. Bezüglich Wind und Wetter wünschen wir dann genauso viel Glück, wie wir das hatten. Wer sich für noch mehr Fotos dieser Reise interessiert findet sie unter:

<https://bit.ly/Daenemark2022>
(Passwort: DK2022)



Stefan und Katrin Legner

P.S.: Gerade zieht unsere Tochter für ihre Masterarbeit nach Lille, das liegt eigentlich nur 15 km entfernt von Roubaix... ??

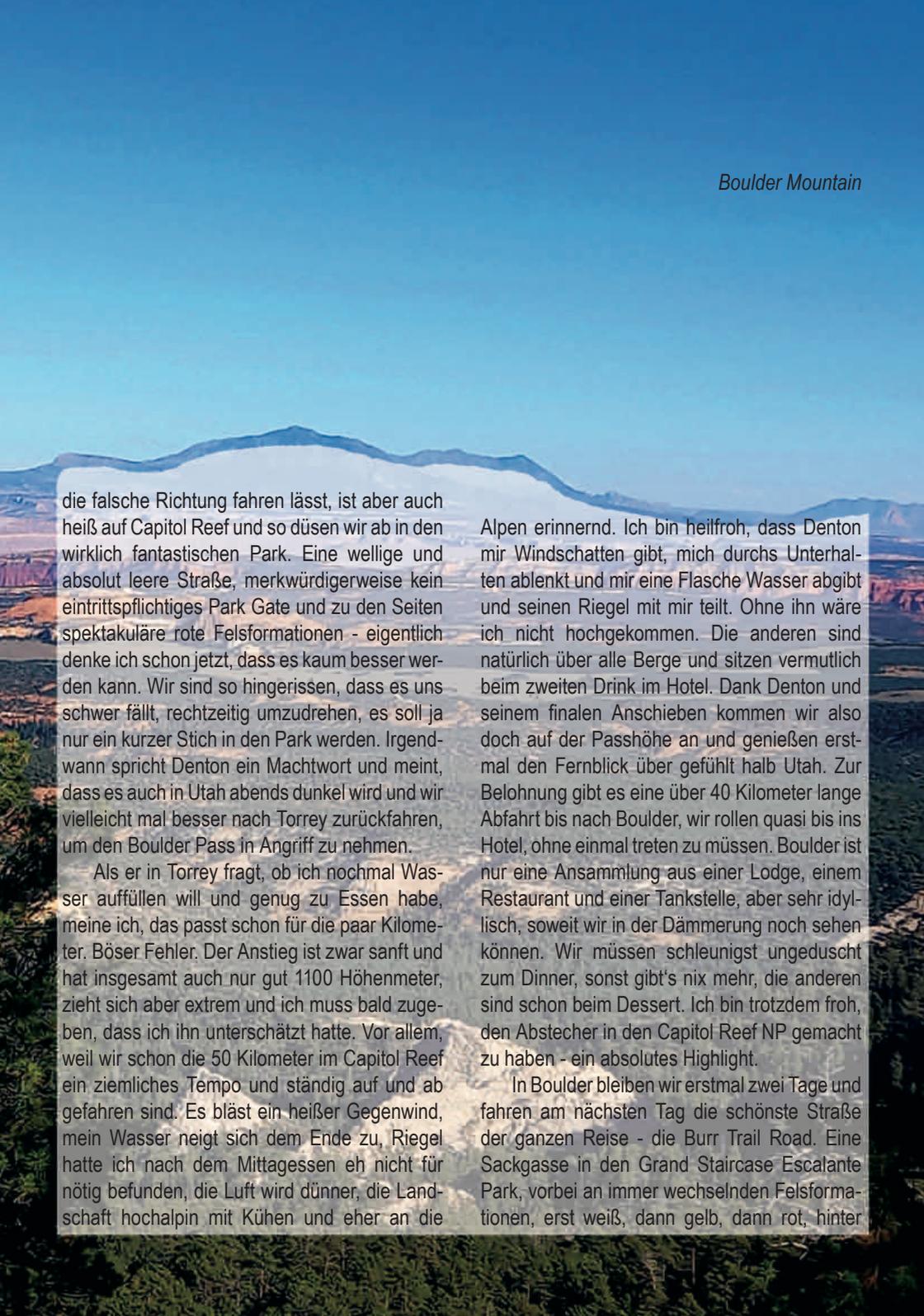


Kanäle, historische Backstein-Altstadt und hervorragendes Essen in Ribe

Mit dem Rad zu 3 der Mighty 5 of Utah

Wie schön! Das hat noch nie jemand mit mir gemacht: ich werde die letzten Meter zum Gipfel hochgeschoben! Normalerweise wäre ich beleidigt gewesen, aber in diesem Moment ein Traum, denn ich stehe wirklich kurz davor, vom Rad zu fallen. Auf knapp 3000 Meter Höhe ist die Luft dünn, ich habe ohne Ende Durst, einen Hungerast, die Beine sind schwer von drei längeren und heißen Radtagen und der Jetlag hängt mir irgendwie auch immer noch in den Knochen. Mein Entdeckerdrang und meine Augen waren größer als die Energiereserven, als wir vor ein paar Stunden die Tour mit der Radgruppe in Torrey, Utah, starteten. Nach einem längeren Shuttle von St. George und sowieso zwei Stunden verspäteter Abfahrt (sechs Uhr Abfahrt hatten die US Boys als sechs Uhr Aufstehen und in aller Ruhe Frühstück interpretiert) sind wir erst mittags am Startpunkt der Reise und eigentlich viel zu spät dran. Vor uns liegt eine 36 Kilometer lange Auffahrt auf den Boulder Mountain, der mit 3500 Metern noch nicht mal zu den höchsten Gipfeln Utahs zählt, bzw. fahren wir nur den Scenic Highway 12 auf den Boulder Mountain Pass, der auf 2926 Meter führt. Ich hatte trotzdem mehr vor als der Rest der Gruppe. Denn von Torrey aus führt auch noch eine Straße in die ganz andere Richtung - in den Capitol Reef National Park. Den wollte ich mir

natürlich auf keinen Fall entgehen lassen, denn Capitol Reef gehört zu den Mighty Five National Parks of Utah, neben Bryce Canyon, Arches, Canyonlands und Zion. Canyonlands hatte ich auf meiner letzten Radreise kennen gelernt, Arches leider nicht. Bryce und Zion stehen auf unserem Programm. Capitol Reef scheint mir eine einmalige Gelegenheit zu sein. Also poste ich lautstark, dass ich unbedingt erst einen Schlenker in den benachbarten Park fahren würde, den Boulder Mountain Pass kann ich schließlich kurz vorm Abendessen noch locker mitnehmen. Gleich mal schön als einzige Deutsche in der Gruppe Kante zeigen und eine extra Wurst fahren :) Der Rest der Gruppe: sechs amerikanische Rentner auf E-Bikes (ich bin schockiert, wo ich hier reingeraten bin!), dem Greisenalter näher als mir, alle mit German Ancestors und - wie sich im Lauf der Reise herausstellt - eher am Quatschen, Essen, Trinken, Busfahren, Chillen und Fotografieren als am Radeln interessiert. Es ist allen klar, dass wir nicht zusammen fahren werden, also bin ich auf mich allein gestellt. Unser Guide Lauren stellt mir allerdings ihren Boyfriend Denton zur Seite, der einzige Jüngere an Bord und ein superstarker Fahrer, zudem hübsch von hinten anzuschauen. Denton stellt klar, dass er mich auf keinen Fall alleine in irgendeine Parks in



die falsche Richtung fahren lässt, ist aber auch heiß auf Capitol Reef und so düsen wir ab in den wirklich fantastischen Park. Eine wellige und absolut leere Straße, merkwürdigerweise kein eintrittspflichtiges Park Gate und zu den Seiten spektakuläre rote Felsformationen - eigentlich denke ich schon jetzt, dass es kaum besser werden kann. Wir sind so hingerissen, dass es uns schwer fällt, rechtzeitig umzudrehen, es soll ja nur ein kurzer Stich in den Park werden. Irgendwann spricht Denton ein Machtwort und meint, dass es auch in Utah abends dunkel wird und wir vielleicht mal besser nach Torrey zurückfahren, um den Boulder Pass in Angriff zu nehmen.

Als er in Torrey fragt, ob ich nochmal Wasser auffüllen will und genug zu Essen habe, meine ich, das passt schon für die paar Kilometer. Böser Fehler. Der Anstieg ist zwar sanft und hat insgesamt auch nur gut 1100 Höhenmeter, zieht sich aber extrem und ich muss bald zugeben, dass ich ihn unterschätzt hatte. Vor allem, weil wir schon die 50 Kilometer im Capitol Reef ein ziemliches Tempo und ständig auf und ab gefahren sind. Es bläst ein heißer Gegenwind, mein Wasser neigt sich dem Ende zu, Riegel hatte ich nach dem Mittagessen eh nicht für nötig befunden, die Luft wird dünner, die Landschaft hochalpin mit Kühen und eher an die

Alpen erinnernd. Ich bin heilfroh, dass Denton mir Windschatten gibt, mich durchs Unterhalten ablenkt und mir eine Flasche Wasser abgibt und seinen Riegel mit mir teilt. Ohne ihn wäre ich nicht hochgekommen. Die anderen sind natürlich über alle Berge und sitzen vermutlich beim zweiten Drink im Hotel. Dank Denton und seinem finalen Anschieben kommen wir also doch auf der Passhöhe an und genießen erstmal den Fernblick über gefühlt halb Utah. Zur Belohnung gibt es eine über 40 Kilometer lange Abfahrt bis nach Boulder, wir rollen quasi bis ins Hotel, ohne einmal treten zu müssen. Boulder ist nur eine Ansammlung aus einer Lodge, einem Restaurant und einer Tankstelle, aber sehr idyllisch, soweit wir in der Dämmerung noch sehen können. Wir müssen schleunigst ungeduscht zum Dinner, sonst gibt's nix mehr, die anderen sind schon beim Dessert. Ich bin trotzdem froh, den Abstecher in den Capitol Reef NP gemacht zu haben - ein absolutes Highlight.

In Boulder bleiben wir erstmal zwei Tage und fahren am nächsten Tag die schönste Straße der ganzen Reise - die Burr Trail Road. Eine Sackgasse in den Grand Staircase Escalante Park, vorbei an immer wechselnden Felsformationen, erst weiß, dann gelb, dann rot, hinter

jeder Kurve anders, durch einen Canyon und am Ende auf ein Aussichtsplateau mit Blick über Grand Staircase und bis hin zum Capitol Reef in der Ferne. Auf der ganzen Tour kein einziges Auto, nur ein paar Mountainbiker, die am Ende der geteerten Straße noch in die Trails reinfahren. Ein Traum. In nur 24 Stunden haben wir schon so viele verschiedene Landschaften auf wenigen Kilometern gesehen, dass es schwer zu verdauen ist.

Ich sage Lauren und Denton schon am Abend Bescheid, dass ich morgen nicht auf die Oldies warten werde (die heute schon wieder extrem spät dran waren) und um acht Uhr aufbrechen werde, denn die Etappe ist mit gut 150 Kilometer etwas länger, Gewitter ist angesagt und ich will rechtzeitig am Bryce Canyon sein, um da noch etwas am Rim fahren zu können. Denton ist pünktlich am Start und wir rollen gemütlich auf dem wieder leeren Highway 12 durch den Grand Staircase Escalante Park,

über den Escalante River, auf und ab durch die schönste Wildnis, zu beiden Seiten Canyons, soweit das Auge reicht. Doch unser Auge erblickt auch früher als erhofft eine schwarze Front, die nichts Gutes verheißt. Am Horizont sieht man schon die ersten Blitze, es grollt, weit und breit kein Shelter. Denton meint, Augen zu und durch, ich meine, es ist Wahnsinn, jetzt auf den Pass rauf zu fahren, mitten ins Unwetter rein. 10 Kilometer zurück hatte ich ein Restaurant bemerkt, zwar geschlossen, aber besser als nix zum Unterstellen. Also trennen sich hier erstmal unsere Wege, ich rolle wieder runter und stelle mich so unter, dass ich das Begleitfahrzeug später sehen werde oder eher die mich. Ich muss auch gar nicht lange warten, da kommt unser Van, alle anderen sitzen schon drin, die Räder auf dem Dach, keiner will ins Unwetter reinfahren. Ich hatte zwar gesagt, dass ich auf gar keinen erdenklichen Fall auch nur einen Fuß ins Begleitfahrzeug zum Shutteln setze, aber ich



Capitol Reef



Burr Trail Road



Burr Trail Road

springe mal über meinen eigenen Schatten und beschließe, ein Stück zu überbrücken, bis wir durch die Front durch sind. Diese gestaltet sich größer als gedacht, wir fahren und fahren, es schüttet und gewittert und hört gar nicht mehr auf. Irgendwann überholen wir Denton, der signalisiert, weiterfahren zu wollen. Erst 30 Kilometer weiter in Cannonville ist es ganz abrupt wieder schön, wir halten an einem Coffeeshop an und satteln nach einem Kaffee wieder auf. Ich bin jetzt auch nicht so frustriert, weil die zweite Hälfte der geschüttelten Kilometer ziemlich öde war. Und Sicherheit geht vor, auch wenn Denton gut durchgekommen ist. Also weiter geradeaus auf dem Highway 12 Richtung Bryce Canyon City. Man muss erst ein Hochplateau erklimmen und sieht weit und breit noch nichts vom Canyon. Das erste, was ich von Bryce sehe, ist tatsächlich ein hässliches Subway-Schnellrestaurant. Der Ort ist Little Disneyland und ziemlich abtörend, also schnell weiter

zum Park Gate und weg von den Bussen und Massen. Ich bin froh, durch den Shuttle Zeit gespart zu haben, denn jetzt habe ich den ganzen Nachmittag für den Bryce Canyon. Unsere Lodge ist im Nationalpark, ein paar Kilometer den Berg hinauf, über einen toll ausgebauten Radweg durch den Wald erreichbar. Während alle anderen in der Lodge bleiben und ankündigen, erst am nächsten Morgen die Rim Road zum Rainbow Point Aussichtspunkt hoch oben über dem Canyon zu fahren, meine ich mit Blick auf die Wetter App, dass morgen Vormittag keine gute Idee ist. Ich sollte Recht behalten. Von der Lodge geht es auf knapp 30 Kilometer und 600 Höhenmetern immer am oder nahe am Rim vorbei, mit absolut spektakulären Ausblicken in den Canyon, und je höher man kommt, desto besser. Die Sonne ist nun auch wieder voll da, und da es schon spät nachmittags ist, sind fast keine Menschen mehr unterwegs, ich habe die Straße mehr oder weniger für mich selbst.



Bryce Canyon

Nur an den Viewpoints sind hier und da ein paar amerikanische Touristen, die mich ausnahmslos ansprechen, wo ich herkomme, wohin die Radtour geht und alle haben irgendeine Ancestor Connection nach Germany. Vor lauter Quatschen und viel zu vielen Fotos machen wird es ziemlich spät, bis ich oben am Rainbow Point bin - mittlerweile mutterseelenallein. Alles richtig gemacht. Auf der Abfahrt zur Lodge nehme ich kurz vor Sonnenuntergang noch einen Abzweig zu einem weiteren Aussichtspunkt mit, der dann - obwohl viel weiter unten - das absolute Highlight ist, da man hier dem Amphitheater mit den Hoodoos - den Zinnen und Spitzen aus Stein - am nächsten ist. Hoffentlich hält das Wetter für eine Wanderung in die Hoodoos am nächsten Tag, denke ich. Wieder mal kurz vor knapp erscheine ich ungeduscht in Radklamotten beim Dinner, die anderen haben netterweise schon was für mich bestellt und hatten sich schon Sorgen gemacht, ob ich noch auftauche. Han-

dyempfang im Park war nämlich auch Fehlanzeige.

Angeht des grandiosen Sternenhimmels nach dem Abendessen sollte man auf gutes Wetter schließen, doch die App hatte recht, am nächsten Morgen ist alles grau, neblig und sehr nass. Und gefühlt 20 Grad kälter als an den Tagen davor. Wie gut, dass ich bereits den Canyon gesehen habe! Denn vom Viewpoint hinter der Lodge kann man noch nicht mal 50 Meter weit schauen. Für alle anderen in der Gruppe heißt es also, den Canyon auf Postkartenbildern im Souvenirshop zu bewundern. Laut Radar bringt auch Warten nichts und wir beschließen, ein paar Kilometer aus dem Park raus und den Berg runter zu shutteln, wo es trockener aussieht. Kurz hinter Bryce Canyon City klart es tatsächlich auf, wir starten die Etappe durch den Red Canyon, den ich - übersättigt von all den bisherigen Landschaftseindrücken - nicht mal mehr fotografiere, obwohl auch die-



Zion East Entrance

ser wunderschön ist. Weiter geht's Richtung Mt. Carmel Junction und von dort auf die Straße zum Zion Nationalpark East Gate. Zwischen der Junction und dem Parkeingang zieht allerdings schon wieder eine Unwetterfront auf. Diesmal bin ich mit Denton und Lauren unterwegs, die beide weiterfahren wollen, weil es angeblich nicht mehr weit ist. Uns erwischt es dann doch ziemlich heftig mit Hagel, aber ohne Gewitter, und kurz vorm Park Entrance ist es trocken, wenn auch nicht sonnig. Ich hatte die Reise ja wegen Bryce gebucht, alle anderen Teilnehmer waren scharf auf Zion, und diejenigen, die beides schon kannten, waren sich einig, dass Zion das Highlight sein würde. Ich war sehr skeptisch, aber die Einfahrt in den Park haute mich schon nach 100 Metern völlig um. So eine bizarre Kulisse hatte ich nicht erwartet. Wow. Und das trotz verhangenem Himmel und grauen Farben. Vom East Entrance rollt man gemütlich immer leicht abwärts durch die grandiose Szenerie,

man weiß gar nicht, wohin man zuerst schauen soll. Ich bin wirklich überfordert.

Leider ist nach gut zehn Kilometern erstmal Ende Gelände, denn im Zion-Mount Carmel Tunnel sind keine Räder erlaubt. Wir müssen alles im Van verladen und die paar Kilometer durch den Tunnel shutteln. Auf der anderen Seite werden wir wieder freigelassen und rollen die Kehren runter ins Tal, in den Zion Canyon.

Da es schon fast wieder Zeit fürs Abendessen ist, wollen die anderen direkt nach Springdale am West Entrance, wo unsere Lodge für die nächsten zwei Tage ist. Ich will lieber das tolle Abendlicht nutzen und noch die Scenic Road in den Canyon hineinfahren. Denn um diese Tageszeit ist nichts mehr los (Autos sind sowieso verboten), die Parkshuttles fahren nicht mehr, der Canyon gehört mir fast allein, das Licht ist fantastisch. Der Scenic Drive führt zehn Kilometer am Virgin River entlang in den immer enger werdenden Canyon hinein, zu beiden Sei-



Zion Canyon Abfahrt

ten ragen massive Felswände und Klippen auf, absolut grandios. Am Ende der Straße ist der Temple of Sinawava, ein Sandstein-Amphitheater, von dem der River Walk in die Narrows losgeht, dazu später mehr.

Am nächsten Tag fahren die anderen nur ein paar kleine Touren in der Region, doch ich habe noch eine Rechnung offen! Vor der Gruppenreise war ich schon ein paar Tage allein mit dem Rad rund um St. George, Utah, unterwegs und wollte von dort die Zion Tour auf den Kolob Mountain fahren. Allerdings hatte ich die 50 Kilometer one way Anfahrt und die vielen Abrisskanten und Höhenmeter zum Startpunkt der Kolob Terrace Road unterschätzt und musste auf halbem Weg auf dem Pass umkehren. Von unserer heutigen Basis Springdale aber gar kein Problem, die Anfahrt sind nur gut 15 Kilometer am Virgin River entlang bis nach Virgin. Dort zweigt die Kolob Terrace Road ab, eine absolut epische Route auf die westliche

Seite des Zion Parks mit Wahnsinns-Panorama und Landschaften, die von rotem Fels bis hochalpin reichen. Ein 40 Kilometer langer Aufstieg mit gut 1500 Höhenmeter ist zu bewältigen, die Steigungen schwanken zwischen sanft und zweistellig. Am Ende der geteerten Straße, in 2500 Metern Höhe auf dem Kolob Mountain liegen das Kolob Reservoir, ein paar Farmgebäude und ein Mini General Store, welches entgegen der Info auf der Website geschlossen ist. Was gar nicht gut ist, da ich mit Wasserauffüllen im Store kalkuliert hatte und in der Hitze schon ziemlich dehydriert bin. Es geht zwar fast nur noch runter, aber ich habe wirklich mega Durst. An den Farmen sind nur Kühe zu sehen, keine Menschen. Autos waren bisher sowieso Mangelware, denn alle Touristen tummeln sich weiter östlich im Park, diese Straße kennen anscheinend nur die Insider. Doch als hätte mich ein Schutzengel erhört, nähert sich, kurz bevor ich das Reservoir erreiche, ein dickes Auto und ein



Zion Scenic Drive

dickes Amerikanerpaar hält an, kurbelt das Fenster herunter und fragt fröhlich, was ich hier mache, wo ich herkomme, und ob ich genug zum Essen und Trinken habe. Sowas ist mir in Deutschland noch nie passiert! Sie geben mir genug Wasser aus einem großen Kanister, wollen mir noch jede Menge Riegel, Cookies und sonstigen Kram andrehen und drängen mir ihre Telefonnummer auf, falls etwas passiert und ich ihre Hilfe brauche. Unfassbar, wie nett und hilfsbereit die Amis sind. Voll getankt starte ich zur Abfahrt, die natürlich ein Traum ist - bis auf zwei kleine Zwischenwellen rollt man 40 Kilometer abwärts ins Tal! Auf halbem Weg kommt mir plötzlich Denton entgegen, mit einem extra Rucksack mit Wasserflaschen für mich, er hatte sich dann doch Sorgen gemacht und sich entschieden, mir nachzufahren.

Am nächsten Tag will ich ausnahmsweise mal wandern statt Rad fahren. Die erste Tageshälfte wandere ich auf dem West Rim Trail

- leider ohne den bekannten Angels Landing Felsen, für den ich kein Permit mehr bekommen habe, doch da tummeln sich die Horden und wahrscheinlich war es besser so. Hinter dem Abzweig zu Angels Landing lichten sich die Reihen und ich bin auf einem menschenleeren Trail unterwegs. Ich treffe nur noch eine einzige Person, ein Deutscher, der mich nach dem Weg fragt, weil der Trail teilweise wirklich schlecht zu erkennen ist. Dafür gibt es umso mehr Eichhörnchen und Chipmunks - letztere fressen mir meinen Blueberry Muffin weg, den ich mir eigentlich zum Lunch ausgepackt hatte. Zum Glück bleiben mir Schlangen und Tarantulas erspart, über die ich am Vorabend so einige Horror Stories gehört habe. Der Trail ist jedenfalls der Hammer, die Ausblicke von den 500 Meter hohen Klippen ins Tal sind spektakulär, die Farben und Felsformationen sind hinter jeder Kurve anders. Das hatte man von unten vom Rad gar nicht erahnen können.



Zion West Rim Trail



Zion West Rim Trail



Zion West Rim Trail

Nach dem heißen, staubigen Trail folgt der erfrischende Part des Tages: eine Wanderung in die Narrows. Ich Volldepp völlig unvorbereitet. Mir war nur klar, dass der Weg in einen engen Canyon führt, aber nicht, dass man eigentlich die ganze Zeit im Fluss geht und nicht am Fluss entlang. Ich hatte mich schon gewundert, dass alle Outdoor Shops wasserdichte Boots und lange Stöcke verleihen, dachte aber, gut, die unsportlichen Amerikaner brauchen das vielleicht. Da ich meine Turnschuhe unbedingt trocken für den Abend und die Heimreise am nächsten Tag brauche, kann ich mit diesen auf keinen Fall in den Fluss gehen. Also Schuhe aus und barfuß, was sich als ganz schlecht und rutschig erweist. Ein netter Wanderer gibt mir einen seiner zwei Stöcke, so habe ich wenigstens etwas Halt, ich habe nämlich Angst, mit samt meinem Handy und Geldbeutel komplett im Wasser zu landen. Da es zwei Tage zuvor ziemlich stark geregnet hat, steht das Wasser an

manchen Stellen recht hoch, teilweise bis zum Hintern. Es ist außerdem milchig braun, man sieht nullkommanix vom Untergrund und ich taste mich vorsichtig durchs Flussbett und die Strömung. Im Endeffekt schaffe ich es gerade mal, eine gute Stunde flussaufwärts zu staken und muss dann leider schon zeitbedingt umkehren, um den letzten Shuttle aus dem Park zu erwischen. Schade, aber selbst schuld.

Mein Fazit des Wandertages: Dieser war das eigentliche Highlight der Radreise, heute habe ich die schönsten Eindrücke gesammelt und am meisten Spaß gehabt. Manchmal kann man zu Fuß doch mehr sehen als auf dem Rad. Und fürs nächste Mal USA am besten insgesamt mehr Zeit, Muse und Flexibilität, um Abstecher abseits der Straßen machen zu können, vielleicht auch mit dem MTB. Utah ist zu schön und abwechslungsreich, um in Eile zu sein.

Susanne Arbinger



The Narrows

Munich Super Cross im Rahmen der 69. Deutschen Meisterschaft im Cyclocross 2023

Am 14. und 15.01.2023 veranstaltete der RC „die Schwalben“ 1894 e.V. die Deutschen Meisterschaften im Cyclocross. Als Wertungsklasse wurde auch ein Hobbyrennen für Radsportler ohne Lizenz gestartet. Ein Jedermannrennen - im Olympiapark, und damit direkt vor der Haustüre - wollte ich mir nicht entgehen lassen, egal wie die Form ist. Meine Rennvorbereitung beschränkte sich eigentlich darauf, an meinem Pendelgravelbike alles „Unnütze“ zu entfernen. So wurden

Schutzbleche, Flaschenhalter, Lichter, Kindersitzhalterung, Thule-Kupplung und das Schloss eingelagert und schon saß ich geföhlt auf einer richtigen Crossmaschine. In der Hobbyklasse gelten die Vorgaben der UCI nicht, d.h. auch Reifen breiter als 33 Millimeter sind erlaubt.

Am Renntag nutzte ich die Anfahrt per Rad schon zum Warmradeln und konnte so auch direkt vor der Startnummernausgabe parken. Dort begann auch mein erster Kampf: drei Startnummern wollten an meinen Renneinteiler, den



Der 2,8 km lange Rundkurs des Munich Super Cross 2023 enthielt mehrere Schiebe- und Tragepassagen (Foto: Stefan Legner).

ich schon anhatte, gepinnt werden. Dank der Hilfe von Mitradlern ging es dann auch. Lessons learned. Zur Streckenbesichtigung reichten mir eineinhalb Runden, um Kräfte zu sparen. Die Ideallinie schaute ich mir dann beim U15 & U17 Rennen ab.

Die Renndauer sollte bei 30 Minuten liegen, was total kurz klingt, mir aber komplett gereicht hat, mich komplett zu verausgaben. Anhand der besten Zeit der ersten Runde ergaben sich dann die zu fahrenden Runden. Im Hobbyrennen waren es vier Runden.

Nach dem Start am Hans-Joachim-Vogel-Platz ging es Richtung Olympia-Schwimmhalle. Über die Hügel und Wellen am Olympiasee führte die Strecke Richtung Osten hinter das Olympiastadion. Die Strecke war 2,8 Kilometer lang und enthielt, je nach Fahrkönnen und Kraft, mehrere Schiebe- bzw. Tragepassagen. Auch die für Crossrennen obligatorischen Hürden waren zu überwinden. Ich fand die Strecke super

hart, aber wunderschön. Direkt nach dem Start hatte sich das Feld schnell in die Länge gezogen und so hatte man fast immer genug Platz, seine Linie zu fahren, zum Überholen und Überholt werden. Dabei wurde sehr rücksichtsvoll und fair gefahren. Durch die Anfeuerung meiner Familie war mein Rennen wirklich gut und ich hatte riesig Spaß. Nach 42,05 Minuten beendete ich das Rennen, glücklich und zufrieden auf dem 30. Rang von 64 Finishern. Mit 10,16 Minuten Rückstand auf den Sieger bin ich wohl knapp der Überrundung entgangen.

Der nächste Munich Super Cross soll am 28.-29.10.2023 stattfinden und auch die DM 2024 ist wieder im Olympiapark geplant. Ich freue mich auf viele Radsportler im BMW-Radsport-Trikot.

Zusätzlich Infos: munich-super-cross.de

Patrick Raith

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)



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 2022

Clubmeisterschaft 2022

Platz	AK	Name	Rennen	Gesamtpunkte
1	S2	Weinert Sebastian	8	237
2	S2	Dominguez Jacobo	7	216
3	S3	Kirsch Alexander	6	208
4	S2	Kurzeder Sven	7	203
5	S3	Knupe Jürgen	9	186
6	S2	Buciuman Beniamin	6	184
7	S2	Reim Christian	7	183
8	S3	Müller Carsten	5	171
9	S4	Legner Stefan	8	170
10	S3	Schnorr Rico	8	165
11	S2	Ehrmann Oswald	6	165
12	S3	Kroll Sebastian	6	161
13	S3	Brunies Falko	4	132
14	S3	Mauder Frank	5	130
15	S3	Sliwka Christof	6	116
16	S2	Renner Stephan	5	111
17	S2	Quandt Christian	3	107
18	S2	Kehr Tilo	4	94
19	H	Zellner Maximilian	3	93
20	S2	Gallinger Thomas	4	90
21	S3	Schober Wolfgang	2	77
22	S3	Nafziger Claus	3	74
23	S3	McGill Stuart	3	73
24	S2	Lysk Matthias	2	71
25	H	Turlik Nikolaus	3	71
25	S2	Vörtmann Martin	3	71
27	S2	Paduschek Jan	2	68
28	H	Wüstner Christoph	2	64
29	S3	Ebert Günter	3	62
30	S2	Libera Robert	2	59
31	S4	Twiehaus Jochen	3	55
32	S3	Schleicher Bernd	3	53
33	S4	Müller Klaus	3	47
34	S2	Juenke Josef	2	42
35	S3	Babbe Sven	2	41

Ergebnisse 2022

Clubmeisterschaft 2022

Platz	AK	Name	Rennen	Gesamtpunkte
36	H	Zündorf Nico	1	34
37	S3	Durach Bernd	1	33
38	S2	Gugel Stefan	2	32
39	S3	Janz Thomas	1	31
40	H	Rittershofer Nicolai	1	29

43. BMW Vierer-Mannschaftszeitfahren am 25.09.2022

Platz	Start-Nr.	Team	Gesamtzeit
1	27	Team Magnesium Pur	01:21:13
2	28	Renngemeinschaft FFB	01:21:36
3	24	Team Baier Landshut e.V. - RR	01:28:16
4	22	Die Schwalben	01:28:23
5	23	Tribären	01:29:09
6	25	Gäubodenapotheke1	01:29:53
7	17	Team SFC	01:30:51
8	21	BMW Radsport	01:31:33
9	18	RSC Elkofen - Lechner Kunststofftechnik 1	01:31:41
10	26	TUS Fürstenfeldbruck	01:32:05
11	15	Gäubodenapotheke2	01:33:09
12	20	Rad Team Aichach 2000	01:33:35
13	11	Rohde & Schwarz Team 2	01:35:34
14	5	BMW Radsport Entwicklung	01:36:15
15	4	BSG MTU AERO ENGINES AG	01:37:14
16	9	Munich8	01:38:00
17	7	Rolls-Royce	01:39:39
18	16	Rohde & Schwarz Team 1	01:39:44
19	2	SV Solidarität Ismaning	01:41:11
20	14	BMW - 5 Seen Racer Mixed	01:42:02
21	1	BMWiseguys	01:42:17
22	6	Rohde & Schwarz Team 3	01:42:18
23	13	msg life rider factory 2.0	01:43:32
24	8	Rebelliunk	01:45:31
25	10	RSC Elkofen - Lechner Kunststofftechnik 2	01:51:01

Ergebnisse 2022

Clubmeisterschaft Rennen 2022

Nr.	Datum	Rennen	Distanz
1	28.04.2022	Einzelzeitfahren Olympiastraße	16 km
		1) Schober Wolfgang - 20:06,0 ... 2) Lysk Matthias - 20:10,0 ... 3) Quandt Christian - 20:42,0 4) Müller Carsten - 21:28,0 ... 5) Dominguez Jacobo - 21:38,0	
2	12.05.2022	Bergzeitfahren Schäftlarn	2 km / 1,55 km
		1) Weinert Sebastian - 08:02,0 ... 2) Kirsch Alexander - 08:32,0 ... 3) Kurzeder Sven - 08:40,0 4) Dominguez Jacobo - 08:57,0 ... 5) Paduschek Jan - 09:07,0	
3	19.05.2022	Einzelzeitfahren Pellheim	18,8 km
		1) Weinert Sebastian - 26:13,0 ... 2) Dominguez Jacobo - 26:24,0 ... 3) Brunies Falko - 27:08,0 4) Wüstner Christoph - 27:08,0 ... 5) Kirsch Alexander - 27:11,0	
4	23.06.2022	Einzelzeitfahren Steinbach	26,5 km
		1) Dominguez Jacobo - 37:15,0 ... 2) Weinert Sebastian - 37:35,0 ... 3) Müller Carsten - 38:24,0 4) Kurzeder Sven - 39:18,0 ... 5) Knupe Jürgen - 39:57,0	
5	03.07.2022	Einzelzeitfahren Aschheim	38,8 km
		1) Quandt Christian - 50:55,0 ... 2) Schober Wolfgang - 52:03,0 ... 3) Weinert Sebastian - 52:06,0 ... 4) Lysk Matthias - 52:15,0 ... 5) Durach Bernd - 52:40,0	
6	21.07.2022	Bergzeitfahren Kesselberg	4,66 km / 230 Hm
		1) Weinert Sebastian - 11:06,0 ... 2) Kurzeder Sven - 12:03,0 ... 3) Müller Carsten - 12:15,0 4) Zündorf Nico - 12:26,0 ... 5) Dominguez Jacobo - 12:26,0	
7	28.07.2022	Bergzeitfahren Andechs	3,92 km / 137 Hm
		1) Weinert Sebastian - 07:20,0 ... 2) Müller Carsten - 07:54,0 ... 3) Kurzeder Sven - 07:55,0 4) Dominguez Jacobo - 08:02,0 ... 5) Kirsch Alexander - 08:19,0	
8	08.09.2022	Einzelzeitfahren Steinbach-Morenweis	19,3 km
		1) Weinert Sebastian - 26:58,0 ... 2) Dominguez Jacobo - 27:12,0 ... 3) Brunies Falko - 27:45,0 4) Knupe Jürgen - 29:02,0 ... 5) Kirsch Alexander - 29:04,0	
9	20.09.2022	Bahn Augsburg	200 m / 4000 m
		1) Kirsch Alexander - 2 ... 2) Reim Christian - 4 ... 3) Paduschek Jan - 8 4) Knupe Jürgen - 9 ... 5) Schnorr Rico - 11	

Termine 2023

Datum	Veranstaltung
28.03.2023	Start wöchentliche Di.-Rennradausfahrten München Nord, ab Ruderregattastrecke, Oswald Ehrmann
16.04.2023	MTB-Saisonstart 5-Seen-Tour mit Oswald
01.-08.04.23	RR-Saisonvorbereitung in der Toskana, Sebastian Weinert
22.04.2023	RR-Saison-Opening im 5-Seen-Land, ca. 160 km, Bernd Schleicher
27.04.2023	Clubtraining - Einzelzeitfahren auf der Olympiastraße, 16 km, 17:30-19:30 Uhr
11.05.2023	Clubtraining - Bergzeitfahren Andechs, 17:30-19:30 Uhr
25.05.2023	Clubtraining - Einzelzeitfahren Pellheim, 18,9 km, 17:30-19:30 Uhr
15.06.2023	Clubtraining - Einzelzeitfahren in Steinbach-Dünzelbach, 26,6 km, 17:30-19:30 Uhr
29.06.2023	Clubtraining - Bergzeitfahren am Kesselberg, 17:30-19:30 Uhr
13.07.2023	Clubtraining - Einzelzeitfahren in Steinbach-Grunertshofen, 19,4 km, 17:30-19:30 Uhr
15.07.2023	Traditionelles Sommerfest im Deutschen Kanuclub an der Thalkirchener Brücke, ab 15:00 Uhr (Termin noch nicht bestätigt!) (*)
23.07.2023	Einzelzeitfahren Testgelände Aschheim, 38,5 km, 10:00-12:00 Uhr
25.07.2023	Radrennbahn Augsburg (200 m, 4000 m)
14.09.2023	Clubtraining - Bergzeitfahren in Schäftlarn über 2,3 und 2,5 km, 17:30-19:30 Uhr
17.09.2023	Einzelzeitfahren „King of the Lake“ am Attersee
24.09.2023	44. Vierermannschaftszeitfahren über 70 km, Start 11:00 Uhr auf dem BMW-Testgelände
09.12.2023	Jahresabschlussfeier, Lokalität wird auf unserer Website bekannt gegeben (*)

Get together
 MTB Rennen und Touren
 offizielle Wertungsrennen BMW Radsport
 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

Organisation MTB und Vierer-Mannschaftszeitfahren

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,

Mike und Claudia Daurer
Telefon: +49 89 38240527
E-Mail: c.m.daurer@t-online.de

Elektronische Zeitmessung, Equipment

David Farmer
E-Mail: david.farmer@bmw.de

Bankverbindung

BMW Sportgemeinschaft e.V.
HypoVereinsbank
IBAN: DE89 7002 0270 3160 0319 47
BIC: HYVEDEMMXXX

Satz & Layout

Massagen ~ Coaching ~ Grafik
Susann Katrin Naumann
www.sukanau.eu

Titelbild

Jürgen Knupe



JETZT
DEMOSET
BESTELLEN

NIMMSTA



FREEHAND WORKFLOWS

- Perfekter Picking Workflow
- Bis zu 50% effizienter
- Null-Fehlerquote

WE ARE CHANGING INTRALOGISTICS.

AFR ENGINEERING

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



SPRECHEN
SIE UNS AN.

DETAILS UND DAS GANZE IM AUGENBLICK.

WWW.AFR-ENGINEERING.COM

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

Scott Stoll



INTEC
INDUSTRIE - TECHNIK

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

www.inteckg.de