

# BMW

Radspport-Magazin 2024





## Thermodynamische und fluiddynamische ANALYSE, ENTWICKLUNG UND SIMULATION

**THERMOTEC Engineering Services GmbH – Fortschrittliche  
Engineering Lösungen: Simulation, Entwicklung, Data Engineering**

### Simulation CFD / 1D

- Thermomanagement / Kühlung
- Kraftstoffversorgung & HVAC
- E/E: HVS, EAM, Powermodul

### Simulation Multi-Physics

- Thermo-Fluiddynamik / Elektro-  
Magnetismus / Zellchemie
- E/E: HVS, EAM, HV-Kabelbaum

### Simulation FEM

- Interieur / Exterieur / HVS
- Festigkeit, Crash, Strukturdynamik

### Data Analytics

- Frontend: Cloud Data
- Backend: Analyse / Dashboards

### KI / Digital Twin

- KI System Identification
- Prozessoptimierung, Predictive Main-  
tenance, Fehlerisolierung

### Embed Systems

- MiL, SiL, Digital Twin
- Steuergeräte, Komponenten

### Analyse NVH

- Schwingungsanalyse, Transfer-  
Pfad-Analyse Schallabsorption,  
Schwingprüfung, Schocktest

### Prompt Engineering

- Automatisierung KI
- Backend: Standardisierung Input
- Frontend: Data Analytics

### Design & Entwicklung

- Interieur / Exterieur
- Karosseriekomponenten
- Aerodynamik / Windkanal

### Consulting

- Projektmanagement
- QM / Zertifizierung



# Inhaltsverzeichnis

Vorwort Saison 2024 - Zeitenwende	S. 5
Paris-Roubaix-Challenge 2023	S. 7
Reisebericht Dubrovnik - Athen	S. 13
Rome2Home per Tandem	S. 20
An eight country tour	S. 25
Club der Verrückten des Mont Ventoux	S. 35
1200-km-Brevet ARA MUC Ghisallo	S. 38
Genuss- und Lustreise von München nach Elba	S. 44
Rom - Palermo Bikepacking	S. 52
24-Stunden-Rennen Kelheim	S. 61
Die 24h im Münchener Olympiapark	S. 64
Donnerstagsrennen an der Allianz Arena - Munich Bike Stars	S. 75
Im Sommer losfahren, im Herbst zurückkehren	S. 76
44. Int. BMW Vierer-Mannschaftszeitfahren	S. 80
Flucht vor dem Winter. Homeoffice in Andalusien.	S. 82
Gnu Festive 500	S. 86
Eisregen	S. 88
Ergebnisse 2023	
Clubmeisterschaft 2023	S. 92
44. BMW Vierer-Mannschaftszeitfahren am 24.09.2023 - Klassik 9 Runden	S. 94
44. BMW Vierer-Mannschaftszeitfahren am 24.09.2023 - Sprint 5 Runden	S. 95
BMW Radsport Workride Challenge 2023 - offen für Jedermann	S. 95
Clubmeisterschaft Rennen 2023	S. 96
Termine 2024	S. 97
Impressum	S. 98
Mit freundlicher Unterstützung unserer Sponsoren:	
thermotec engineering services GmbH	S. 2
CS Cycling Sport GmbH	S. 4
AVL Deutschland GmbH	S. 51
HISTA Elektro GmbH	S. 91
NIMMSTA GmbH / AFR Engineering GmbH	S. 99
INTEC Industrie-Technik GmbH & Co. KG	S. 100

**NEW**



**CSBIKES**  
MADE FOR YOU

**D14**



CUSTOM FITTED, HAND TAILORED PERFECTION  
FROM THE HEART OF BAVARIA



[CSBIKES.COM](https://www.csbikes.com)

# Vorwort Saison 2024 - Zeitenwende

Irgendwas ändert oder wendet sich ständig in unserem Leben - und das ist gut so, denn sonst wäre das Leben viel zu langweilig. Eine gewisse Konstanz im Leben und in den Abläufen ist jedoch auch ganz gut, denn sonst weiß man nie, woran man ist und worauf man sich verlassen kann.

Bei unseren Vereins-Verantwortungsträgern hatten wir in den letzten Jahren eine gute Konstanz. Ippi gründete 1977 den BMW Radsport-Verein, und dieses Jahr - nach 47 Jahren und mit 80 Jahren und wohl hunderttausenden Kilometern in den Beinen - vertritt er die Abteilung Radsport immer noch als Vereinsvorstand im mittlerweile entstandenen Hauptverein, der BMW S.G. e.V.

Viele Jahre hatte Ippi den Verein quasi als „one-man-show“ geleitet, von der Organisation der Clubrennen und des Vierer-Mannschafts-

zeitfahrens, über den Kauf von Radbekleidung bis hin zur Ausrichtung des Sommer- und Weihnachtsfestes.

Ich selber habe ca. 2006 die sportliche Leitung von Ippi übernommen, was die Organisation und Auswertung der Clubwertungen und des Vierer-Mannschaftszeitfahrens beinhaltete. Später kamen noch Beschaffung und Verwaltung von Radbekleidung und Nahrungsergänzung dazu. Auch die Planung inkl. Budget für dieses Magazin - zusammen mit Sebastian Kroll - war in den Wintermonaten immer eine schöne Beschäftigung.

In diesem Jahr, ab 1. August, werde ich die Freizeitphase meiner ATZ (im wahrsten Sinne des Wortes) „antreten“ - und dann erst einmal ein paar Monate mit dem Rad weit entfernt der Heimat unterwegs sein - wen es interessiert, wird es auf Strava verfolgen können ;-)



*Balcone d'Italia*

Die Organisation des „Vierers“ hatten - mit gutem Erfolg - schon letztes Jahr Oswald und Sebastian übernommen. Die Orga der Wertungsläufe und Auswertungen übernehmen ab August Sebastian und Schleichi.

Koordination der Bestellungen für Bekleidung und Nahrungsergänzung geht an Max Zellner.

Auch Michael Daurer, der jahrelang unsere Homepage betreut und die Zeitnahme des „Vierers“ durchgeführt hatte, verlässt das Schiff. Christian Reithmaier und Karsten Fabian werden die Website-Betreuung übernehmen. Christian Reim hatte schon letztes Jahr einen tollen Instagram Auftritt initiiert - #bmwradsport

Eine Konstante bleibt immerhin vorerst erhalten: Steve kümmert sich weiterhin noch um die Mitgliederverwaltung und Verbandsarbeit mit dem BDR.

Bleibt nun also noch die Hauptaufgabe zu vergeben: wer möchte in die großen Fußstapfen von Ippi folgen? Ernstgemeinte Interessenten können sich jederzeit gern bei Ippi persönlich melden! :-)

See you on the road, somewhere in the world.

Euer Jürgen



*Gruppenausfahrt der BMW Radsport im Alpenvorland*

# Paris-Roubaix-Challenge 2023

Schon lange fasziniert mich der Frühjahrsklassiker Paris-Roubaix. Die ständigen Positionskämpfe um die Einfahrten in die vielen Pavés (Kopfsteinpflasterpassagen), höchste Anstrengung in den oft dreckverkrusteten Gesichtern der Profis, fahrtechnische Artistik und häufige alles verändernde Stürze sorgen für andauernde Spannung bald nach Beginn des Rennens bis zum Finale im historischen Radstadion von Roubaix.

Anfang 2023 hat es sich ergeben, dass meine Tochter beruflich ins französische Lille gezogen ist, das nur wenige Kilometer von Roubaix entfernt liegt. Weil uns als Eltern ihre neuen Lebensumstände dort natürlich interessieren und sie sowieso noch einiges aus München nachgeliefert bekommen musste, kamen uns die Osterferien für eine Reise dorthin gerade gelegen. Und wie es der Zufall so wollte, fand das berühmte Radrennen vergangenes Jahr just am Osterwochenende statt. In diesem Zusammenhang wird für Hobbysportler die Paris-Roubaix-Challenge als eine Art RTF auf Teilstrecken der Profis ausgetragen. Zeitnamen gab es auf drei ausgewählten Pavées für alle, die daran interessiert waren. Eine Chance etwas Spektakuläres zu erleben war da und galt es zu ergreifen.

Die Anmeldung Anfang Januar war trotz meiner nur mäßigen Französischkenntnisse rasch erledigt. Drei Strecken standen zur Auswahl. Je ca. 70 oder 145 km als Rundkurs um Roubaix. Forsch habe ich mich aber ohne lange zu überlegen für die 170 km lange Strecke mit allen 29 Pavées der Profis und einer Startzeit zwischen 6:15 und 7:00 Uhr angemeldet. Wenn schon, denn schon! Dass es für diese Variante zu nachtschlafender Zeit vorher noch einen Bustransport an den ca. 100 km südlicher gelegenen Startort Busigny geben musste, habe ich als unabdingbar akzeptiert und diesen gleich

mitgebucht. Irgendwie würde das schon funktionieren, dachte ich mir. Schließlich zeichnet für die Veranstaltung die ASO verantwortlich, die auch die Tour de France organisiert.

Ab an die Vorbereitungen! Ein wichtiger Baustein davon war eine Anfrage in den BMW-Radsport-Verteiler, ob denn eventuell jemand mit dieser Veranstaltung Erfahrung hat und diese mit mir teilen will. Gleich zwei Sportskameraden, Christian Reim und Jacobo Ojea, haben sich zu meiner Überraschung umgehend gemeldet und mir ausführlich ihre Erfahrungen geschildert. Ein herzliches Danke an dieser Stelle! Dass beide unisono für die Pavés das Adjektiv „brutal“ benutzt haben, hat mich an der Vernunft meiner Anmeldung nochmal kurz zweifeln lassen. Aber die Weichen waren gestellt: Ohren anlegen und durch!

Hinsichtlich der sportlichen Vorbereitung konnte ich mich auf das strukturierte Training von Wahoo-SYSTEM verlassen. Ein Trainingsplan für ein 100 Meilen langes Gravelrennen schien mir am geeignetsten. Die verbleibende Zeit bis zum 8. April war locker ausreichend für diesen Plan. 6 bis 10 Stunden systematisches Training pro Woche mit 4 bis 5 Einheiten konnte ich unterbringen. Passenderweise waren sogar 2 Einheiten dabei, bei denen als Untermauerung motivierende Ausschnitte aus früheren Paris-Roubaix-Rennen gezeigt wurden. Für einige Grundlagenausdauer auf der Rolle hatte ich selbst noch eine TV-Aufzeichnung aus 2021, wo Sony Colbrelli taktisch höchst geschickt Florian Vermeesch und Mathieu van der Poel im Zielsprint auskonterte. Von vorne waren die Rennfahrer nach einer Hatz über Schlammstrecken damals praktisch nicht mehr zu unterscheiden. Hoffentlich, hoffentlich habe ich nicht so ein Sch...wetter, habe ich mir bei der Vorbereitung immer wieder gewünscht.

Dann kam das Osterwochenende. 900 Kilometer Anfahrt sind kein Pappentier. Trotzdem schafften wir es am Karfreitagnachmittag an das Radstadion in Roubaix zur Abholung der Startunterlagen. Noch zog gelegentlich ein Schauer über uns hinweg. Die Wettervorhersage für den Samstag war aber bereits mit geringer Regenwahrscheinlichkeit, bedecktem Himmel und leichtem Gegenwind aus Norden. In der Schlange der Wartenden standen einige Sportskameraden, die anscheinend von einer Trainingsrunde zurückkamen. Sie waren schlammverspritzt, und Schleifspuren von offensichtlichen Stürzen ließen erahnen, wie wohl die Streckenverhältnisse gerade aussehen. Hoffentlich stimmt der Wetterbericht!

Bevor wir mit den Startunterlagen in der Tasche unser Appartement in Lille bezogen,

haben wir uns vorsichtshalber auch gleich noch den vorgesehenen Abfahrtsort der Busse an einem großen Einkaufszentrum in der Nähe des Radstadions angesehen. Erste Straßensperren waren bereits eingerichtet, was für den kommenden Tag wichtig war. Den Abend verbrachte ich mit Carbolading, dem Bereitlegen aller Sachen für den nächtlichen Start und einem provisorischen Abpolstern meines Rads. Jacobo hat mich gewarnt, es könnte bei der Transportaktion ansonsten Schaden nehmen. Dann versuchte ich noch ein paar Stunden zu schlafen, bis um 3:30 Uhr der Wecker klingelte.

Durch die dunkle Nacht ging es per Auto dem Navi folgend an das Einkaufszentrum. Dessen Parkplatz war noch leer, füllte sich aber dann doch relativ schnell rund um mich. Autos mit Kennzeichen unterschiedlichster Länder stan-



*Abfahrtsvorbereitung bei Dunkelheit*

den um mich herum und Fetzen unterschiedlichster Sprache waren zu hören. Trotz des großen Andrangs und der nachtschlafenden Zeit hatte die ASO den Transfer bestens organisiert. Für die Sportlerinnen und Sportler standen vier große Busse bereit, die jeweils als Paar zusammen mit einem LKW mit Anhänger Mensch und Material durch die Nacht nach Busigny schafften.

Dummerweise hatte ich das Pech, dass ich erst in den vierten Bus gekommen bin, dort jedoch ziemlich am Anfang. Das wiederum bedeutete, dass ich mein Rad als einer der letzten erwarten konnte. Zudem mussten wir auf den Feldern kurz vor Busigny lange an einer gesperrten Kreuzung warten, um bereits gestartete Radfahrer durchzulassen. Zu hunderten zogen sie an uns vorbei, während im Bus die Aufregung immer größer wurde. Irgendwann ging es endlich weiter. Als auch ich mein Rad unversehrt zurück hatte, befand ich mich ziemlich am Ende des Starterfeldes und es war bereits deutlich nach 7:00 Uhr.

Mein Plan, möglichst früh zu starten und eine passend schnelle Gruppe zum Körnersparen zu finden, war nicht aufgegangen!

Der Himmel war in der Morgendämmerung bleigrau bedeckt, kein Regen, Temperaturen im einstelligen Bereich waren nicht ideal, aber es hätte ja auch viel schlimmer kommen können. Drei große Ziele hatte ich für mich: 1. kein Sturz, 2. keinen Defekt und 3. vor 15:30 Uhr in Roubaix sein. Dann nämlich würde das Stadionoval für die Zieleinfahrt der Frauenprofis geschlossen, und was wäre dieser Event ohne die Runde im legendären Radstation?

Die Profis starten in Compiègne nördlich von Paris und 90 Kilometer vor Busigny, unserem Startort. 170 Kilometer lang ist die Strecke ab da noch, die 2023 über 29 Pavés mit insgesamt 55 Kilometer Länge über die sanften Hügel und die Felder Nordfrankreichs nach Roubaix mäanderte. Los ging es auf Asphalt. Kleinere Grüppchen fanden sich und es kam etwas



*Verladung der Räder in den LKW*

Rennfieber auf. Nach gut 10 Kilometern ging es am Ende eines Dorfs hinter einem Bauernhof scharf links in einen kleinen Feldweg - das erste Pavé stand an. Christian und Jacobo hatten recht. Obwohl es nur drei von fünf möglichen „Sternen“ hatte, war es bereits brutal! Nicht nur waren die holprigen Steine durch feuchte Erde aus den Ritzen und von den Wegrändern glitschig. Der Weg hatte durch die Traktoren auch tiefe Spurrillen, sodass ein seitliches Wechseln der Fahrlinie immer auch Queeren von Schrägen bedeutete. Das ist anscheinend der Grund, warum Profis bei diesem Rennen auf gerader Strecke stürzen. Flaschen, Regenjacken, Luftpumpen, Werkzeugtäschchen und sonstiges Material lagen auf den Steinen und erforderten unfreiwillige Ausweichmanöver. An den Wegrändern tummelten sich die ersten Unglücksraben, die Platten flickten und versuchten, ihre Laufräder und Lenker wieder gerade zu bekommen. Irgendwann war das Pavé dann

aber doch zu Ende. Eingermaßen erleichtert konnte ich auf der kurzen folgenden Teerpassage feststellen, dass alle Utensilien noch an ihrem Platz waren und ich auch kein Anzeichen eines drohenden Durchschlags bemerkt hatte. Bald darauf ging es in das nächste Pavé, dann wieder eins und wieder. Manche Teerpassagen waren recht kurz. Daher hatte ich bald den Eindruck, ich müsste bereits die Hälfte der Pavées hinter mir haben. Über den Eingang jedes Pavées bemerkte ich irgendwann ein Banner mit dem Namen des Abschnitts, der Anzahl der Sterne und dessen Nummer, die sich herunterzählte. Irgendwie schienen ein paar der Abschnitte vorher zusammen gehört zu haben. Etwas erschreckt und bereits ordentlich durchgeschüttelt stellte ich fest, dass ich offensichtlich noch nicht mal zehn der Pavées geschafft hatte. Zähne zusammenbeißen!

Nach gut 70 Kilometern begann die Strecke durch niedrige Häuserzeilen zu führen. Die



*5-Sterne-Pavée im Trouée d'Arenberg*

geparkten Wohnmobile standen immer enger. Die Zuschauer wurden immer mehr und der charakteristische Förderturm von Arenberg tauchte im Augenwinkel auf. Viel Zeit sich umzusehen blieb nicht, denn auf leicht abschüssiger Strecke schossen wir mit deutlich über 40 km/h (die Profis angeblich mit über 60 km/h!) über querende Bahnschienen in das berühmte Trouée d'Arenberg. Die Erschütterungen durch das Pflaster waren so heftig, dass es unmöglich war die Fahrbahn genauer zu erkennen. Lenker festhalten, Zähne zusammenbeißen, feste treten und hoffen, dass keine Kante durchschlägt. Ganz deutlich habe ich den Durchschlag knallen gehört und bereits das Schlimmste befürchtet. Dann ist aber mein Vordermann plötzlich zur Seite ausgewichen und ganz schnell langsamer geworden. Glück gehabt! Offensichtlich hatte ich mit den 35-mm-Reifen und 5,0 bzw. 4,5 bar eine gute Entscheidung getroffen. Wie das Rennen früher mit 23-mm-Reifen gefahren wurde, ist mir schleierhaft. Mit Erreichen des geteerten Rondels am Ende des Abschnitts ohne Defekt und Sturz ist mir buchstäblich ein erster Pflasterstein vom Herzen gefallen.

Weiter ging es, Pavées mit mal mehr und mal weniger Sternen folgten. Ab drei Sternen war es richtig unangenehm, zwei weitere mit fünf Sternen standen noch aus. Wenn möglich, wollte ich versuchen das Tempo auf den Pavées bei mindestens 25 km/h zu halten. Da fing man an, etwas über die Steine zu fliegen, ohne dass die Sturzgefahr zu groß

SAMEDI 6 AVRIL 2022	
170 KM	
0	Buigny
11,5	***
18,1	***
30,7	****
23,4	**
32	***
40,4	Verchain-Maugré
41,6	***
44,5	***
48	***
54,2	***
67,3	****
75,3	*****
81,3	***
88,1	****
95,8	***
99	****
104,7	Bouvy-la-Forêt
105,9	***
110,9	***
117	****
122,4	****
128,1	**
131,4	***
137,6	Templeuve-est-Pévèle
137,6	**
144	***
145,4	***
180,2	****
182,9	*****
185,1	**
163	**
170,7	*
171	Vélodrom de Roubaix

wurde. Die Profis am Folgetag sollten mit fast 47 km/h im Durchschnitt einen neuen Streckenrekord aufstellen - Wahnsinn!

An einer der Verpflegungsstellen half mir der freundliche Shimano-Service, meinen rechten Bremsgriff wieder zu befestigen, der sich zwischenzeitlich etwas gelockert und auf den Weg nach unten gemacht hatte. À propos Verpflegung: im kulinarisch berühmten Frankreich ist diese bei Radveranstaltungen anscheinend eher auf Zweckmäßigkeit ausgelegt. Besondere Leckerbissen sollte man nicht erwarten - aber auch Waffeln, Obst und Isodrinks helfen, über die Strecke zu kommen. Von Jacobo vorgewarnt hatte ich genug Gels und Riegel dabei, um mir weitgehend selbst helfen zu können und lange Wartezeit zu ersparen.

Insgesamt lag ich gut in der Zeit und meine Zuversicht, rechtzeitig durchzukommen, stieg merklich mit den einstellig werdenden Ordnungsnummern der Pavées. Die besten Linien über die Pflastersteine konnte ich inzwischen einschätzen. Wie bei den Profis war manchmal der Weg über die Wegränder trotz Pfützen und Schlamm der vermeintlich bessere und wurde zumindest ausprobiert. Bei so etwas Läppischem wie Bahnschienen wurde das Vorderrad nicht mal mehr angehoben. Vereinzelt quer über die Strecke laufende Jauche von Misthaufen wurde ignoriert. Man gewöhnt sich anscheinend an fast alles!

Schließlich tauchten die ersten Häuser von Roubaix auf. Über ein letztes Pavé, das einzige mit nur

einem Stern, erreicht man das Stadion und biegt zweimal scharf rechts auf den legendären Betonring ab. Eigentlich hätte ich gedacht, dass wir, ebenso wie die Profis, eineinhalb Runden fahren dürfen. Sicher aus logistischen Gründen ist es leider nur eine halbe. Trotzdem war es geschafft - alle Ziele erreicht und glücklich!

Auf eine Dusche in den berühmten und mit Metallplaketten der Sieger versehenen halb-öffentlichen Waschgelegenheiten habe ich mangels Handtuchs und wegen einsetzenden Zitterns verzichtet. Nach einer Katzenwäsche am Auto und trocken neu eingekleidet war es ein Vergnügen, den Zieleinlauf der Frauen und den Sieg von Alison Jackson hautnah am Oval zu erleben.

Trotz heftigem „Roubaix-Kater“ in den Armen und am Nacken bin ich am folgenden Oster-sonntag nochmal von Lille nach Roubaix gerdelt, um diesmal bei Sonnenschein zwischen Massen belgischer und holländischer Fans im Stadion auf den großen Leinwänden das Ren-

nen der Profis zu verfolgen. Sehr genau konnte ich mich an markante Stellen der Strecke erinnern, über die ich noch am Vortag selbst gebrettert war. Schließlich tauchten zuerst die Hubschrauber am Himmel auf und Mathieu van der Poel bog kurz darauf als strahlender Solo-Sieger ins Stadion ein. Was für ein Kerl und wie passend, dass ich - nicht ganz zufällig - meinen MVDP-Hoodie aus dem Canyon-Shop anhatte!

Werde ich die Paris-Roubaix-Challenge noch einmal fahren? Ich denke nicht. Bei nassem Wetter ist ein Sturz für Amateure wie mich vermutlich nicht vermeidbar. Bin ich froh, diese Veranstaltung mitgefahren zu sein? In jedem Fall. Sie ist ein ganz besonders beeindruckendes, man könnte durchaus sagen erschütterndes und die Leistung der Profis verdeutlichendes Erlebnis, das ich jedem Radrennportbegeisterten einmal mitzumachen ans Herz lege.

Stefan Legner



*Feste treten...*



*... und zügig durch!*

# Reisebericht Dubrovnik - Athen

Die Reise begann für mich in Zürich. Mit Edelweiss-Air flog ich, mit dem Rad im Gepäck, nach Dubrovnik (Kroatien). Hier konnte ich mich zwei Tage akklimatisieren, bevor meine Mitstreiter eintrafen.

Die Idee zur Radreise nach Athen kam von Thomas (Head of Audax Suisse). Die Tour erhielt den Namen: Odyssee nach Athen. Meine Mitstreiter starteten in Villach (Österreich), durchquerten Slowenien, Kroatien und Bosnien. Es waren für sie zirka 1000 Kilometer bis Dubrovnik. Ab hier ging es gemeinsam weiter nach Athen. Die Wege: meist Nebenwege. Der Belag: ein bunter Mix aus Gravel und Asphalt. Das Wetter: recht beständig, mit angenehmen Temperaturen.

Mein erster Tag in Dubrovnik hatte das Motto: Rad-Check und Sightseeing. Zum Einrollen wählte ich die Straße zum Hausberg Mount Srd. Hier hat man einen tollen Blick auf die Stadt, die herrlich am Meer liegt. Im Hafen lagen zwei große Kreuzfahrtschiffe.

Am zweiten Tagen wollte ich etwas das Hinterland erkunden. Die Grenze nach Bosnien-Herzegowina lag „um die Ecke“. Die Straßen, die ich durch den wenig bewohnten Landstrich wählte, waren gerade mal ein Auto breit. Es war

ratsam, an unübersichtlichen Stellen äußerst rechts zu fahren...

Meine kleine Erkundungstour führte an vielen Kriegsgräbern vorbei, die an den Balkankrieg Anfang der 90er Jahre erinnerten. Durch „verbrannte Erde“ zu radeln waren sehr bewegende Stunden auf dem Rad. Am Abend trafen meine Mitstreiter ein. Ihre Tagesetappe war Mostar-Dubrovnik. Der Abend war gefüllt mit den Geschichten, welche sie auf ihren letzten 1000 Kilometer erlebt hatten. Das machte mich sehr gespannt auf die gemeinsamen 1500 Kilometer nach Athen.

Die erste gemeinsame Etappe ging über Trebinje (Bosnien-Herzegowina) nach Kotor (Montenegro). Es war ein sehr kurzer Abschnitt durch Bosnien-Herzegowina. Es blieb nur wenig Zeit, Land und Leute näher kennenzulernen. In guter Erinnerung blieb mir das tolle Essen. Weniger angenehm waren die Straßenhunde, die einen gerne verfolgten. Nach 95 Kilometer erreichten wir Kotor, eine von Touristen gern besuchte Stadt, die am Ende einer Bucht liegt und von über 1800 Meter hohen Bergen eingerahmt wird. Erst am nächsten Morgen konnten wir diese Kulisse in ihrer vollen Pracht erleben. In



Dubrovnik

der Früh verließen wir Kotor bei wolkenverhangenem Himmel und folgten der 20 Kilometer langen Pass-Straße nach Krstac auf 958 Metern.

Die zahlreichen Kehren boten viele Gelegenheiten, die Bucht von Kotor zu bestaunen.

Die Landschaft gab mir das Gefühl, in einem norwegischen Fjord zu sein. Am Pass angelangt wurde es nass und kalt. Der Regen begleitete uns auf der langen Abfahrt bis nach Cetinje. Hier fanden wir Unterschlupf in einem Kaffee.



*Kriegsgräber in Bosnien*



*Kotor*

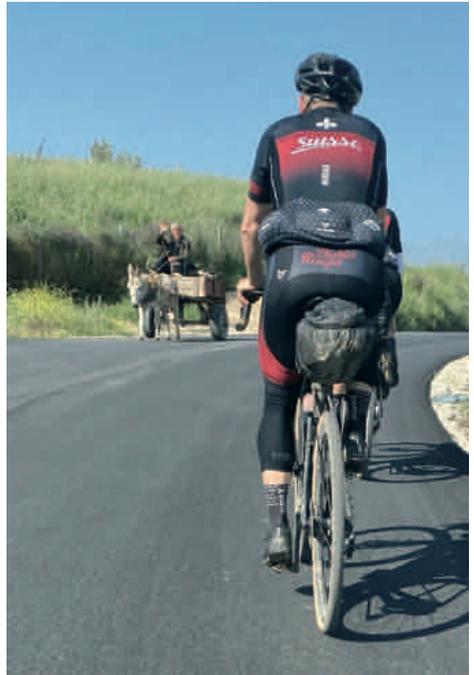


Skadar-See

Die Gaumenfreuden ließen die Nässe und Kälte schnell vergessen. Als wir gut aufgewärmt waren, radelten wir weiter zu unserem Tagesziel Virpazar am Skadar-See. Der See erstreckt sich über 50 Kilometer vom Süden Montenegros bis in den Norden Albanien. Es ist der größte See auf dem Balkan.

Es war ein kühler Morgen, als wir zur dritten Etappe starteten. Diese führte am Skadar-See entlang nach Albanien. Die Grenzstadt Shkoder, welche am Süden des Skadar-Sees liegt, streiften wir nur kurz, um unseren Weg zur Hafenstadt Durres fortzusetzen.

Ursprünglich wollten wir nach Tirana, hatten dieses Vorhaben dann schnell verworfen. Es wurde klar, dass trotz sorgfältiger Vorplanung Nebenstraßen nicht unbedingt die „Güte“ hatten, welche ein gutes Vorankommen möglich machte. Auf größeren Straßen gab es wiederum sehr viel Verkehr, der in Richtung Hauptstadt rollte. Albanien zeigte sich mir als ein Land mit vielen Kontrasten. Beispielsweise sieht man noch Pferdekarren im Einsatz. Dann wieder große gut gepflegte Limousinen, hauptsächlich Mercedes. Auf Autopflege wird großer Wert gelegt, was ich aus der immensen Dichte an Waschstraßen ableite. Die Straßen: von feinstem Asphalt bis hin zum „Feldweg“ war alles geboten.



Pferdekarren in Albanien

Durres, eine Hafenstadt, ist die zweitgrößte Stadt in Albanien. Mit Hilfe von Booking fanden wir ein Appartement für die Nacht. Von Durres aus war das nächste Ziel Qeparo. Diese 200 Kilometer lange Tagesetappe ließ sich gut bewältigen. Die Strecke verlief auf wundervollen

Asphaltstraßen - auf dem letzten Stück gesäumt von herrlichen Bergen und versüßt mit einer zehn Kilometer langen Abfahrt - direkt an den Zielort an der Albanischen Riviera. Das Klima scheint ganz hervorragend für Zitronenbäume

zu sein, die wir hier in den Gärten zuhauf sahen. Griechenland kam immer näher. Auf der Küstenstraße entlang der Albanischen Riviera ging es zunächst zum Butrint Nationalpark, die Straßen gesäumt von Feldern mit Südfrüchten.



*Albanische Riviera*



*Butrint Nationalpark*

Und plötzlich war auch Korfu zu sehen - die griechische Grenze war bald erreicht. Der Grenzübertritt war schon besonders - immerhin schon mal „im Land der Träume“. Nach einem entspannten Mittagessen ging es weiter auf den griechischen Straßen, wo es regelmäßig kleine Kirchen am Straßenrad zu sehen gab. In Igoumenitsa (Fährverbindungen nach Italien) verließen wir die Küste und nahmen Kurs auf Acheron. Dort wollten wir an den Acheron Springs übernachten und am Abend das Quellgebiet erkunden, um der griechischen Mythologie nachzuspüren. Es wird gesagt: In den Fluss Acheron münden alle Flüsse der Unterwelt.

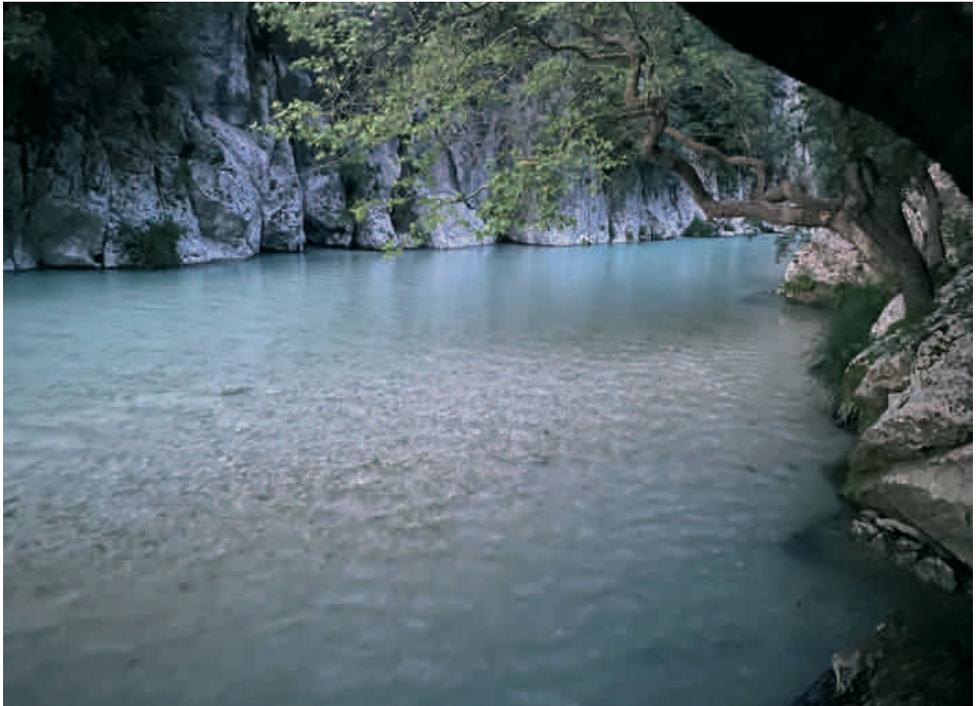
Wir konnten unweit der Quelle übernachten und genossen die Atmosphäre und die Gastfreundlichkeit.

Tags darauf ging es zum nächsten Naturparadies, nach Koronisia, welches im Ambra-

kischen Golf liegt. Es ist die größte Insel im Ambrakischen Golf und die einzige, auf der Menschen leben.

Faszinierend waren die letzten Kilometer. Es war eine schmale Straße - auf der Karte nur ein feiner Strich - der auf die Insel führte.

Nächste Etappe: Ein regnerischer Morgen wartete auf uns, als wir Koronisia hinter uns ließen. Auf der schmalen Straße ging es zurück zum Festland, dann noch ein Stück entlang dem Ambrakischen Golf, um dann „in einer geraden Linie“ an der Stadt Agrinio am Trichonida See vorbei nach 175 Kilometern Nafpaktos zu erreichen, eine Hafenstadt am Golf von Korinth. Auf der gegenüberliegenden Uferseite ist „fast greifbar“ die Halbinsel Peloponnes zu sehen. Nur ein paar Kilometer entfernt gibt es die berühmte Brücke, die Rio-Andirrio-Brücke, die das Festland mit der Peloponnes verbindet.



*Acheron Springs*

Athen rückt Stück für Stück näher - doch zuvor wollten wir noch das Orakel von Delphi befragen. Motiviert, was uns wohl in Delphi erwartet, ging es am Morgen aufs Rad, immer schön an der Küste entlang. In dem malerischen Örtchen Galaxidi verweilten wir eine Weile, um kurze Zeit später den Schlussanstieg nach Delphi (700 Meter) zu erklimmen. Am späten Nachmittag angekommen, blieb dennoch ausreichend Zeit, um die Tempelruinen und das wunderbare Tal mit den vielen Olivenbäumen zu bestaunen. Eine beeindruckende Kulisse! Beeindruckend auch, was in der Antike alles geschaffen und erdacht wurde.

In Delphi sah man Athen auf den großen Richtungsschildern angeschrieben - für uns noch zwei Reisetage bis zum Ziel. Wir wollten uns Athen auf Nebenstrecken nähern. Dieser Reiseabschnitt bestand zu 90 Prozent aus Gravel. Ein ganzes Stück folgten wir dem Mornos. Der Fluss Mornos, zum Teil in einem Kanal gefasst, versorgt Athen mit Wasser und ist 70 Kilometer lang.



*Greek Gravel*



*Delphi*

Der Vorteil unserer Gravelroute: Radeln durch wundervolle Natur, abseits von allem Verkehr. Auch das Übernachten, quasi auf der Parkbank“, war mit dabei. Nochmals „Natur pur“ gab es auf der letzten Etappe durch den Parnitha Nationalpark. Die Mühe - auf den Schotterstraßen ging es doch langsam voran - war vergessen, als wir den Mont Parness erreichten und auf Athen blickten. Geschafft!

Obwohl wir eineinhalb Tage für Sightseeing in Athen eingeplant hatten, wurde daraus nichts.

Die Suche nach einem Versandkarton, um die Räder flugtauglich zu verpacken, gestaltete sich äußerst schwierig. Mit etwas Glück und Beziehungen dazu, kamen wir dann doch noch zu unseren Kartons. Eine Radsportlerin, welche uns interessiert ansprach - auf die KollegInnen ist einfach Verlass - organisierte alles Notwendige für uns.

Ende gut, alles gut - mit diesem Motto verließen wir Athen. Aus dem Flieger gab es einen letzten Blick auf Athen, bevor dieser Kurs auf Zürich nahm.

Das waren zehn tolle, erlebnisreiche Tage auf dem Rad unterwegs von Dubrovnik nach Athen - eine tolle Odyssee! - Never stop exploring! (Audax Suisse)

Markus Spieth



*Nachtlager*



*Mont Parness*

# Rome2Home per Tandem

In den Pfingstferien eine Tandemtour zu machen, hat bei uns zwischenzeitlich Tradition. Da ist es oft schon sommerlich, aber insgesamt noch vor dem Sommertrubel und seiner Hitze. Idealerweise sollte es eine Strecke im Süden sein, wir haben jedoch gefühlt alle etwa zweiwöchigen Runden von München bereits gemacht. Aus der Ferne per Tandem zurückzureisen ist logistisch etwas schwierig. Wohin also? Beim Stöbern im Internet bin ich im Januar zufällig über einen Reisebericht eines Paares aus England gestolpert, die von Rom nach Hause geradelt sind. Rome2Home - das könnte doch auch etwas für uns sein! Ein kurzer Check der Distanz und Höhenmeter zeigte: es ist genau unsere Kragenweite.

Im Februar bereits bemühten wir uns schon mal um eine Transportmöglichkeit. Ökologisch

korrekt suchten wir eine Zugverbindung, idealerweise mit einem Nachtzug. Keine Chance! Bereits alles ausgebucht und das zu unglaublichen Preisen, zudem mit Umsteigen. Dann eben per Bus. Aber dort gibt es Probleme mit unserem Tandem. Blieb ein One-Way-Flug mit freiwilligem CO<sub>2</sub>-Ausgleich fürs gute Gewissen. Gefunden, gebucht und das Tandem als Gepäck angemeldet! Danke Lufthansa!

In den folgenden Monaten war Zeit, die Route zu planen. Eine offensichtliche Radroute gab es auf dem Kartenmaterial von komoot bis südlich der Alpen nicht. Da wir wegen unserer ad-hoc-Booking-Strategie auch flexibel sein konnten, haben wir uns einfach mehrere Optionen angesehen und abgespeichert.

Räder transportiert die Lufthansa nur verpackt in einem Karton, Tandems sind explizit



*Das Tandem gut verpackt für den Flug*

zulässig. Einen passenden Karton für ein Tandem zu finden, ist nicht ganz einfach. Aber wenn alles einschließlich Gabel demontiert ist, passt der Rahmen auch in den Karton eines normalen Fahrrads, der für die Laufräder, den Gepäckträger, Helme etc. noch genug Platz bietet. Das 30-kg-Gewichtslimit konnten wir einhalten und ansonsten mit nur Handgepäck sparsam reisen. Problemlos ging der Karton beim Check-in durch und mit € 50 wurde uns wirklich nur ein „normales“ Rad berechnet. Danke Lufthansa!

Abflug am Pfingstsonntag abends. Mit ziemlicher Verspätung sind wir am Leonardo-da-Vinci angekommen und bekamen dort unseren Karton wieder unversehrt ausgehändigt. Wie man alle Einzelteile daraus nur mit einem Top-



*Feldwegartiger Radweg nach Rom*

Peak-Hummer2-Multitool in der Gepäckaushilfe wieder zu einem funktionsfähigen Reisetandem zusammen baut, war sicher ein kleines Spektakel für die Reisenden an den Gepäckbändern. Vom Karton, den wir in einer Ecke stehen lassen mussten, haben wir vorsichtshalber alle Aufkleber entfernt, die uns hätten verraten können. Vermutlich hat sich das Sicherheitspersonal aber an den Überwachungsmonitoren bereits kringelig gelacht. Durch die warme Nacht ging es kurz vor Mitternacht wenige Kilometer nach Fiumicino in ein erstes sehr einfaches Quartier, in dem wir aufgrund der Verspätung bereits dringendst erwartet wurden.

Der Pfingstsonntagmorgen empfing uns mit strahlendem Sonnenschein. Plan war, mit etwas Sightseeing durch Rom, eine erste Etappe nach Norden zu fahren. Zuerst musste aber noch eine Runde ans Tyrrhenische Meer und ein Frühstück dort sein - Urlaub! Davon, dass es von Rom an die Küste einen schönen Radweg geben müsste, war ich wie selbstverständlich ausgegangen. Anfänglich machte es auch diesen Eindruck. Streckenweise führt die offizielle Strecke aber über sandige Feldwege, die zudem mit langem Gras und Büschen überwuchert waren. Irgendwie scheint ein Radausflug von Römern ans Meer nicht üblich zu sein.

Schon ein paar Wochen vor unserer Reise hatte ich entdeckt, dass am Pfingstsonntag das Finale des Giro d'Italia in Rom stattfinden sollte. Dass die Rundstrecke in Rom, vorbei an vielen weltberühmten Sehenswürdigkeiten, bereits ab dem Vormittag für Autos gesperrt, jedoch für Radler befahrbar war, konnten wir kaum glauben. Autofreies Sightseeing durch Rom mit den ganzen Aufbauten des Radprofizirkus ist ein Erlebnis, das sicher nur sehr selten möglich ist.

In der Nähe des Petersplatzes haben wir den Tross der Rennfahrer am Nachmittag ein paar Mal an uns vorbeirauschen lassen. Dann mussten wir auf dem nun sehr guten Radweg tiberaufwärts weiter, um unser Quartier in Prima

Porta zu erreichen. Am Trainingsgelände von Latio Rom vorbei, durch die Hügel ging die nächste Etappe nach Narni, eine uns bisher völlig unbekannte bezaubernde Kleinstadt mit historischem Stadtkern, die auch Namensgeber der „Chroniken von Narnia“ ist. Die nächsten beiden Etappen führten uns über Assisi nach Perugia und am Trasimenischen See vorbei nach Arezzo. Nach einem Radtag abends in den Etappenstädten zu bummeln, einen Spritz zu trinken und Essen zu gehen, ist ein wunderschöner Teil unserer gemeinsamen Reisen.

Es zeigte sich aber auch, dass in Italien eine direkte Streckenführung abseits von Radrouten nicht ganz ideal ist. Zum einen sind die italienischen Nationalstraßen über lange Strecken am rechten Rand in faustgroße Stücke zerbröselst und mit häufigen Löchern versehen. Darüber zu stolpern und drum rum zu schlängeln, ist mit einem Tandem schwierig. Weiter links zu fahren

ist andererseits auch keine gute Idee, da es in Italien keine Abstandsregel gibt. Mit 30 Zentimetern Distanz vorbei zu brettern, teilweise mit lautem Hupen, scheint unseres Erachtens für zu viele Autofahrer ganz normal zu sein. Uns hat es den Spaß ziemlich verdorben und derartige Straßen werden wir künftig meiden. Rückblickend haben wir beide festgestellt, dass wir uns für derartige Etappen nur an wenig anderes als die Straße und den Verkehr erinnern.

Ursprünglich wollten wir bei Perugia über den Apennin Richtung San Marino und Ravenna. Vor über 40 Jahren, nach dem Abi, waren wir dort schon mal mit Zeltausrüstung, Dreigangrädern, Katrin mit Rock und ich in kurzer Cordhose auf Radreise unterwegs und hatten die Gegend in bester Erinnerung. Aufgrund der Überschwemmungen vermuteten wir aber auf gesperrte Straßen und für die Flutopfer belegte Unterkünfte zu treffen. Daher haben wir



*Autofrei auf der abgesperrten Giro-Strecke am Colloseum vorbei*

unsere Route kurzfristig weiter im Westen und über Florenz als nächste Etappe gewählt.

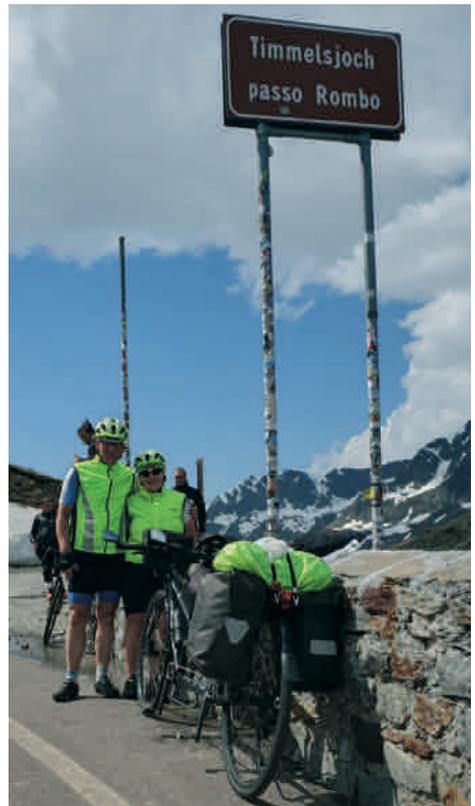
Ab Florenz waren die Straßen wieder weniger befahren und jeder Tag ein Radurlaubs-traum. Über Tobbiana führt westlich von Florenz eine kleine, landschaftlich sehr reizvolle, jedoch steile Straße hoch in den Apennin. Nach Norden abwärts geht es auf einer etwas größeren Straße, bei der man es über viele Kilometer einfach rollen lassen und genießen kann. Kurz vor Bologna in Sasso Marconi hatten wir unser nächstes feines Quartier, dann führte die Route über kleine Straßen und entlang von Dämmen über die Poebene bis kurz vor das beeindruckende Mantua.

Von Mantua folgten wir dem sehr guten Radweg entlang des Mincio nach Peschiera. Auf das Schwimmen im Gardasee hatten wir uns schon lange gefreut. In Verona durften wir bei Freunden übernachten und bekamen einen einheimischen Geheimtipp für Pizzen gezeigt. Nun folgten wir dem Etschtalradweg, den wir bereits



Nordwärts durch schönsten Italien

gut kannten und nach Trient war Meran der nächste Etappenort. Mein erster Blick am Morgen in Meran war aus dem Fenster: strahlender Sonnenschein, keine Wolken und stabile Wetterlage. Es war mein Geburtstag und Katrin wollte und konnte mir unter diesen Voraussetzungen meinen Geburtstagswunsch erfüllen: eine Tandem-Timmelsjoch-Überfahung! Mit nur gut 80 Kilometern war die Etappe nach Sölden eine unserer kürzesten, mit 2.400 Höhenmetern aber spektakulär und unser feines Abendessen zur Feier des Tages hatten wir uns mehr als verdient! Dass unsere Magura MT5 am Hinterrad am Timmelsjoch ihren Druckpunkt verloren hatte, war blöd. Umso glücklicher war der Umstand, dass am Folgetag das viertägige Sölden-Bike-



Zum Geburtstag übers Timmelsjoch

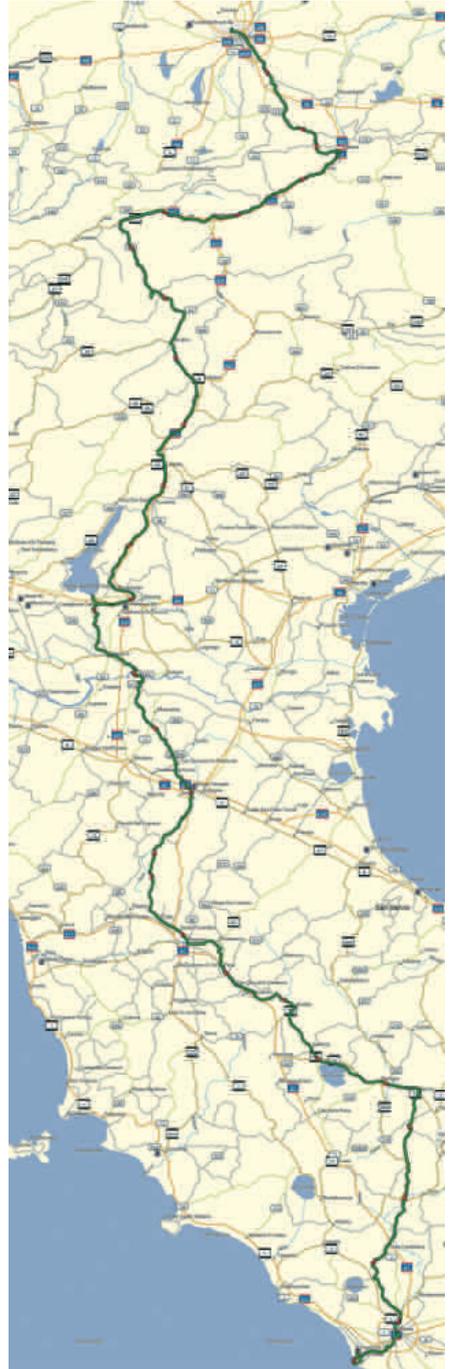
Opening stattfand und wir am Magura-Stand eine perfekte Reparatur und Entlüftung erhalten haben. Radtouristen brauchen und bekommen eben auch immer ein Quäntchen Glück!

Von Sölden ins Inntal rollte es sich fast mühelos und weiter den Inntalradweg entlang über Innsbruck nach Hall ins nächste Quartier. Weil wir noch Zeit hatten, gönnten wir uns mit einem kleinen Umweg über Kufstein und den Thiersee noch eine noble Nacht im „Das Tiers“. Selbstverständlich haben wir einen der Mega-Burger im zugehörigen und mit Original-devotionalien ausgestatteten American Diner gegessen, das mit Blick auf die sanften umliegenden Berge irgendwie skurril wirkt. Davon und zusätzlich gestärkt von einem hervorragenden Frühstück, einschließlich eines anregenden Prosecco, war die letzte Etappe nach München ein schönes Ausrollen einer wieder einmal wunderschönen gemeinsamen Radreise. 1.357 Kilometer mit 12.247 Höhenmetern könnte man in weniger als 14 Etappen fahren. Für uns war es genau richtig.

Stefan und Katrin Legner



*Ordentlich Radfahren - ordentlich Essen*



# An eight country tour

**T**hink back to May 2023. Rain rain rain rain! It was getting so bad I was even considering reactivating my Zwift subscription. It was even raining in Spain and Italy, but northern Europe was looking dry and stable for the next two weeks. Ryan Air fly from Memmingen to Riga. I bought a one-way ticket, packed my titanium gravel bike in a box and three days later I was on my way to Riga without much of a plan other than wanting eventually to cycle through all 27 EU countries.

By 21:30 on 30th May I had screwed my bike together, clipped on the luggage and was pushing it out of Riga's little airport. A taxi driver shouted, „I don't suppose you need a taxi“. He was right, I jumped on and straight off the wrong

was down a one-way street towards the city centre. So far north that there was no need for lights at 10 o'clock in the evening.

Day 2: After a quick walking tour of Riga and a bike shop visit to get my tyres up to the ideal pressure I headed south towards Siauliai and Lithuania, my second new country. Flat but a lot more traffic than I had hoped. The next day got me to Klaipeda and the first two of many ferry crossings to visit the Curonian Spit. Although this is joined to the mainland the connection is in the Russian enclave of Kaliningrad so a couple of Euro for the ferry seemed well worth it!

The next country on my list was Estonia which meant riding back through Latvia. I had two days before Sunday that was going to be



*Arrival in Riga*



*Riga old town*



*Ferry in Klaipeda*

a complete rain washout day. I decided on two days ride then spending a wet Sunday back in Riga. Accommodation around the halfway point was difficult to find but I found something in Mazeikiai and planned my route.

Day 4: Catastrophic failure of my right cycling shoe while tightening the lace! You can buy good quality MTB shoes at 09:15 in Klapeidia! The day's ride was only 115 kilometres but in heavy traffic with trucks passing much too close for comfort. Eventually I found the flat I had rented in an estate of Soviet era concrete flats. My building had been renovated but I reached my highest pulse of the day carrying my loaded bike up to the fourth floor. It all helped to break in my new shoes!

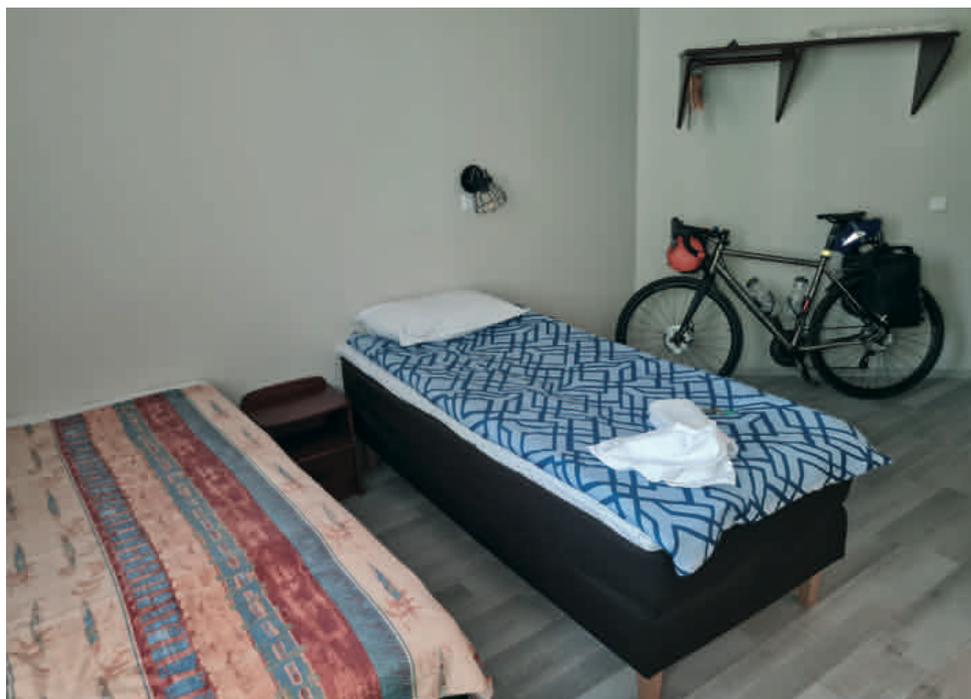
I had established that there was a choice of either main roads with heavy traffic or gravel roads. On day 5 even the main road turned to

almost unrideable gravel. Sometimes soft sand, other times washboard so severe it blurred my vision. Eventually I got back to a good surface and some of the best scenery of the trip so far. A very long day and I was very pleased to get back to my comfortable international hotel in Riga and a day off while waiting for the rain to clear.

Day 7: North up the coast Road towards Estonia. Again lots of trucks but some beautiful views of the Gulf of Riga. As soon as I crossed the boarder into Estonia things changed completely. Off the main roads and onto quiet country road through villages with interesting architecture. I had booked a room at the Yacht Club in Pärnu, a beautiful location to end my 181 kilometres ride. It was a shame that the beauty ended abruptly when I opened the door to my room, but there was a bed of sorts and I survived until the next morning.



*Bay of Riga*



*Spartan accommodation in Pärnu*



*Talin old town*

The next morning, I left the coast and headed on a combination of country roads and well-maintained cycle paths to Tallin where I had another sightseeing and planning day in mind. 140 kilometres with good scenery no stress and a very very late lunch stop. There are not many towns or villages and when you do find them they consist of run down Soviet era buildings. I went in a small supermarket that had no windows, dim lighting and almost no brands that I recognised. While the big cities in the Baltic states have become very westernised, little seems to have changed since the fall of the Soviet Union in these villages.

Tallin is a vibrant European city. The old town is very tourist focused with some of the highest ice cream prices I have ever seen! Every where I went there were construction projects. I was told they had to spend some EU

infrastructure grant by the end of the year or loose it and from the evidence I saw they weren't going to risk losing it! My hotel room overlooked the ferry port so having been confused by the internet offerings I set off to the booking office. I managed to book two tickets for my onward journey so now I had a plan.

Day 10: 06:00. Already eaten breakfast, checked out of the hotel I'm standing on the deck of my ferry with a coffee in my hand, in the Sunshine, heading towards Helsinki. Two hours later we had docked and by 09:00 I was in the city centre doing a slalom around the abandoned dockless electric scooters that seem to litter Scandinavian cities. As I navigated the cycle paths to the north of the city the sun was replaced by clouds and soon the rain started. There was no shelter to be found and I arrived cold wet and dirty to a very warm welcome in



*Ferry to Helsinki*



*E-Scooters in Helsinki*



*Most northerly accomodation*

my Hämeenlinna hotel. My bike wouldn't fit in the small shower but everything else including me fully clothed did.

The next morning started well. An excellent hotel breakfast in a room that reminded me of an 80's night club. They even had porridge which I was happy to find is standard in Scandinavia. I asked at the reception where I might find a jet wash to clean my bike. I was told to ask at the filing station where I was directed to an indoor jet wash. The proprietor would not take any money for the use of his equipment. The sun was out, and the roads were quiet on my way to the most northerly point of my tour and perhaps the most interesting accommodation of the whole trip. The eight-room hotel was located beside a lake. The last 2 kilometres up a gravel road. I was able to sit outside on the balcony in the sunshine at 22:00. The only noise was the occasional motorboat on the lake.

On day 12 I had an appointment with my next Ferry from Turku to Stockholm. The 118 kilometres trip was easy with little traffic on the roads on Saturday and I arrived at the ferry port with plenty of time to find where to board with a bike. I seemed to be the only cyclist but there were plenty of motorcyclists to talk to while waiting to board. Bike safely locked up on the car deck I was amazed by the standard of my cabin. Dinner in the buffet was excellent quality too but I did wonder if I was the only person in the restaurant with a BMI less than 30. It seems drinks on board are very cheap in comparison to Finnish or Swedish prices and the Saturday night partying meant that I didn't get much sleep.

I disembarked in the Sunday morning sunshine and after a few navigational difficulties I found my way into Stockholm city centre. What



*Sunday morning Stockholm*

a treat! I recommend a cycling tour of Stockholm at 07:00 on a summer Sunday morning. I had a timetable now having arranged to meet a friend in Rostock on Friday evening, so I had to get going. After 50 kilometres I was surprised to find a ferry crossing. I was somewhat concerned as I had no Swedish currency. Another cyclist assured me that this ferry was part of the Swedish road system and as such there could be no charge for it. As it turned out I never needed any cash in Sweden since everywhere I went took contactless Visa or Mastercard.

My route took me parallel to the E4 motorway for 550 kilometres and four days with stops in Norrköping, Jönköping and Markaryd on the way to Helsingborg. As had been the case for most of my trip so far in these sparsely populated countries only the main roads are asphalted but having the motorway parallel resulted in there

being little traffic and almost everywhere there was at least a metre wide margin separated by a solid white line to ride on. Markaryd was an expensive disappointment but the only real option. After two 180 kilometre days I didn't feel up to riding the whole 260 kilometres from Jönköping to Helsingborg.

Helsingborg is a very interesting city, and I would have gladly taken a rest day there, but I had a deadline for arrival in Rostock...

Day 17: Straight down to the ferry port for the short crossing to Denmark, my 6th country of the trip but one I had visited on a previous bike tour. I had a hastily arranged coffee meeting with friends who were on a city break in Copenhagen then a further 3 hours to Praesto where I had rented a flat for the night. While accommodation in Finland and Sweden was not as bad as I had expected, Denmark is exorbitantly expensive!



*There is a lot of water in Sweden*

Next morning it was a 70-kilometre ride to the ferry terminal in Gedser. The place was deserted but eventually I found a machine where I could buy a ticket (which no one ever checked) and a few more cyclists turned up to wait by a closed gate with me. Eventually the gate was opened, and we boarded the ferry. By buying a ticket for the buffet restaurant I was able to sit in quiet surrounding with a view of Germany slowly approaching, a socket to charge my phone and as much to eat and drink as I wanted. A very good deal.

In Rostock, I met my friend who had cycled from Zurich to meet me. We had three good days riding together before work pressures forced her to head back towards Zurich and I took 9 days for a zigzag course through Germany and a brief visit to the Czech Republic to get home, visiting three sets of friends on my way.

30 days, 8 countries and 3875 kilometres.

Howard Whittaker



*My view of Rostock from ferry*



# Club der Verrückten des Mont Ventoux

Ich fahre vorbei an blühenden Lavendelfeldern, in der Luft liegt der Duft der Gewürze der Provence, strahlend blauer Himmel, angenehme Temperaturen, die Kette des Carbonrenners surrt gleichmäßig, die Reifen rollen über den französischen Asphalt, eine menschenleere Straße windet sich hoch zum Gipfel des Mont Ventoux, den ich mit Leichtigkeit erreiche... so liest es sich in den Werbeprospekten und natürlich in den sogenannten „sozialen Medien“.

Die Realität: ich bin seit sechs Stunden in der brennenden Sonne Südfrankreichs im Hitzesommer 2023 unterwegs, irgendwas klappert immer am Rad, eine südfranzösische Landstraße bietet mehr Rollwiderstand als ein deutscher Feldweg, das Wasser in meinen Flaschen geht zur Neige und das, was noch da ist, ist lauwarm! Das Baguette, das ich mir vor einer Stunde in einer Bäckerei gekauft habe, ich aber nicht ganz essen konnte, ist in meine Rückentasche gequetscht und zwickt mich seitdem bei jedem Tritt, im Hotel würden mich den

ganzen Tag ein riesiger Pool, Schatten und kühle Getränke erwarten... es gibt Momente, da hassen wir unser Hobby - aber am Ende lieben wir es!

Ich denke, der Mont Ventoux ist bekannt: der mit 1909 m hohe dominante Berg in der Provence mit der charakteristisch kargen Mondlandschaft am Gipfel und dem Funkturm des französischen Militärs. Es gibt drei Auffahrten zum Gipfel, und seit 1951 ist er regelmäßiges Highlight der Tour de France. Getreu dem Motto „Das Geld liegt auf der Straße“ hat vor 30 Jahren jemand die Idee gehabt, den „Club des Cinglés du Mont Ventoux“ („Club der Verrückten des Mont Ventoux“) zu gründen: wer binnen eines Tages alle drei Auffahrten fährt, wird Teil des Clubs - hierfür ist vorab eine Gebühr von 21€ zu entrichten - aktuell nähern wir uns den 19.000 Teilnehmern dieser Herausforderung. Wie gesagt: das Geld liegt auf der Straße!

Ich war schon öfters am Mont Ventoux, hatte aber nie Zeit, dieses Thema mal anzugehen. Im Juli war es so weit und morgens um neun ging



Ventoux

es in Malaucène los. Aus touristischer Sicht ein tolles Konzept, muss man sich doch eine Stempelpkarte (die man mit der Anmeldung erhält) in z.B. einer Bar abstempeln lassen. Da ich keinen Kaffee trinke, war mit mir nichts verdient - das Konzept ist dennoch genial: man verteilt einen Zettel, lässt die Leute strampeln, sodass sie tagsüber aufgehoben sind, und an bestimmten Stellen muss man sich Stempel holen und kauft bei der Gelegenheit noch was ein. So tat ich das am Gipfel: nach 20 km Anstieg holte ich mir meinen Stempel und füllte Wasser nach. Ich gab meiner Freundin Bescheid, dass ich am Gipfel bin und sie mietete sich in der Zwischenzeit ein Rennrad in Bedoin und ging die Auffahrt ab Bedoin an. In meiner Abfahrt schoss ich kurz entgegengesetzt an ihr vorbei. Ich fuhr rein nach Bedoin, holte mir den Stempel im Tourismusbüro für meine zweite Auffahrt und ab zwei Dritteln der Strecke (am sog. Chalet Reynard) fuhren wir gemeinsam zum Gipfel.

Diese Ecke Frankreichs ist wohl eine der besten Radsport-Destinationen: es gibt eine eigene Spur für Radfahrer den Berg hoch, es gibt direkt am Straßenrand große Mülleimer mit „Fangkörben“, sodass man unterm Fahren seinen Müll ohne große Akrobatik in die Mülltonne pfeffern kann. Zudem ist jeder Kilometer mit einem Kilometerstein am Straßenrand versehen, der die Entfernung zum Gipfel und die Steigungsprozente des nächsten Kilometers wiedergibt. Jedes Hotel hat einen vernünftigen Fahrradabstellraum und unseres hatte eine Garage, von der ein Profi-Radteam träumen würde. Dementsprechend viel ist los: Ich zählte auf der Abfahrt mal alle Rennradler, die mir auf einem Kilometer entgegengekommen sind: es waren 16!

Für Silvia ging es wieder nach Bedoin und ich fuhr nach Sault zur dritten Auffahrt. Nachdem ich den obligatorischen Stempel geholt hatte, kaufte ich mir in einer Bäckerei, in deren



Ventoux



*Von FahrradABSTELLRAUM zu sprechen, wäre eine Beleidigung für das Hotel am Mont Ventoux*

Inneren es 50 Grad haben musste, ein Tunfischsandwich. Obwohl ich Hunger hatte, konnte ich nicht wirklich viel essen und so schleppte ich das Teil in der dritten Auffahrt den Berg hoch. In der Nachmittagshitze ist man auf dieser Auffahrt dann recht alleine: kein Schatten, Hitze, 4000 Höhenmeter in den Beinen... da macht es die Vorstellung dann nicht leichter, dass Silvia im Hotel einen schönen Pool zur Verfügung hat. Aber irgendwann war es gepackt, ich stand zum dritten Mal oben und konnte schließlich die schnelle und nun finale Abfahrt zurück nach Malaucène genießen.

Eine lustige Begebenheit gab es beim Frühstück: ein Hotelgast und Landsmann - er

wusste nicht, dass ich Radfahrer bin - redete in Rage auf seine Frau ein, wie es denn sein kann, „... dass es Leute gibt, die sich das antun, da mim Fahrrad hoch zu fahren!“ „Und dann soll's noch die geben, die fahren gleich dreimal an einem Tag hoch! Ja was sind denn das für Leute?! Haben die nicht mehr Urlaub?!“

Noch in Frankreich steckte ich die Stempelkarte in die Post, der Urlaub ging noch eine Weile weiter, und zu Hause wartete dann schon eine kleine Plakette vom Club der Verrückten in der Post auf mich - sowie die „Clubnummer“ 18368.

Euer Christian Reim

# 1200-km-Brevet ARA MUC Ghisallo

**E**igentlich sind diese Brevets ja gar nicht mein Ding: warum sollte man eine vorgegebene, lange Strecke innerhalb einer vorgegebenen Zeit abradeln, dabei wenig schlafen und einen großen Teil der Strecke bei Dunkelheit nicht einmal sehen? Und am Ende gibt es nicht einmal eine Rangliste oder ähnliches. Aber manche Dinge sollte man wohl einfach nicht hinterfragen - sondern einfach machen :-)

2023 richtete der ARA MUC zum ersten Mal ein 1200-km-Brevet von München zur Radfahrer-Wallfahrtskirche Madonna del Ghisallo am Comer See aus. Da dies Mariagrazias Heimat ist, und sie auch 2023 unbedingt ein Brevet mit mehr als 1000 Kilometer fahren wollte, war der Wunsch zur Teilnahme natürlich schnell geboren. Die Eckdaten hatten es in sich: 1225 km, 14500 Hm, maximal 96 Stunden Fahrzeit.

Wie gewöhnlich findet der Start der ARA MUC Brevets am Röcklplatz statt. Pünktlich 10 Uhr am 15.07.2023 fällt der Startschuss. In Gruppen von ca. 20 Teilnehmern fahren wir in Richtung Olympiastraße, entlang des Starnberger Sees, über den Kesselberg zum ersten Kontrollpunkt in Mittenwald. Der Garmin zeigt schon seit 11 Uhr Temperaturen zwischen 36°C und 40°C an - zu viel für einige Randonneure, sodass der ein oder andere schon hier in den Zug zurück nach München steigt. Nach einer kurzen Verpflegungspause geht es in die Leutasch-Hochebene hinauf. Bei der Abfahrt nach Telfs haben wir das Gefühl, uns bläst jemand mit einem Heißluftföhn entgegen! So nutzen wir den erstbesten Supermarkt, um uns mit Eis und kalten Getränken wieder etwas runterzukühlen!

Bis Landeck (zweiter Kontrollpunkt) hat Jörg einen superschönen Radweg ausgesucht, den



*In der Gruppe Richtung Alpen*

ich noch nicht kenne - damit hatte ich gar nicht gerechnet! Die Spaghetti in Landeck schmecken super und geben uns die nötige Energie zurück, um in der Nacht noch möglichst weit in Richtung St. Moritz zu fahren. Esther, die sich uns angeschlossen hat, hat nichts dem Zufall überlassen und für die erste Nacht in Zernez ein Zimmer gebucht. Ziemlich genau um Mitternacht erreichen wir Zernez bei immerhin noch 18°C auf 1500 Metern! Da wir inzwischen auch schon etwas müde sind und an der Ecke des Kirchplatzes ein geräumiger und gewärmter Vorraum einer Bank mit EC-Automaten einlädt, entschließen wir uns für ein Nickerchen hier auf dem Boden.

Gut eine Stunde Schlaf schaffen wir - dann wird es doch zu ungemütlich auf dem harten Boden. Wir packen unsere Räder und ziehen alles an, was wir dabei haben - inzwischen sind die Temperaturen auf 13°C gesunken. Bis St. Moritz sind es ca. 50 Kilometer und 400 Höhenmeter. Auch fängt es zwischendurch ganz leicht an zu regnen. Das Anlegen der Regenklamotten rentiert sich aber kaum. Die Abfahrt

über Maloja hinab nach Chiavenna ist ziemlich kühl, und das ein oder andere Reh huscht über die Straße. Wir kommen kurz vor 7 Uhr in Chiavenna an und frühstücken erst einmal ausgiebig in der ersten Bar im Zentrum. Mariagrazia ist todmüde, und so beschließen wir, hier nochmals zwei Stunden auf einer Bank zu schlafen.

Die folgenden flachen 50 Kilometer nach Cadenabbia am Comer See werden größtenteils auch auf kleinen Wegen zurückgelegt. Mit der Fähre setzen wir nach Bellagio über und starten den harten Anstieg hinauf zur Madonna del Ghisallo. Mariagrazia tut sich schwer und sie eröffnet mir nun, dass sie schon seit Landeck Schmerzen im linken Knie hat. Die Steigung von mehr als zehn Prozent ist jetzt nicht unbedingt hilfreich. Aber kurz nach 12 Uhr haben wir den Gipfel erreicht. Maria's beste Freundin Jenny wartet schon, um mit uns ein paar Kilometer mitzuradeln.

Für die zweite Nacht hatte ich die einzige Zimmerreservierung vorgenommen, in Bellinzona. Bis dorthin haben wir nun noch 220 Kilometer vor uns! Maria bekommt jedoch immer



*Blick auf den Kochelsee*

mehr Schmerzen im Knie und wir kommen überhaupt nicht voran. So wird das nichts, weder mit der Übernachtung, noch mit dem Zeitlimit - das wird mir sehr schnell klar. Auch Maria muss sich nun langsam eingestehen, dass sie dieses Brevet so nicht beenden kann. Nur ein paar Kilometer von ihrem Zuhause entfernt, beschließt sie, das Brevet abzubrechen und mit Jenny heimzufahren. Also bin ich nun auf mich allein gestellt!

Flach, aber bei fast unmenschlichen 37°C geht es zum Lago Maggiore und an dessen Westufer entlang bis Cannobio. Die Uhr zeigt bereits fast 20 Uhr an und ich habe noch 80 Kilometer und den Passo Scopello mit 700 Höhenmetern vor mir - die Zeit läuft mir langsam davon, um das gebuchte Hotelzimmer noch nutzen zu können!

Nach einem Drittel des Anstiegs übermannt mich zudem auch noch unglaubliche Müdigkeit, sodass ich die Augen kaum aufhalten kann. In einer kleinen Kapelle am Wegesrand halte ich einen 40 Minuten Powernap ab - danach geht es wieder besser. Kurz nach 22 Uhr bin ich oben

am Gipfel - Kontrollpunkt 5 ist geschafft. Kurz danach erreiche ich das Bergdorf Malesco und - oh Wunder - hier gibt es ein geöffnetes Restaurant mit high life - und Red Bull :-). Eine Dose muss sofort dran glauben, zwei weitere stecke ich mir ins Gepäck. Die Abfahrt muss ich leider im Dunkeln absolvieren - das sind die Momente, in denen ich mir denke: was für ein Blödsinn! Warum fährt man sowas bei Dunkelheit und genießt NICHT die Ausblicke bei Tageslicht???

Die überwiegend flache Fahrt von Locarno bis hinter Bellinzona zieht sich irgendwie wie Kaugummi, und es müssen auch noch die beiden anderen Dosen Red Bull dran glauben. Aber schließlich erreiche ich gegen 0:40 Uhr das Hotel mit self-checkin. Obwohl ich alle E-Mails mit QR-Codes zur Hand habe, verzweifle ich fast an dem checkin-Prozess! Ich weiß nicht, ob ich zu blöd dafür bin oder viel zu müde. Ich überlege schon, mich einfach auf den Boden im Vorraum zu legen - aber beim dritten Anlauf schaffe ich es doch noch, den Zugangscode zu meinem Zimmer zu bekommen... Todmüde falle ich ins Bett und stelle den Wecker noch schnell auf 6:30 Uhr.



Comer See

Kurz vor 7 Uhr bin ich bereit, mich wieder auf die Straße zu schwingen. Ich hatte überhaupt nicht damit gerechnet, dass ich hier und jetzt sogar ein Frühstück bekommen könnte! Gesagt getan, 2 Tassen Kaffee, Ham & Eggs und ein paar Semmeln können nicht schaden, bevor es die 1900 Höhenmeter hinauf zum St. Gotthard geht. Mit nur zwei kurzen Riegel-Stopps fahre ich über die alte Kopfsteinpflaster-Straße bis zum Gipfel und sofort noch hinab bis Andermatt, wo es eine gute Portion Carbonara zu Mittag gibt.

Die weitere Abfahrt ist extrem windig, und ich komme mit meinen Hochprofilfelgen einige Male ins Schwitzen! Also lieber etwas rausnehmen - ist ja auch kein Rennen! Seit Andermatt

mache ich jetzt auch endlich neue Kilometer - und zum Glück bei Tageslicht und blauem Himmel! Beim Aufstieg zum Klausenpass steigt das Thermometer jedoch auch wieder auf 37°C - die Füße brennen unglaublich, und man kann kaum genügend Flüssigkeit in sich hineinschütten. An jedem Brunnen halte ich außerdem, um meine Radschuhe mit kaltem Wasser aufzufüllen! Unglaublich, wie schnell die danach immer gleich wieder getrocknet sind.

Kurz vor Glarus (Kontrolle 7) hole ich drei weitere Randonneure ein. Kurz vor Ladenschluss um 19 Uhr plündern wir noch schnell einen Supermarkt und machen es uns davor gemütlich. Die drei anderen wollen danach noch zum Italiener - aber ich bin jetzt eigentlich schon



*Auffahrt zum St. Gotthard*



*Zum Klausenpass*

satt - und fahre allein weiter. Die 60 Kilometer und gut 1100 Höhenmeter bis zum nächsten Kontrollpunkt auf der Schwägalp möchte ich auf jeden Fall noch schaffen. Ich habe jedoch null Plan, was ich hinsichtlich Schlafen machen werde. Ich habe nur eine leichte Jacke und einen leichten Bivisack dabei. Aber schau' ma mal...

Kurz vor Mitternacht bin ich oben an der Schwägalp - noch 16°C. Ich ziehe Arm- und Beinwärmer und alles an, was ich dabei habe, in der Absicht, noch soweit wie möglich Richtung Bodensee zu fahren. Allerdings bin ich ziemlich müde und denke mir, ich klingel einfach mal bei dem großen Luxushotel hier oben am Gipfel. In dem Moment ist es mir ziemlich egal, wie viel ein Zimmer kosten würde - Hauptsache ein trockenes und warmes Bett!

Der Rezeptionist ist sehr freundlich, aber nach mehrminütigem Blick auf seinen Bildschirm bedeutet er mir, dass leider alle Zimmer von Telekom Swiss gebucht sind! Meine Bitte, mich doch wenigstens zwei Stunden in der Ecke auf einer Bank schlafen zu lassen, muss er leider ablehnen mit Verweis auf die Hotelregeln!

Über das große Treppenhaus höre ich im Untergeschoss an der Bar dutzende Stimmen. Ich darf wenigstens noch da runter und mir ein Bier gönnen, bevor ich mich raus in die kalte Nacht stürzen soll. Ich treffe zahlreiche, größtenteils männliche, mit Anzug und Krawatte gekleidete Manager an. Ich stelle mich mit meinem Bier in eine Ecke und betrachte das fröhliche Treiben. Ein sportlich aussehender Typ kommt auf mich zu und möchte meine Geschichte hören. Er kann es nicht glauben, dass mich der Rezeptionist nach 900 Kilometer und wenig Schlaf raus auf die Straße schicken möchte. Er spricht mit ein paar anderen Managern und geht danach mit mir nochmals zur Rezeption. Dem armen Rezeptionisten wird klar gemacht, dass Telekom Swiss dieses Wochenende das komplette Hotel gebucht hat, und

dass es unbedingt eine Ecke für mich geben müsse, in der ich mich ein paar Stunden hinlegen könne! Am Ende darf ich im angenehm temperierten Saunabereich auf einer gepolsterten Liege schlafen - Glück muss man einfach haben! :-)

Dennoch starte ich kurz vor 3 Uhr wieder, schließlich möchte ich die verbliebenen 330 Kilometer noch vor Einbruch der nächsten Nacht abschließen, um dann gemütlich in meinem eigenen bequemen Bett schlafen zu können.

Bis zum Bodensee sind es gut 50 Kilometer, und bei 14°C bin ich echt froh, dass ich im Warmen schlafen konnte und nicht in einem kalten Bushäuschen vor mich hin zittern musste. Kurz nach 6 Uhr finde ich auch gleich eine große Tankstelle mit gut ausgestattetem Bistro für ein ausgiebiges Frühstück. Kurz danach erreiche ich in Lindau auch Kontrolle #9.

Von hier aus kenne ich eigentlich alles - ich bewege mich in meinem Veloviewer Tiles-Cluster und in meiner alten Heimat, die ich als Teenager mit dem Moped abgefahren bin - im schönen schwäbischen Allgäu :-)

Der letzte Tag wird mit 25-30°C zum Glück nicht ganz so heiß. Gegen Nachmittag sind sogar ein paar Gewitter angekündigt. Über Bad Waldsee (meine Geburtsstadt) geht es nach Biberach an der Riß, wo ich am zehnten Kontrollpunkt Jörg treffe. Ich danke ihm für die Orga dieses tollen Brevets und nach einem kleinen Imbiss trennen sich unsere Wege wieder.

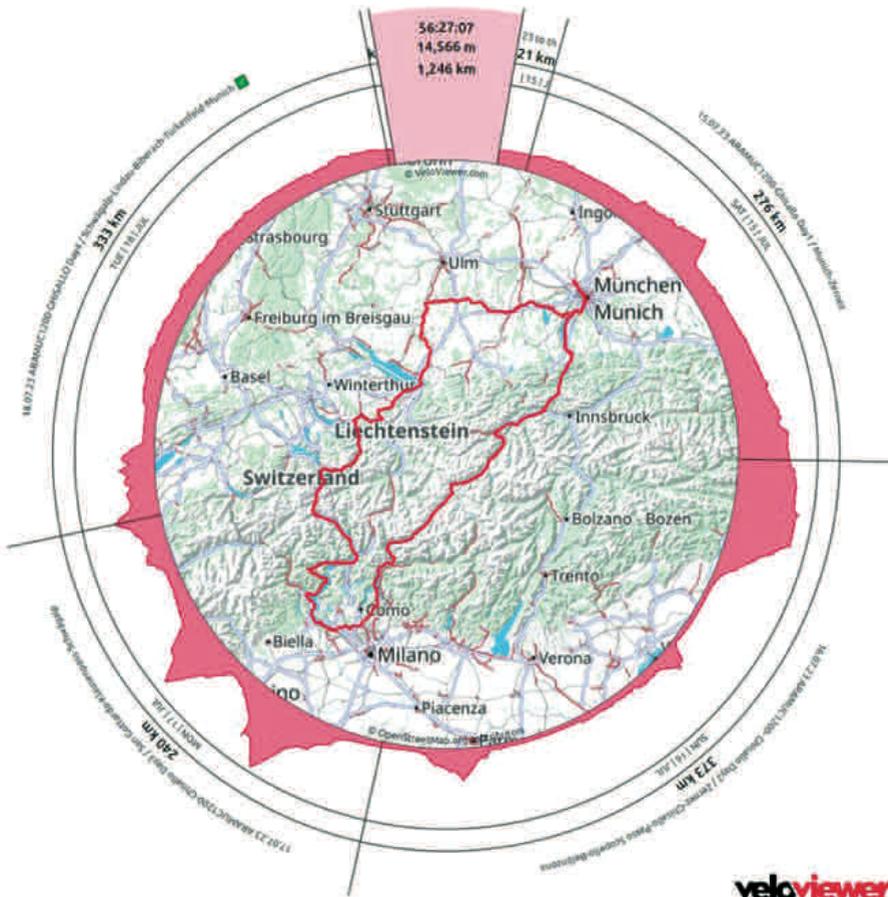
Kurz vor Mindelheim erwischt mich ein Gewitter, das ich aber in der Altstadt in einem Eiscafé aussitze. Jetzt habe ich noch 110 Kilometer vor mir, über Buchloe und Inning am Ammersee. Ich muss gestehen, dass ich mir die Strecke im Vorfeld gar nicht genau angeschaut hatte. Daher bin ich dann auch ziemlich überrascht, dass mich der Garmin am Wörthsee plötzlich nach Süden Richtung Seefeld und Starnberg schickt! Anscheinend musste Jörg diese Schleife noch einbauen, um die für ein

Ultra-Brevet nötigen 1200 Kilometer zusammen zu bekommen. Aber zu diesem Zeitpunkt ist es dann echt nervig, das Ziel vor Augen, nochmals einen Umweg fahren zu müssen - zumal dieser es mit etlichen Höhenmetern in sich hat!

Um 20:07 Uhr erreiche ich den letzten Kontrollpunkt im Dreimühlenviertel - überglücklich, aber auch müde. Ich gönne mir erst mal zwei Radler und hoffe, dass Jörg bald eintrifft, damit ich mit ihm nochmal anstoßen kann. Leider ist er nach einer Stunde immer noch nicht da, sodass ich mich zur S-Bahn begeben - und ja, die letzten Kilometer bis Dachau mit der Bahn fahre!

Resümee: die Strecke ist wirklich einzigartig schön. Wer sie nicht unbedingt als Brevet fahren möchte, dem würde ich raten, sie in 6 Tagen zu fahren, um alles bei Tageslicht und ohne Stress erleben zu können. Man kann sich dann auch die unnötige letzte Schleife nach Starnberg sparen. Alternativ könnte man auch von Lindau durch das südliche Allgäu über Isny-Kempten-Schongau zurückfahren. Hier gibt es zahlreiche Optionen.

Euer Jürgen



Streckenplan

# Genuss- und Lustreise von München nach Elba

Nachdem sich mein lieber Freund Thomas Knauer vor dem Rentenalter entschieden hatte, die Welt mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln zu erkunden, kam er auf die Idee, sich mit dem Gravelbike auf die Reise von München nach Elba zu machen. Dort wollte er mit Familie und Freunden seinen Sommerurlaub verbringen.

Die Frage „Fährst du mit?“ war in Sekundenschnelle beantwortet, und so machte sich Thomas akribisch an die Planung.

Ich musste mir ein Rad bei meinem Schwiegersohn ausleihen, da ich neben meinen 5 Rennern und 4 MTB's kein Gravelbike besitze. Das Specialized passte wie angegossen, auch wenn der Sattel etwas sehr hoch aus dem Rahmen ragte.

Thomas hatte sein Cinelli Zydeco, das er als Ersatz für sein geliebtes bei Starkregen beim Service geklautes „old school Crosser“ Ridley mit Cantilever Bremsen und schönen Weltmeisterdekorstreifen bekommen hatte, auf Hochglanz poliert. Leider sah man nur noch sehr wenig vom Rahmen, da alles mit vielen Taschen und der sogenannten Arschrakete am Sattel verdeckt war. Ich vertraute den an der Sattelstütze befestigten Haltern für zwei Taschen mehr, zudem sie einfach zu montieren sind. Der Nachteil, man packt einfach zu viel rein, und so musste ich zu meinen 89 kg Körpergewicht noch weitere 20 kg schleppen. Wenn es richtig steil wurde, funktionierte der Wiegetritt nicht mehr ganz so flüssig. Egal, es gibt für alles Vor- und Nachteile.

Am 1. Juli um 8 Uhr stand Thomas gut gelaunt und frisch rasiert vor der Türe. Da das Wetter etwas unberechenbar war, hatte ich schon leichte Regenkleidung vorgesehen, mich aber dann doch glücklicherweise für die

Sommervariante entschieden. Die Temperaturen waren angenehm, und als wir Pullach erreichten, grinste uns die Sonne schon an. Über Schäftlarn und hinunter zum Kloster ging es durch die Pupplinger Au über Wolfratshausen, Beuerberg, Königsdorf und Bad Tölz zum Sylvensteinspeicher, wo wir eine Tee-pause einlegten. Entlang des Sees ging es weiter, da die erste Etappe in Wattens im Inntal enden sollte. Zum Glück haben wir durch meine Routenvorschlagsänderung ganze 20 Kilometer mehr auf dem Tacho als geplant. Das Motto „Kein Weg ist zu weit für eine Abkürzung“ sollte sich bis zum Zielort bewahrheiten.

Die Abfahrt vom Achensee ins Inntal über die Schlittenroute, die parallel zum Pass verläuft, war wie immer ein Genuss. Der Radweg entlang des Inns gibt nicht allzu viel her und deshalb konnte man sich gut unterhalten. Unterwegs tra-



Auf der Marienbrücke in Wolfratshausen

fen wir immer wieder einige kleine Gruppen, meistens mit dem E-Bike oder gemischt, die sich auch auf den Weg in den Süden machten.

Thomas hatte schon alle Unterkünfte gebucht und so konnten wir entspannt rollen und hier und dort noch ein Gläschen zu uns nehmen.

Wattens, bekannt durch seine Kristallwelten und die Firma Swarovski, hat einen kleinen Dorfkern mit ein paar Kneipen. Nach einem schönen Bad im Hotel Goldener Adler ging es auf die Suche nach einem geeigneten Lokal. Auf der Terrasse beim Italiener fanden wir noch einen freien Platz und ließen uns mit einem 3-Gänge-Menü verwöhnen.

Der nächste Morgen zeigte sich mit angenehmen Temperaturen und einigen Wolken. Thomas hatte sein Regenzeug etc. schon griffbereit, da er mehr seiner Wetter-App als dem Blick in den Himmel vertraute. Erst nach gutem Zuspruch ließ er es wieder verschwinden. Er wollte anfangs einfach nicht glauben, dass es bei meinem Beisein keinen Regen geben wird.

Der nächste geplante Halt war in Brixen. Auf dem Weg dorthin ging es entlang des Inns bis auf die Höhe von Hall und dann über die alte Brennerstraße hoch nach oben. Gleichbleibend steil ging es bis über die Ellbogener Landstraße hoch nach Aldranz. Dort mussten wir eine Zwangspause einlegen, weil die Fronleichnamprozession über die Hauptstraße führte. Mittlerweile hatten sich mehr als 40 Radfahrer und Autos an der Sperre versammelt und als die Straße wieder freigegeben wurde, ging es zu wie beim Start der Tour.

Wie die Wilden hängten sie sich in die Pedale, um am nächsten Berg wieder gefressen zu werden. Eine Baustelle kurz vor dem Ort Lans ignorierten wir und kamen so vor der ganzen Meute am Berg Igls und der Patscherkofelseilbahn an. Verkehrsmäßig ging es ruhig zu, was sich mit dem Erreichen der alten Brennerstraße schlagartig änderte.

Kurz nach Gries fanden wir einen offenen Biergarten und versorgten uns mit dem Nötigsten. Am Brenner angelangt, nahmen wir einen der schönsten Radwege Norditaliens, der uns durch herrliche Waldstücke bis nach Sterzing führte. Von da aus fuhren wir den parallel zur Autobahn führenden Radweg über Franzensfeste bis nach Brixen. Da es nur 600 Höhenmeter waren, spürte man am Nachmittag nicht mehr als ein angenehmes Kribbeln in den Beinen.

Bevor wir unser nächstes Quartier in einem B&B-Hotel in Bozen ansteuern wollten, ließen wir uns erst einmal auf dem Marktplatz nieder, um das erste italienische Eis zu genießen.

Durch das enge Etschtal ging es weiter nach Bozen, wo wir das Hotel in einem sehr hässlichen Teil der Stadt vorfanden. Um das zu kompensieren, ließen wir uns am Abend in die Stadt fahren, wo wir im Garten des Hotels Laurin ein 5-Gänge-Menü auf Sterne-Niveau (von Guide Michelin empfohlen) zu uns nahmen. Das allein entschädigte für alles. Glücklicherweise liegen Thomas und ich, was die Verpflegung angeht, auf einer Wellenlänge.

Mit den Rädern auf dem Zimmer ging das Einpacken und Verstauen der Taschen etc. am nächsten Morgen ruck-zuck. Natürlich gab es kein Frühstück (was man an der Übernachtung gespart hatte, wurde am Vorabend verfuttert), und so machten wir uns auf den Weg, in der Hoffnung unterwegs etwas Adäquates zu finden.

Thomas hatte sich bei der Reservierung geirrt und als nächstes Ziel Trento geplant. Das waren gerade mal 65 Kilometer und so konnte ich meine Begabung für Abkürzungen voll einsetzen. Hoch zum Kalterer See und dann durch die kleinen Dörfer entlang der Ostseite der Bergkette des Etschtals. Hier waren keine weiteren Biker zu sehen, denn die blieben alle im Tal und fuhren die Via Claudia Augusta, eine klassische Route für Einsteiger. In einem Privathaus

füllten wir die Trinkflaschen nach, da es auf der ganzen Strecke kein Café oder ähnliches gab. So konnten wir die Tagesleistung immerhin noch auf 84 Kilometer mit ein paar zusätzlichen Höhenmetern schrauben.

In Trento ging es auf die Suche nach einer Airbnb-Unterkunft, die sich leicht abseits des Zentrums in einem ehemaligen Industriegebiet befand. Mit ein paar Anrufen gelang es uns das Quartier zu öffnen und wir wurden angenehm von der Ausstattung überrascht. Den Abend genossen wir bei sehr angenehmen Temperaturen auf einem Platz im Zentrum. Auch hier ließ die Küche keine Wünsche offen.

Das Frühstück wurde dann noch zum speziellen Erlebnis, da die präsentierten Eier, die sehr zum Verzehr einluden, nicht gekocht, sondern roh waren. Der Aufschlag war gut und lag direkt auf dem Boden. Die Bedienung schaute etwas erstaunt, kam aber nicht auf die Idee, die Eier zu kochen oder zu braten. Klar, denn sie sprach weder italienisch noch englisch (wahrscheinlich war es der erste Arbeitstag).

Die nächste Etappe bis Villafranca de Verona verlief entlang der Etsch über zahllose Brücken über den Fluss bis Rovereto, wo wir in einem schön gelegenen Café unseren ersten Cappuccino genossen. Auch wenn man die Strecke schon mehrmals gefahren ist, wundert man sich doch, wie viele kleine Steigungen auftauchen, bis man den ersten Blick über die Po-Ebene erlebt. Der Weg ging jetzt nicht mehr allein über Radwege, nein, es wurde ein Gemisch aus Radweg, Bürgersteig und Straße. Die Rücksichtnahme der Autofahrer hat sich leider nicht zum Guten verändert. Wo man vor Jahren noch sicher fuhr und ausreichend Abstand eingehalten wurde, ist man jetzt froh, Zentimeter zwischen Rad und Auto zu haben. So kann man erst spüren, wie lang ein LKW mit Anhänger wirklich ist. Das Quartier in Villafranca de Verona, ein Familienbetrieb, lag in einem stillen Hinterhof mit angenehmen Zimmern.

Beim Frühstücksbuffet konnte man sich nicht einfach bedienen. Nein, nein: unter dem strengen Blick der Nonna wurde sich von jedem süßen Stück persönlich verabschiedet. Das war schon etwas schräg, aber auch irgendwie liebevoll.

Am Abend wurde - wahrscheinlich zu Ehren unserer Ankunft - ein großes Feuerwerk abgefeckelt. Die ganze Stadt war unterwegs und überall flossen die Aperitivos und der Prosecco in Massen. Die Verpflegung in einem typischen Lokal der Region war hervorragend, auch wenn die Pinsa nicht meine Leibspeise werden wird. Ich dachte, etwas Neues neben einer Pizza gewählt zu haben, aber Pinsa heißt der fladenähnlicher Boden mit Belag nach Wunsch. Wer lesen kann, ist klar im Vorteil. Thomas hatte laut seiner Aussage, den besten Thunfisch Italiens zum unverschämt günstigen Preis. Thomas teilt alles gerne, nur mal von seinem Teller probieren lassen, das mag er gar nicht.

Gleich vor der Einfahrt zu unserem Hotel war eine kleine Bar, die von einer leicht verwiterten netten Dame im fortgeschrittenen Alter



*Mit unserer Bardame*

geführt wurde. Sie hatte uns direkt ins Herz geschlossen und so kamen wir nicht an ihr vorbei, ohne einen Aperitif oder Digestif zu nehmen. Die angebotenen Nüsse und selbstgebackenen Chips waren allerdings auch außergewöhnlich schmackhaft.

In der Nacht entlud sich, wie Thomas mir am nächsten Tag berichtete, ein furchtbares Gewitter über der Region. Ein guter Schlaf ist immer das Wichtigste, um am nächsten Tag gut in Tritt zu kommen. Um heil durch das Verkehrschaos der Po-Ebene zu kommen, muss man schon ausgeschlafen sein. Die vorgeplante Strecke verließen wir schnell und fuhren nach alter Manier mit der Sonne als Orientierungspunkt. Sich Richtung Süden zu bewegen, war kein Problem, nur mussten wir Zickzack fahren, um den Lastern und sonstigen Wilden aus dem Weg

zu gehen. Auf diesem Weg lernten wir viele kleine Orte kennen. Gegen Mittag erreichten wir Mantova, wo wir uns stärkten. Mantova ist eine tolle Stadt mit vielen historischen Gebäuden. Sie liegt auf einer Halbinsel und ist im Norden von Wasser umringt, da dort der Überlauf des Gardasees, der Fluss Mincio, in den Lago Superiore und Lago Inferiore fließt.

In der nächsten Nichtraucherunterkunft, die in Castellarano 25 Kilometer von der Sehenswürdigkeit Theater Modena entfernt gelegen ist, konnten wir unsere Trikots einmal durchwaschen, denn die Temperaturen waren inzwischen auf immer über 30°C geklettert. Viel Trinken war deshalb das Wichtigste. Auf den engen Straßen mit viel Verkehr war unsere Devise Kopf runter und Gas geben, um dann wieder auf den kleinen Sträßchen die Land-



Bella Italia

schaft zu genießen. Ein paar Landwirte, die gerade unter einem Dattelbaum Pause machten, luden uns auf ein Glas ein. Sie konnten es nicht verstehen, wie man mit dem Rad von Deutschland aus nach Italien fahren konnte.

Das Quartier lag wunderschön und die Aussicht auf ein gepflegtes Abendessen war gut. Als wir jedoch erfuhren, dass wir ausgerechnet den Ruhetag erwischt hatten, war die Enttäuschung groß. Bis wir in nächster Nähe etwas Adäquates entdeckten, das voll unseren Ansprüchen genügte.

Der nächste Morgen versprach noch mehr Hitze und der Weg führte durch endlose Felder ohne irgendeinen Sonnenschutz in Richtung Apennin. Thomas hatte sein letztes noch nicht benutztes Trikot angezogen, um bei Grenzüberschreitung von der Emilia Romagna in die Toskana einen guten Eindruck zu machen. Ich wählte das Trikot des Gallo Nero, den wir dann am Abend in Ghivizzano zu uns nahmen.

Das erste Dorf in der Toskana war der allen Mineralwasserfreunden bekannte Ort San Pellegrino. Von da aus ging es dann in langen Steigungen über verkehrsarme Straßen auf 1775 Meter Höhe. Oben angekommen, gönnten wir uns einen Cappuccino und ein Stück Torte und beobachteten die Straßenbauarbeiter bei ihrem Tun. Kaputt machte sich niemand, zumal nur eine Schaufel für drei Personen zu Verfügung stand. In der Höhe war es schon etwas frisch, denn das Thermometer zeigt gerade mal 21°C.

Der Fluss Serchio und die Landesgrenze der Toskana und der Emilia Romagna verlaufen in etwas Abstand zu unserer Route bis Bassa del Saltello auf 1600 Meter. Danach ging es abwärts über traumhafte Straßen und Landschaften bis Lucca. Wer Lucca nicht gesehen hat, hat ehrlich etwas verpasst. Auch wenn die Stadt nicht gerade leer war, versprüht sie doch so viel Charme, dass man sich direkt heimisch fühlt.



Auf der Höhe



Vor dem Kraftakt

Die nächste Anlaufstation war natürlich Pisa. Wenn es schon auf dem Weg liegt, so wollten wir doch nicht versäumen, den Turm mal wieder in die normale Position zu drücken. Auch wenn es viel Kraft gekostet hat, so haben wir es sehr zur Freude der Besucher doch geschafft das Gebäude aufzurichten. Vielleicht kommen wir ja ins Guinness Buch der Rekorde.

In einem Gebäude aus dem Jahr 1840, nur 500 Meter vom historischen Zentrum von Vada entfernt, bot die Villa Graziani einen wunderschönen Garten mit einer Terrasse. Die Ausstattung war im klassischen Stil mit antiken Möbeln. Selbstredend wurden wir am Abend auch wieder fündig, um unser Verpflegungsniveau zu halten. Nach dem Motto: wer nicht arbeitet, soll wenigstens gut essen.

Vielleicht vermisst der eine oder andere mehr Details vom Radfahren, aber nein, ihr wisst doch alle ganz genau, wie das ist, wenn man mit 20 Kilogramm auf dem Buckel oder

am Rad dann noch die Berge hoch muss. Man kommt ins Schwitzen und auf kurvenreichen Abfahrten kann man es nie so laufen lassen, wie man möchte.

Der letzte Tag führte uns nach Piombino, meinem Zielort, wo wir pünktlich ankamen, um Esther und ihre Freunde zu treffen.

Thomas habe ich samt meines Spezialized seiner Frau Esther übergeben, der dann auf Elba sein Rad nur noch einmal angefasst hat und zwei Wochen faul in der Sonne lag. Verdient allemal nach der ereignisreichen Woche.

Auch meine Satteltaschen kamen in den Kofferraum und wurden gegen den gepackten Koffer getauscht, bevor ich mir ein Quartier für die Nacht suchte. Piombino war komplett ausgebucht, und so landete ich in 14 Kilometer Entfernung in einem im Wald gelegenen Landhaus. Das Zimmer war groß und das runde Bett mit sehr vielen Spiegeln verriet gleich, dass es nicht für Urlauber gedacht war. Die Taxifahrerin



Auf das gute Wetter



*Der Urlaub kann beginnen*

kannte das Haus bisher auch nicht, holte mich aber am nächsten Tag pünktlich ab, um meinen Zug nach Hause zu nehmen. Nach zehn Stunden Zugfahrt mit zweimaligem Umsteigen erreichte ich am Sonntagabend München.

Fazit: Eine tolle Reise mit einem noch tollerem Gefährten.

Euer Ippi

Anmerkung von Thomas: Wer mit Ippi reist, dem empfehle ich auf jeden Fall die Buchung eines Doppelzimmers. Mit Ippi kann man nicht nur problemlos die Bettdecke teilen (in Trento passiert, ganz ohne Löffelchen). Nein, die Morgenroutine ist eine echte Schau. Gut gelaunt wird man mit Oldies vom Bayerischen Rundfunk geweckt und wird Zeuge seiner ausgiebigen Frühgymnastik. Die steigert sich am Ende in hochgestreckte Beine, die mit Wischbewegungen und Franzbranntwein (krasser Geruch vor dem ersten Espresso) massiert oder vielleicht auch nur gestreichelt werden. Ippis Frau Carola nennt das auf Nachfrage „schaben“. Ich denke, das ist Ippis Geheimnis seiner Fitness und guten Laune.



*Cinquecento*



## Fahrzeugsimulation mit PreonLab

### Verlässlich, benutzerfreundlich, effizient

Sei es die Simulation der Ölverteilung in einem Getriebe, die Fahrzeugverschmutzung durch Schnee und Schmutz oder die Simulation einer Wasserdurchfahrt, um die Auswirkungen auf die elektrischen Komponenten zu bestimmen. Unser Tool PreonLab setzt auf die SPH-Methode (Smoothed-Particle Hydrodynamics). Ohne die Notwendigkeit eines Netzes können alle hydrodynamischen Herausforderungen schnell und vor allem einfach gelöst werden. PreonLab liefert Ihnen zuverlässige Ergebnisse, die beeindruckend dargestellt werden.

Auch bei **EG-502 Entwicklung Gesamtfahrzeug** (Wasserinduzierte Gesamtfahrzeugbeanspruchung, Korrosionsbeständigkeit Simulative Methoden) setzt man auf unser Tool:

**PreonLab ist ideal für die Simulation von Wassermanagement in Bezug auf Korrosionsschutz.** Die leistungsstarke und präzise Software ermöglicht der BMW Group verschiedene Nutzungsszenarien zu simulieren und genaue Vorhersagen zu treffen, während die einfache Benutzeroberfläche sehr anwenderfreundlich zu bedienen ist.



Mehr Informationen finden Sie unter  
[www.avl.com](http://www.avl.com)

# Rom - Palermo Bikepacking

Im Mai 2022 hatte ich mit meiner Bikepacking-Tour von Rimini nach Rom meinen bislang südlichsten Ort auf dem italienischen Festland „er-radelt“.

Seither lagen die Pläne für eine Weiterfahrt von Rom bis Palermo auf Sizilien fertig auf meinem PC. Nur war es sich zeitlich leider nie ausgegangen.

Anfang September 2023 - ich hatte noch genügend Tage auf meinem Urlaubskonto, die sinnvoll verbracht werden wollten - entstand dann ganz kurzfristig mit Howard die Idee, Anfang Oktober diese Tour zu machen. Für die knapp 1400 Kilometer / 14.000 Höhenmeter hatten wir zehn Tage auf dem Rad eingeplant. Start in der Küstenstadt Civitavecchia, an der Küste entlang bis Villa San Giovanni, mit der Fähre übersetzen nach Messina, und nochmals entlang der Küste bis Palermo. Von dort hatten wir eine Nachtfahrt auf der Fähre mit Kabine zurück nach Civitavecchia gebucht.

Wir reisen am Donnerstag, 28.09.2023, mit dem Auto an und übernachten in einem schönen Agriturismo in den Bergen kurz vor Civitavecchia. Nach einem guten Frühstück fahren wir zum Fährparkplatz, wo wir das Auto bewacht für die nächsten zehn Tage stehen lassen können. Im Hafen liegen ein paar große Kreuzfahrtschiffe, aber die Strände sind schon leer - wir sind zum Glück außerhalb der Urlaubssaison unterwegs, obwohl es immer noch Temperaturen von bis zu 30°C hat. Die Wetterprognosen sagen auch für die gesamte Reise solche Temperaturen voraus, sodass wir unser Gepäck stark reduzieren konnten und außer einer leichten Jacke für den Abend nur kurze Klamotten dabei haben.

Den ganzen Tag das Meer auf der rechten Seite kommen wir sehr rasch auf dem flachen Terrain voran. Ein paar kurze Eis-, Espresso- und Verpflegungs-Stopps später sind wir schon in Latina.



Auch die zweite Etappe bis kurz vor Napoli ist sehr flach, und obwohl Nachsaison ist, finden wir problemlos Bars und Gelaterias für unser leibliches Wohl. Die Landschaft wechselt zwischen Sanddünen, schroffen Felsformationen, Altrömischen Bauten und kleinen Städten - Bella Italia.

Am dritten Tag haben wir eine kurze Etappe mit ca. 70 Kilometern bis Torre del Greco geplant. Hier, am Fuße des Vesuv, wollen wir unser Gepäck in unserer Unterkunft abladen, und dann den ca. 13 km / 900 Hm langen Anstieg zum Vulkan hinauf bestreiten. Bei der Auffahrt zeigt der Garmin um die 30°C an - wir kommen also auch ohne Gepäck gut ins Schwitzen. Leider darf man die letzten 250 Höhenmeter bis zum Krater nur zu Fuß und mit Eintrittskarte zurücklegen - darauf verzichten wir dann. Der Ausblick von hier über Napoli reicht schon.

Die Fahrt aus der Stadt hinaus im morgendlichen Berufsverkehr, hier im Einzugsbereich

von Napoli, ist extrem nervig! Starker Verkehr und viel Kopfsteinpflaster - wir kommen nur sehr langsam voran! Doch mit der Aussicht, heute die Amalfi-Küste entlang zu radeln, lässt sich vieles überstehen. Ein wenig in Zeitnot sind wir dennoch, denn ich habe ein Treffen mit einer der wohl erfolgreichsten und bekanntesten Ultradistanz-Radfahrerinnen, Juliana Buhring, vereinbart. Sie lebt seit geraumer Zeit genau an der Amalfi-Küste, in Positano, und veranstaltet seit ein paar Jahren hier auch das Ultra-Race „Two Volcano Sprint“, das - wie der Name schon andeutet - die beiden bekanntesten Vulkane in Italien, den Vesuv und den Ätna, beinhaltet. Ich habe Juliana bei meinen beiden TCR-Rennen kennen gelernt und bin immer mit ihr in Kontakt geblieben. Auch das Two Volcanos wäre ich gern einmal mitgefahren.

Mit Hilfe von WhatsApp und Live-Standort-Folgerung klappt es tatsächlich, dass Juliana uns auf dem schönsten Küstenabschnitt kurz vor





*Am Abend vor der Tour*



*Mittag mit Juliana*

Positano entgegen kommt. Gemeinsam fahren wir zu einer kleinen Bar und essen gemeinsam eine Kleinigkeit - es ist eh gerade Mittagszeit. Juliana gibt uns noch ein paar hilfreiche Tipps für die Fahrt ab Sapri, weiter im Süden, die wir gern befolgen werden; aber dazu später mehr.

Die letzten 50 Kilometer bis Agropoli sind flach, sodass wir noch ein wenig Zeit aufholen können. Kurz vor Agropoli, zum nahenden Sonnenuntergang, passieren wir griechische Tempelbauten, die an die Akropolis in Athen erinnern - daher wohl der Name.

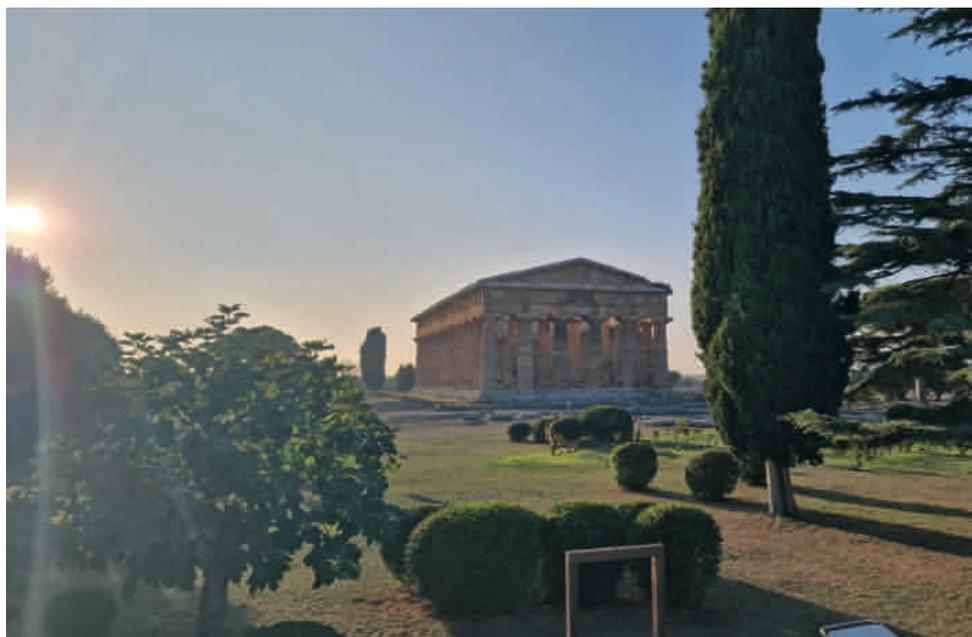
Tag Fünf führt uns über eine sehr hügelige Küstenstraße mit schönen Bergdörfern und z.T. sehr steilen Anstiegen nach Sapri. Dadurch, dass wir immer wieder auf 200-500 Meter-Hügel hochfahren, ergeben sich viele faszinierende Ausblicke auf die Küste und das Meer. Und das Ganze bei 28°C im Oktober!

Ab Sapri hatte uns Juliana empfohlen, nicht weiter auf der nun großen und vor allem von LKW's vielbefahrenen Küstenstraße zu fahren, sondern ins Landesinnere auszuweichen. Für ihren „Two Volcano Sprint“ meidet Juliana die-

sen Abschnitt immer, um die Unfallgefahr für die Teilnehmer zu minimieren! Gern folgen wir diesem Expertenrat natürlich, auch wenn es eine mit 2800 Höhenmetern sehr bergige Etappe bedeutet. Direkt aus Sapri hinaus geht es den ersten Berg hinauf. Heute stehen uns mehrere längere Anstiege von 500-700 Höhenmetern bevor. Uns wird auch recht schnell bewusst, dass wir heute unsere Verpflegungs-Stops besser planen müssen, denn hier in den Bergen gibt es nur kleine Dörfer und wenige Bars. Im dritten Anstieg, etwa bei Halbzeit, wird die Vegetation an der ansonsten gut ausgebauten Straße immer dichter und wuchert in die Straße hinein - merkwürdig! Plötzlich stehen wir vor einer Absperrung, und 10 Meter weiter fehlt die Straße - hier hat ein Erdbeben in den letzten Wochen die Straße weggerissen. Reparaturarbeiten gibt es nicht! Dank Google und zum Glück vorhandenem Funknetz finden wir eine kleine Straße, auf der wir dieses Teilstück umfahren können. Also wieder ein paar Höhenmeter runter rollen, und diese kleine steile Straße hoch! Zumindest ist sie geteert! Somit haben wir ein



Amalfi-Küste



*Agropoli*



*Bergdorf in Kalabrien*

paar hundert zusätzliche Höhenmeter gewonnen - Hurra!

Auf der Abfahrt von Morano Calabro sehen wir nun zum ersten Mal auch die Ostküste Italiens, der wir nun näher sind als der Westküste. Unsere Zeitplanung ist auch wieder hervorragend, denn zur allmählich untergehenden Sonne bieten sich uns auf der letzten Abfahrt nach Tarsia wunderschöne Ausblicke auf die Bergwelt Kalabriens.

Tag Sieben wird nochmals bergig und bringt uns mit 2500 Höhenmetern auf 152 Kilometern zurück an die Westküste der italienischen Stiefelspitze. Je südlicher wir kommen, desto günstiger wird auch der Espresso - teilweise zahlen wir nur 80 Cent! Auf den letzten 20 Kilometern bis Vibo Valentia müssen wir nochmal ein bisschen klettern, finden in einem äußerlich sehr alten Haus aber ein supermodern renoviertes B&B vor. Der Vermieter kauft für uns alles ein, was wir uns fürs Frühstück wünschen

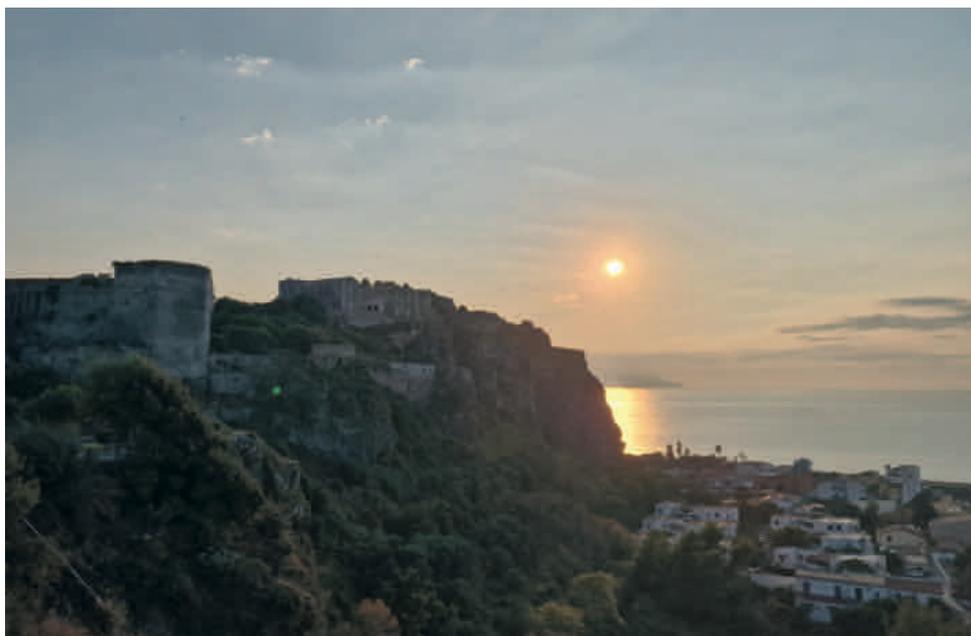
- und bekommt natürlich eine 10.0 als Bewertung!

So langsam nähern wir uns unserem Reiseziel. Nach 83 Kilometern verlassen wir das Festland und setzen mit einer Fähre nach Messina auf Sizilien über. Die Küstenstraße führt uns an Sandstränden entlang zum Capo Milazzo und durch die gleichnamige Touristenstadt. Da die Hotels hier unerschwinglich für uns sind, fahren wir noch ca. fünf Kilometer weiter, wo wir auf einem großen Campingplatz auch feste Zimmer mit Frühstück finden.

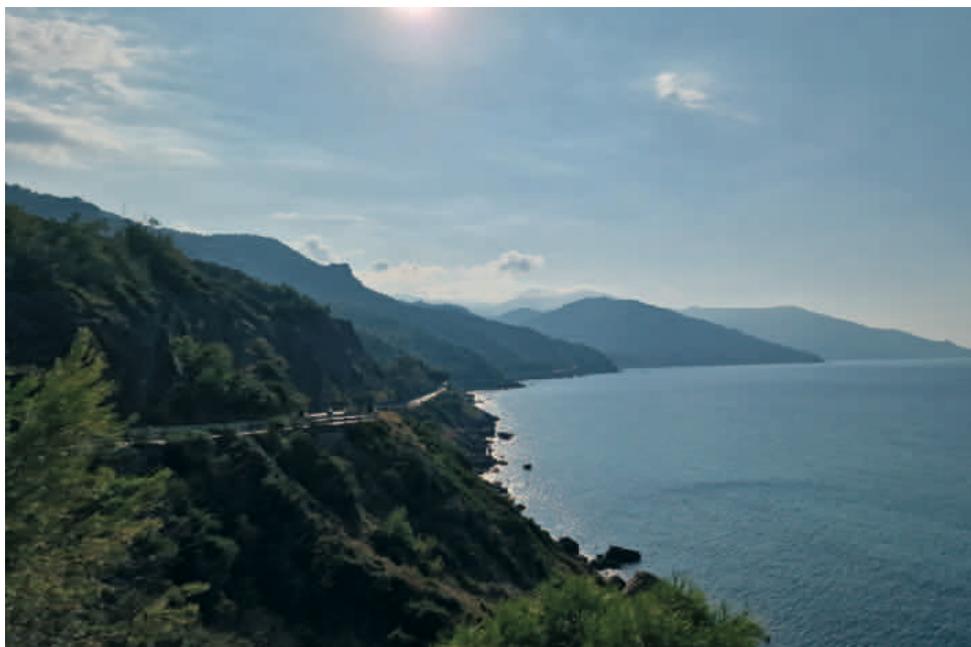
An unserem zweitletzten Tag erinnert uns die Küstenstraße ein wenig an die Amalfi-Küste. Wir passieren einige Sehenswürdigkeiten, wie die Wallfahrtskirche Tindari und die Keramik-Kunst-Hochburg Santo Stefano di Camastra. Auch ein kleines Oktoberfest darf hier nicht fehlen! Links von uns, in Richtung Berge, sehen wir im Tagesverlauf wohl mindestens ein Dutzend gigantisch hoher Brücken, die die Hügel für eine



*Kalabrisches Bergland*



*Sonnenuntergang auf Sizilien*



*Küstenstraße vor Cefalu*

Autobahn miteinander verbinden - was diese Autobahn wohl gekostet haben mag? Cefalú, zum Ende unserer Tagesetappe, ist wohl noch touristischer als Milazzo - die Preise entsprechend noch höher! Ein Oldtimer-Treffen lässt unsere Herzen höher schlagen - schließlich haben wir beide reichlich Benzin im Blut! In der nächsten Ortschaft finden wir ein erschwingliches, schönes Hotel. Lediglich die Anfahrt ist etwas schwierig, da booking.com die Adresse nicht korrekt anzeigt!

Da wir gegen 16 Uhr in Palermo an unserer Fähre sein sollen, hatten wir für den letzten Tag nur eine kurze flache Etappe mit 77 Kilometern geplant. Die letzten Kilometer nach Palermo hinein sind etwas enttäuschend. Die Straße wird immer schlechter, von Schlaglöchern übersät, und es liegt immer mehr Müll und Abfall neben der Straße! Auch mit Glasscherben muss man hier noch mehr aufpassen! Trotzdem schaffen

wir es ohne einen einzigen Platten bis Palermo - Conti GP5000 sei Dank! Zum Mittagessen im Zentrum treffen wir eine langjährige Freundin, Karin, die auf Sizilien ein paar Tage Sprachkurs verbracht hatte. Ein schöner Abschluss einer sehr schönen und abwechslungsreichen Radtour.

Nach einer Fähr-Nacht in einer Kabine, also mit gutem Erholungsschlaf, erreichen wir pünktlich um 8 Uhr morgens am Montag, 09.10.2023, Civitavecchia. Schnell zum Auto, Räder einpacken, noch ein italienisches Frühstück einwerfen und schon geht es zurück auf der Autobahn Richtung Brenner.

Howards Idee mit der Fähr-Rückfahrt hatte sich als optimale Alternative zu einer Rad-Rundfahrt oder einem Flug-Transfer erwiesen, und können wir so nur weiter empfehlen.

Euer Jürgen



*Palermo von der Fähre*



# 24-Stunden-Rennen Kelheim

**M**it diesen Traditionsrennen ist es wie mit Weihnachten: der Termin steht praktisch ein ganzes Jahr vorher, aber zum Schluss wird's trotzdem hektisch, so auch letztes Jahr.

2010 durfte ich das erste Mal im Team der Fünf-Seenland-Radler starten und musste mich eigentlich nur um mein Material und mich kümmern. Corona hatte dann alle Traditionen verweht und nach einer zweijährigen Rennpause ging's 2022 wieder los, diesmal in einem Mixed-Team, auch hier war mein Vorbereitungs-aufwand gering.

Im Frühjahr 2023 war dann plötzlich klar, dass wir ein ganz neues Team brauchen. Auf keinen Fall wollten wir unsere Gastgastgeber

Lucia und Konrad enttäuschen, die uns seit Jahren in der nahe der Wechselzone liegenden Garage ihres Raumausstattungs-Betriebs Ingerl & Schmailzl beherbergen: wir waren hier schon mit zwei Teams zu Gast, und Platz für unseren Verpfleger Michi Schuster ist auch immer noch.

Und doch wurde es Juni, bis ich unser Team zusammen hatte:

- Constantin Liebenow, schon auf dem Weg zum Radprofi, bevor er dann doch Ingenieur wurde
- Thomas Gallinger, unser Sponti mit der bewährten „passt scho“ Einstellung: zweimal waren wir beide schon nicht ganz erfolglos beim 24-h-Rennen „Rad am Ring“ dabei
- Oswald Ehrmann, bewährter Offroad-Racer, diesmal auf Asphalt



Das 24h-Team mit unseren Verpflegern Barbara und Michi

- Gerhard Unterholzner, mit Jahrgang 1958 unser Alterspräsident
- für mich war's die zwölfte Teilnahme

Den Altersschnitt von 50 Jahren verfehlten wir um wenige Lenze, aber um den Sieg ging's uns gar nicht.

Diese Gedanken gehen mir durch den Kopf, als wir mit Constantin, unserem Startfahrer um kurz vor 14 Uhr am Start stehen: die Stimmung ist fokussiert, man sieht bekannte Gesichter, nickt sich zu, wünscht sich Glück und Erfolg. Wirklich ungewohnt ist es für mich, nicht die erste Runde zu fahren. Aber dem Schnellsten gebührt diese Ehre. Mit dem Startschuss geht das Rennen los und ich begeben mich zurück in unsere Garage, um ja den Wechsel nicht zu verpassen. Es wird ein Hitzerennen, für mich perfekt, Regen bedeutet einfach ein erhöhtes Sturzrisiko.

Constantin kommt mit einer größeren Gruppe an, übergibt mir die Flasche mit dem



Tom nach erfolgreicher Runde

„Staffelstab“ und ich bin unterwegs. Der erste Kilometer ist flach, etwas Zeit, auf Betriebstemperatur zu kommen, dann geht's mit einer 90-Grad-Linkskurve in den ersten Anstieg, moderat mit etwa sechs Prozent, schnell kommt die Serpentine nach rechts: schön außen anfahren, senkrecht hoch und wieder Fahrt aufnehmen. Bald erreiche ich das erste, sogar leicht abfallende Flachstück: hier gilt es, eine schnelle Gruppe zu bilden, bevor es in den „Staußacker Berg“ geht. Der hat 80 Höhenmeter und ist wie mit dem Lineal gezogen: hier feiern die Fans 24 Stunden lang und peitschen die Fahrer den Anstieg hinauf, das Ende ist mit einem großen Zielbogen markiert und weit weg. Spätestens da oben muss die Gruppe für die restlichen zehn Kilometer stehen, solo würde man viele Körner und trotzdem eine Menge Zeit verlieren. Mit wenigen Worten wird hier kommuniziert. Als leichter und am Berg schnellerer Fahrer frage ich: „Fahrst mit?“ Meist kommt dann: „Ja, aber a wengerl rausnehmen muasst scho.“ Mit etwas Glück steht dann ein Zug von drei bis fünf Fahrern, der dann mit Tempo 50 bis 60 durch den Wald rauscht - hoffentlich wissen die Rehe Bescheid! Bald kommt die erste Rechtskurve, vom THW mit Lichtmast ausgeleuchtet und abgesichert und fast voll zu fahren. Hier zeigt sich, wer schon mal was von Ideallinie gehört hat. In einer langen Links (interessant, wie viele Teilnehmer ganz rechts am Rand fahren, obwohl die gesamte Spurbreite uns gehört) geht's weiter runter zum Kanal, auch die Abzweigung auf die Bundesstraße ist top gesichert. Mittlerweile ist die Gruppe angewachsen und die Wechsel funktionieren, sogar ein belgischer Kreisel lässt sich manchmal realisieren. Unangenehm sind hier oft der thermische Gegenwind und die leichte Steigung „hinauf“ zum Steinbruch. Mit dem Ortsschild vor Augen wird das Tempo nochmal erhöht, bevor eine schnelle Rechtskurve auf die Kanalbrücke führt: Gelegenheit für einen letzten Sprint vor der Einfahrt in die Alt-

stadt. Durchs Bierzelt geht's zur Wechselzone, wo ich Oswald die Flasche zuwerfe.

Nach den ersten Runden hat sich das Team eingeschwungen: die Rundenzeiten sind erfreulich schnell und konstant, weder Stürze noch Pannen, abgesehen von Toms Startversuch mit 3 bar im Hinterreifen, den wir gemeinsam verhindern können.

Was motiviert mich, in Kelheim seit etlichen Jahren anzutreten?

Zwei Gründe: der Teamgeist und das Rennerlebnis. Zusammen diese 24 Stunden zu bestreiten ist ein echtes Erlebnis: jeder gibt sein Bestes und wenn's mal etwas länger dauert, ist auch keiner sauer, Schwierigkeiten werden gemeinsam gemeistert und jede Runde wird zusammen gefeiert. Auch das Rennerlebnis ist für mich immer wieder Motivation: den Berg muss jeder allein raufkommen, aber das schnelle Fahren in wechselnden Gruppen ist



*Oswald kurz vor der Wechselzone*

Adrenalin pur, auch hier muss das Zusammenspiel funktionieren. Am Ziel angekommen gibt's dann noch einen kurzen Ratsch mit Dank und Komplimenten, manchmal auch leiser Kritik der Lutscher, die sich die Zieleinfahrt holen. Jedes Mal schön ist für mich auch die Fahrt in die Nacht und in den Morgen: abends ist es noch warm und die Sicht nimmt langsam ab, das Licht wird rötlicher, jetzt werden die restlichen Sinne wacher, die Rufe der Vögel werden nochmal lauter, die Wiesen duften satt. In der Morgendämmerung ist der härteste Teil geschafft: erste Konturen treten hervor, dank einer längeren Pause ist die Müdigkeit auch mal kurz verschwunden.

Und: nach dieser Runde gibt's Frühstück. Michi hat wieder hervorragend gekocht und eingekauft, kein Wunsch bleibt unerfüllt, immer können wir mit vollem Speicher an den Start gehen.

Nach der Siegerehrung - wieder ohne uns - packen wir zusammen, danken unseren Gastgebern Lucia und Konrad und freuen uns über die Einladung zum nächsten Mal.

Ach ja, unser Ergebnis war gar nicht so schlecht: Platz 29 von 101 Finisherteams, 49 Runden mit gut 800 Kilometern.

Sebastian Kroll

# Die 24h im Münchener Olympiapark

## Ein Bericht aus Teilnehmer- und Betreuerperspektive

**P**rolog von Oswald: Wieder einmal am konditionellen Limit schaffte ich es geradeso zum siebten Checkpoint am 1333 Meter hoch gelegenen Teisenberg im äußersten Osten der 168 Kilometer langen MTB-Strecke des Chiemgau Kings. Inzwischen hatte ich 110 Kilometer auf der Uhr und ca. 3000 Höhenmeter in den Beinen, ohne bisher eine nennenswerte Pause gemacht zu haben. Ach ja, der unfreiwillige Pannenstopp mit Kettenriss im Anstieg zu Checkpoint sieben Maria Eck zählte auch nicht gerade als Pause, obwohl ich während der Ketten-Verniet-Aktion gleich meine ganzen Vorräte verschlang und bis auf den letzten Tropfen leer daherkam. Genauso verlief dann auch der „kurze“ 400 Höhenmeter-Anstieg - wieder einmal wie bei meinen zwei vorherigen Ein-Tages-Kings im Delirium bei extremer Spätnachmittagshitze. Die rettende Stoißer Alm mit ihren Wirtinnen verhalf mir abermals zu Kräften und nach einer Stunde Pause und zwei Mahlzeiten konnte ich mich mit vollen Flaschen wieder in die Abfahrt stürzen und die restlichen Checkpoints angehen. Das Tagesziel schaffte ich zwar, allerdings tauchte ich in der letzten Abfahrt in die Dunkelheit der Chiemsee-Ebene ein und konnte mich Dank Navi, Ortskenntnis und Handyleuchte geradeso beim Ausgangspunkt in Bernau zum King krönen lassen.

Diese Erfahrungen zeigen immer wieder, wie wichtig eine rechtzeitige Ernährung im Radsport ist, denn wieviel Pausenzeit hat man schon während eines Rennens und bis dahin im Low-Carb-Modus bereits vergeudet? Dass die bayerische Stoneman-Variante als Schlüsseltraining



Nach 24 Stunden MTB-Racing konnte zusammen mit den Betreuern Stefan Gugel und Christian Weinert der 1.-Platz-Overall ausgiebig gefeiert werden.

für das 24h-Rennen im Münchener Olympiapark einzahlen sollte, war mir zu diesem Zeitpunkt gar nicht so bewusst - der Zeitpunkt allerdings wohl genau der Richtige!

### **Episoden und Dialoge zu Oswalds 24h-MTB 2023 im Olympiapark aus der Betreuersicht von Stefan Legner**

*Einige Wochen vorher zwischen Oswald und Stefan:*

*O per Aufruf über die WhatsApp-Gruppe Nordausfahrt: Wer könnte mir denn beim 24h-Rennen im Olympiapark als Betreuer helfen?*

*S: Habe am Sonntag einen Radsplit bei einer Triathlonstaffel in Erding, aber am Samstag so bis 22 Uhr sollte gehen.*

*O: Prima, dann bist Du eingeloggt und ich Sorge für alle Annehmlichkeiten während Deines Supports.*

*Eine gute Woche vorher (Oswald macht gerade ordentlich Druck bei der Dienstagsausfahrt...)*

*S: Hast Du denn schon weitere Betreuer ab Samstagnacht?*

*O: Nein, aber da finde ich schon noch jemand!*

*S: Was erwartest Du eigentlich von mir als Helfer?*

*O: Getränke anreichen, Gels und so, ggf. Mechanikerservice, wenn was ist und mich über meine Position informieren.*

*S: Bei den Masters?*

*O: Ja und bei der Herrenwertung!*

*S: Warum das?*

*O: Naja, ich peile ja den Gewinn der Masterswertung an und möchte gerne schauen, wie es um die Gesamtwertung steht!*

*S (leise zu sich): In Deinem Alter, noch keine weiteren Betreuer und gewinnen -*

*träum weiter!*

*S (laut): Das wird nicht einfach.*

*Am Abend vorher (per WhatsApp):*

*S: Hallo, wie geht's?*

*O: Alles o.k. bis auf den Teamstand und Stellplatz, bin zwar gerade beim Ausladen des Zelts, jedoch muss ich nochmal umziehen.*

*S: Was hast Du für ein Zelt?*

*O: Das große BMW-Zelt vom Mannschaftszeitfahren*

*S: Wer baut mit Dir auf?*

*O: Das kann ich alleine!*

*S (leise zu sich): Dieses Zelt kann man nicht alleine aufbauen!*

*S (laut): O.k., habe gerade noch etwas Zeit - ich komm vorbei...*

Gut zwei Wochen später rollte ich mit vollgepacktem Auto und zwei MTBs (eines als Ersatz) am Freitagnachmittag in den Olympiapark ein.



*Teamstand BMW Radsport mit allem Drum-und-Dran, endlich konnte nach Aufbau am Vorabend relaxed werden*

Da ein Camping-Wochenende bevorstand, hatte ich natürlich alles dabei, vom Montageständer bis zur Relaxliege und von der Kühlbox bis zum Ersatzteilelager und sogar das BMW Radsport-Zelt als Teamstand. Dort angekommen, war plötzlich kein direkter Platz an der Strecke mehr frei, zu viele andere Teilnehmer hatten wohl zu viel Stellfläche ergattert. Zum Glück traf Stefan L., den ich als Betreuer Nr. 1 ins Boot holen konnte, gerade spontan ein, sodass der Umzug in die B-Location mit vereinten Kräften erfolgen konnte. Der Anblick des Teamzelts weckte bei ihm nicht wirklich den erhofften Freudentaumel, wusste er doch, dass allein der Aufbau zu zweit schon mal eine Stunde dauern konnte. Gesagt, getan, konnten wir uns nach zwei Stunden Aufbau allen Materials und Einrangieren meines X3 zufrieden eine kleine Radler-Pause gönnen, denn die hatten wir auch nötig.

Stefan durfte anschließend zum Abendessen mit der Familie, ich schaufelte stattdessen meine Spaghetti und saugte die Biker- und Festival-Atmosphäre in vollen Zügen auf. Im Hintergrund wummerte das eröffnete Sommer-Tollwood und die Zaungäste liefen mir beinahe durchs Zelt. Tatsächlich war es ein perfekter Sommerabend, an dem sehr viele Festivalbesucher beim Vorbeigehen wissen wollten, wie man dazu kommt, im Olympiapark zu übernachten, neidische Blicke inklusive! Diese relativierten sich aber ziemlich schnell, nachdem klar wurde, welche Mission wir hier verfolgten. Zufällig traf mit Stefan G. am Abend auch noch mein zweiter Wunschbetreuer ein, mit dem wir die Startnummernabholung inklusive Regelwerkscheck absolvierten und gleich im Anschluss zwei meiner mitgebrachten Verpflegungs-Biere kalt stellten. Bei all der Stimmung schoss allerdings eine Traube Mädels den Vogel ab, die wissen wollten, was hier los sei und wo jetzt das Tollwood sei. Meiner spontanen Antwort zufolge, dass sie hier genau richtig seien, folgte ein strenger, prüfender Blick und die Euphorie wich der her-

ben Erkenntnis, dass sie zwar zwei Sportlern in Pasta-Partylaune, aber nicht gerade der Rasta-Fraktion gegenüberstehen! What !?!

Nach Verabschiedung von Stefan G. gab ich per Chat dem dritten Betreuer Christian Weirner unsere Location durch, der sich bereits als gestandener Servicemann beim legendären Swiss Epic MTB Etappenrennen über fünf Tage bewiesen hatte und positive Stimmung in unser konstruiertes Zweierteam einbrachte. Möglich machte die jetzige Spontanaktion wieder einmal sein Bruder Sebastian, unser mehrfacher BMW Radsport Clubmeister, sowie der Zufall, durch den es Christian auf seiner Heimfahrt durch München spülte. Somit war die Betreuerfrage endgültig geklärt: Stefan L. im ersten Stint bis 22 Uhr, dann Übergabe an Stefan G., der den Beginn der Nachtphase bis 1 Uhr betreute und für die Versorgung der nächsten sechs Stunden ohne Betreuer sorgte. Dann um sieben Uhr Früh übernimmt Christian den letzten Stint und damit die wichtige Endphase bis High-Noon.



*Betreuer Stefan G. bei unserem „24h Tollwood“ mit den Bikes und dem Teammobil der Konkurrenz im Hintergrund*



*Nordausfahrt-Kompagnon und heute Betreuer: Stefan L. hochkonzentriert mit der Rennstrecke im Hintergrund*

Trotz der nun erlangten Versorgungssicherheit geriet die aufkommende Nacht durch all den Trubel nicht wirklich zur erhofften Erholungsphase, daher erhält das Übernachten im Park bei Festivalgewusel aus Sportlersicht keinen Like.

Beim Erwachen am nächsten Morgen musste ich mir schon die Augen reiben. Nichts war mehr vom Partyvolk zu sehen und friedliche Ruhe in den Park eingekehrt. Der für ein MTB-Rennen eher späte Rennstart um zwölf Uhr mittags floss voll in meine Regenerationsphase ein und kam mir nun für alle notwendigen Vorbereitungen entgegen. Dazu zählten ein ausgiebiges Frühstück, das Anbringen der Startnummer und Umrüsten des Teamstands in den Betreuermodus, dazu zählte auch das Bereitstellen der Getränke und Verpflegung sowie Essensgutscheine für die Betreuer. Allein die Riegel, Gels und Getränke füllten den mitgebrachten Campingtisch ganz gut aus. Das Wichtigste aber war ein weißes Pulver, welches mir das Überstehen der nächsten 24 Stunden bei den angesagten Hitzegraden um maximal 36°C sichern sollte - das in jedem Haushalt verfügbare Kochsalz, welches in jede gereichte Flasche beigemischt werden musste. Das war dann auch die Ansage an Stefan L., der sich pünktlich eine Stunde vor Rennstart dazugesellte.

Das Startprozedere des neuen Veranstalters THE LIVE XPERIENCE, der die langjährigen SOG Events abgelöst hatte, war wie folgt: zunächst gingen pünktlich um zwölf Uhr die Startfahrer/-innen der 2er, 4er und 8er Teams ins Rennen. Fünf Minuten später sollten wir Einzelfahrer auf die Strecke losgelassen werden. Dem



*Oswald bei sengender Mittagshitze kurz vor dem Start ganz lässig im Gary Fisher Style*

ging natürlich ein vorsichtiges Aufwärmprogramm voraus und das gleichzeitige Ausgucken von möglichen Titelkandidaten. Dass allerdings die unmittelbare Gefahr vom nachbarlichen Harzer Teamstand DDMC Güldenmoor ausging, war schon surreal. Und auf der anderen Seite die Nachbarn aus Osteuropa, deren Familienvater mit dem ultimativen Mondraker ins Rennen ging. Es brannte daher nicht nur die Luft aufgrund des Temperaturempfindens, sondern schon allein durch die angeheizte Rennatmosphäre mit fetten Beats an der Startlinie.

Nach etlichen Glückwünschen unter uns Fahrern und dem Startschuss ging es für mich aus der dritten Startreihe mit Nr. 42 ins Rennen. Der Plan war nun erstmal, die Strecke zu verinnerlichen und die von Stefan L. gemeldeten Gefahrenstellen zu erkennen und zu umfahren. Dies gelang Dank der langjährigen Streckenkenntnis im Olympiapark gefühlt so gut, dass ich gleich zum nächsten Teilstück eilte und versuchte,

Zeit auf das Einzelteilnehmerfeld herauszufahren. Die ersten Runden waren mit Durchschnittstempo 27 km/h deutlich zu schnell und so war bei etlichen Überholmanövern die Ideallinie einfach nicht zu halten. Zu kurvig der Kurs und zu viel Adrenalin im Körper. Das hatte nach diesen schnellen Runden bereits auch die ersten Konsequenzen zur Folge: eine lockere Sattelstützenschraube, ein Achter im Vorderrad und ein gutes Stück Absperrband im Hinterad, welches mir beim kreativen Überholvorgang unter Windeinfluss zu nahe kam und sich immer mehr Richtung Nabe wickelte. Da ich keine Lust verspürte, den erkämpften Vorsprung so leichtfertig wieder herzugeben und kein unmittelbares Ausfallrisiko bestand, konnte ich demnach priorisieren und wünschte mir in einer der folgenden Runden von Stefan L. zunächst eine schrauberrische Leistung an meiner Sattelstütze. Dabei ging es darum, genau die richtige Schraube zu finden - und oh Wunder - stand Stefan mit



*Die ersten Rennrunden im Überholmodus in idyllischer Umgebung des Olympiasees*

dem ersehnten Teilchen mit Werkzeug an der Strecke. Mit beinahe Null Zeitverlust konnte ich mit Gewissheit, meinen Sattel nicht zu verlieren, das Rennen fortsetzen. Vor allem aber war damit für ungehemmten Vortrieb an den Anstiegen und Erholung in den Flachstücken gesorgt.

Im weiteren Verlauf und ein paar Rennrunden später ließ der Veranstalter die ursprüngliche Strecke aufgrund der Tollwood-Besuchermassen kürzen. Anscheinend konnte die Sicherheit für uns Sportler durch querenden Publikumsverkehr nicht mehr gewährleistet werden, obwohl ich gerne mal die Schmerzresistenz mancher unbelehrbarer Streckenüberquerer angetestet hätte. So verkürzt kamen gerademal dreieinhalb Kilometer Rundendistanz zusammen. Das verschärfte die Situation für alle Betreuer und komprimierte alle Rennfahrer auf ein kleineres Terrain, da wir nun mehr Überholmanöver und Risiko für die restlichen 20 Stunden zu

bewältigen hatten. Aber es sorgte auch dafür, dass man nie allzu lang alleine unterwegs war und pushte einen zusätzlich.

Dann war es an der Zeit, den Achter anzugehen und ich ließ Stefan bei der nächsten Flaschenübergabe wissen, dass ich in der nächsten Runde hereinkommen würde und er schon mal den Speichenschlüssel bereitlegen dürfe. Nach Ausbau des hinteren Laufrads nutzte ich die Zentrierzeit für einen Biostop im Dixiebereich direkt an der Strecke und konnte, wieder an die Frischluft tretend, ein gerades 1501er DT Swiss Laufrad dankend in Empfang nehmen. Schnell eingebaut und gleich wieder im Vollgasmodus ging es weiter durch die Abendstunden.

Das angesetzte Abendessen mit Köstlichkeiten des Veranstalters nahm ich in Führung liegend nach einer Kurzdusche und komplettem Tausch der Rennkleidung am Team-



*Sturz einer Teilnehmerin mitten im Stufen-Downhill vom Olympiaberg und ein paar Meter vor mir, sie konnte danach weiterfahren*

stand ein. Dass das Abendmahl um 21 Uhr etwas opulenter wurde und von mir in vollen Zügen genossen wurde, nutzte die Konkurrenz, um an mir vorbeizuziehen. Allerdings waren für die Nachtphase ein paar Vorbereitungen zu treffen und vor allem das Absperrband aus dem Hinterrad zu operieren. So klemmte ich schon mal die LED-Beleuchtung ans Bike und legte den extra Helm mit der Trailleuchte bereit. In der folgenden Aufholjagd durch die Abenddämmerung kam die schönste Zeit des Rennens, schließlich lag ich mit etlichen Minuten Rückstand nun auf Platz fünf und durfte wieder Zeit gutmachen. Die Ansagen von Stefan L. und jetzt auch Stefan G. waren hier sehr gut und von klarem Informationsgehalt. Hinzu kam die unnachahmliche Festivalstimmung im Olympiapark, die mir am Vorabend noch zu schaffen gemacht hatte, aber jetzt zusätzlich motivierte.

Im immer dunkler werdenden Rennengeschehen passierten natürlich immer wieder Stürze

von anderen Teilnehmern. So war vom Pannenfall bis zum Totalcrash inkl. kurzzeitiger Streckensperrung alles dabei. Nach und nach konnte ich die vor mir liegenden Rennfahrer im Lichtkegel der Lupine Helmleuchte überholen und mich bis zur Auszeit von Betreuer Nr. 2 auf Platz drei vorkämpfen. Demnach war die klare Ansage, noch weiter zu überholen und das Loch von weiteren vier Minuten zuzufahren. Stefan G. stellte mir um ein Uhr nachts für den nun folgenden unbetreuten sechsstündigen Stint den gemeinsam genutzten Tisch direkt an der Strecke voll mit Isogetränken, Riegel, Gels und extra mitgebrachten Salzstangen und verabschiedete sich aus dem Zirkus.

Danach war ich auf mich allein gestellt und bediente mich im Vorbeifahren bzw. bei kurzen Stopps in der persönlichen Verpflegungszone. Erst fuhr ich auf den Zweitplatzierten Jörg Redeker auf, danach um ca. drei Uhr ging es daran, wieder die Führung vom Erstplatzierten Max



*Switchback-Serpentinen eng an eng in traumhafter Abendstimmung des Parks*

Wetzel zu übernehmen. Die Überholvorgänge waren nicht das Problem, dann schon eher die aufkommende Müdigkeit zum Morgengrauen hin, die aber durch die frische Nachtbrise einigermaßen in Schach gehalten wurde. An Schlaf war in Anbetracht der Rennsituation sowieso nicht zu denken, dann schon eher an ein tolles Frühstück. In der Morgendämmerung gegen halb sechs in Führung liegend bekam ich an der flachen Olympiasee-Passage durch eine streckenquerende Gänsefamilie einen Hallo-Wach-Moment beschert, wobei die tierischen Querulanten nur mit einigem Federverlust ihr Feuchtbiotop erreichten. Für mich wäre es bei Tempo 35 km/h in Position im beinahe Sekundenschlaf ein kapitaler Abgang gewesen und ich konnte den vollen Zusammenprall durch einen Schlenker gerade so verhindern. Ab dem Moment war ich wieder hellwach und für die weiteren Happenings mit Hunden, Kaninchen

und dergleichen gerüstet. Der Adrenalinschub überbrückte die Zeit bis zum letzten Betreuer Christian ganz gut, der sich um sieben Uhr Früh einfinden sollte. Nur gingen jetzt pro Runde nacheinander beinahe alle elektrischen Verbraucher in die Knie. Erst war es der Schaltakku meiner GX Eagle AXS, der ohne Vorwarnung keinen Schaltvorgang mehr zuließ. Zum Glück war ich am höchsten Punkt der Strecke, wo es nur noch bergab ins Fahrerlager ging und der Tausch mit einem durch Zufall erworbenen Ersatzakku innerhalb von Sekunden vonstatten ging. In der nächsten Runde folgte der Ausfall der Rückleuchte. Da trotz Dämmerung noch Lichtpflicht herrschte, musste ich auch hier einen Kurz-Stopp einlegen. Die Runde darauf meldete sich mein Frontlicht, welches ich ebenfalls wechseln konnte, da ich drei Leuchten dabei hatte. Bis sieben Uhr folgte dann noch ein längerer Dixie-Besuch, und so begrüßte mich



*Spektakuläre Abfahrt im BMW MTB-Teamdress durch die Fotoblitzfalle des Sportografen mit den Münchener Wahrzeichen im Hintergrund*



*Lockerheit im neuen Dress nach durchfahrener Nacht und dem langen Anstieg mit Blick über München-City - es läuft!*

ein frisch dreinschauender Christian mit den Worten: „Hi Oswald, fünf Minuten Rückstand auf Platz Eins, gib Gas!“ So erhielt der Wettkampf bei Kilometerstand 370 fünf Stunden vor Zieleinlauf durch die vielen ungeplanten Notstopps nochmals Renncharakter und ich frischen Wind - ich war wieder im Rennen !

Aufgrund der Platzierung fiel sogar das ersehnte Frühstück, auf das ich mich so gefreut hatte, der folgenden Aufholjagd zum Opfer. Zu nahe dran war ich am Gesamtsieg dieses 24h Rennens. Nach ein paar schnellen Rundenzeiten war die Rangfolge wieder hergestellt, tatsächlich konnte ich aufgrund der immerwährenden Verpflegung noch Leistung abrufen und war maximal konzentriert.

Bis zum Zieleinlauf konnte ich noch weitere Runden auf den Rest des Einzelteilnehmerfeldes gutmachen. Die allerletzten Runden verliefen wie in Trance und ich realisierte dann



*Die letzten Rampen werden mit Wumms im Wiegetritt weggedrückt, ein perfekter Ausgleich zu den vielen Km im Sitzen und gegen Ende an die 50/50*

erst, dass ich in Passagen Flow mitnahm, wo andere wie verrückt kurbelten. Schließlich war die Streckenkennntnis auf meiner Seite und ich nahm gerne mehr Schwung mit als möglich. Dies wurde dann auch sogleich bei den Schikanen am Olympiabad und den Stufen hinunter zum See vom Rennleiter publikumswirksam kommentiert. Fast emotional waren denn auch die letzten beiden Runden, bei der ich mit einigen Teilnehmern ins Gespräch kam, nochmals den Solo-Zweiten Max vom Team Güldenmoor überholte und von Zuschauern und Teambetreuern entlang der Strecke Applaus einfiel.

Dann kurz vor zwölf Uhr Zieleinlauf mit 479 Kilometern und 6109 Höhenmetern auf der Uhr im jetzt vollen Zielbereich. Meine beiden Betreuer waren fassungslos, die Stimmung stieg, der Druck wich und es kamen etliche Kollegen vorbei, die einen Familienausflug in den Olympiapark unternahmen und sich mit mir über

den erzielten Sieg in der Solo-Wertung Herren Overall freuten. Ohne beide Stefans und Christian wäre das so nicht zu schaffen gewesen und daher gilt mein Dank den besten Betreuern, die man sich bei so einem Event vorstellen kann!!! Siegerehrung mit Goldmedaille wieder einmal auf dem alten 1972er Olympiamannschaftspodest (wer es noch kennt) und wo wir mit Sam, Sebastian und mir als BMW 3er Team beim CityBikeMarathon 2011 die Team-Wertung verliehen bekamen. Nachdem die Medaillen an uns übergeben waren und das Fotoshooting stattfand, sollte noch der Zweitplatzierte interviewt werden. Da er allerdings stehend K.O. war und nichts heraus bekam, ergriff ich kurzerhand das Mikro und bedankte mich beim Publikum und beim Veranstalter, der mit der Streckenführung genau ins Schwarze getroffen hatte, indem er einen spaßorientierten Kurs abgesteckt hatte.



*Die fulminante Zieldurchfahrt nach 24h bei voller Zuschauerkulisse vor einem ehemaligen Teamkameraden*



Oswald bei der emotionalen Siegerehrung mit Gold belohnt - was für ein Wochenende!!!

Danach ging es unter flimmernder Hitze mit vereinten Kräften mit Stefan G., Christian und inzwischen auch Karsten ans gemeinsame Abbauen des Teamstands. Danach konnte das Festival- und Campingwochenende im Münchener Olympiapark gemütlich und zufrieden ausklingen.

*WhatsApp-Nachricht in die Gruppe BMW Radsport Clubwertung am frühen Sonntagmorgen vor Stefans Rennstart beim Erdinger Triathlon: „Achtung - Oswald führt laut Online-Timing beim 24h Rennen im Olympiapark, hat bereits um die 350 km absolviert und könnte Unterstützung bei Verpflegung und danach beim Abbau des BMW Zeltes benötigen... schaut doch mal vorbei!“*

*Die Chuzpe, mit der er dieses Vorhaben angegangen ist, war so bemerkenswert wie das eindrucksvolle Ergebnis... echt „Oswald“ eben... Chapeau!*

*Und noch die finale Nachricht von Christian Weinert per WhatsApp: Hi Oswald, es war mir eine Freude, Dich unterstützen zu können. Herzlichen Glückwunsch nochmal zu Deiner Leistung! Bis bald & LG*

Oswald Ehrmann

# Donnerstagsrennen an der Allianz Arena - Munich Bike Stars

Seit 2019 gibt es das Rennformat der Donnerstagsrennen unter dem Motto: „Radsportstars werden bei den #MÜNCHNERDONNERSTAGSRENNEN gemacht.“ Mit diesem Motto setzen die Veranstalter voll auf die Nachwuchsförderung, so zahlen Kinder und Jugendliche kein Startgeld, um den Einstieg in den Straßenrennsport zu erleichtern. An vier Donnerstagen und einem Samstag gibt es im Sommer die Möglichkeit, bei spannenden Rennen teilzunehmen oder zuzuschauen.

Veranstaltet werden die Rennen von der Kooperationsplattform „Munich Bike Stars“ von der Bayern Rundfahrt e.V. in Zusammenarbeit mit den Münchner Radsportvereinen RC Die Schwalben 1894 München, RV Sturmvogel München 1952, RSG Olympiapark München, RC Concordia 86 München und dem MTB Club München, sowie dem Bezirksverband Oberbayern des Bayerischen Radsportverbands.

Die Rennstrecke befindet sich östlich der Allianz Arena an und über der A9. Für die Rennen ist die 1,5 Kilometer lange Rundstrecke



Startaufstellung in der Hobbyklasse

durch zahlreiche freiwillige Streckenposten perfekt abgesperrt und abgesichert, so dass man sich als Teilnehmer nur auf das Rennen konzentrieren kann.

Die Rennen sind offen für „Jedermann/frau“ ausgeschrieben, d.h. eine BDR-Lizenz ist nicht erforderlich. Außerhalb der Nachwuchsklassen gibt es ein Hobbyrennen über 30 Minuten und das sogenannte „Jedermann“-Rennen über 50 Minuten. Wobei beim „Jedermann/frau“-Rennen auch KT-Fahrer am Start stehen. Entsprechend schnell geht es zur Sache.

Gefahren wird im Format KRITERIUM, d.h. alle drei Runden gibt es eine Sprintwertung, bei der die ersten vier Platzierten Punkte (5,3,2,1) gewinnen, in der Schlussrunde gibt es die Punkte doppelt. Der Punktesieger gewinnt das Rennen. Überrundete Starter können das Rennen zu Ende fahren. Die Zeitmessung erfolgt über ein Transpondersystem.

Ich selbst fühlte mich im Hobbyrennen, zusammen mit 30-50 weiteren Startern, sehr gut aufgehoben und war dreimal in der Saison 2023 dabei. Beim ersten Mal ging es primär darum, die Gruppe zu halten, bei den nächsten

Teilnahmen bin ich dann mitgesprintet und konnte tatsächlich einen Punktgewinn feiern. Aber grundsätzlich geht es beim Hobbyrennen ausschließlich um den Spaß am gemeinsamen Rennen fahren, entsprechend rücksichtsvoll wird gefahren und ich habe auch keine Stürze mitbekommen. Besonders die Gespräche beim Warmfahren oder nach dem Rennen und das Treffen alter und neuer Bekannter macht für mich den Reiz dieser Rennserie aus. Toll finde ich auch, dass man mit dem eigenen Rad direkt nach der Arbeit anreisen kann, ohne lange ins Auto steigen zu müssen. Ich freue mich schon sehr auf die kommende Saison 2024. Eventuell sind noch mehr BMW-Radsportler in unseren Trikotfarben am Start?

Patrick Raith

Für 2024 sind bereits folgende Termine in <https://www.rad-net.de> zu finden: 16.05., 06.06., 27.06., 11.07. und 27.07.2024  
Mehr Infos zu Ergebnissen, zur Teilnahme und Anmeldung findet ihr unter: <https://www.munichbikestars.de/>

## Im Sommer losfahren, im Herbst zurückkehren

**B**ikepacking, also das Verreisen samt Gepäck auf dem (Renn)Rad erlebte die letzten Jahre einen Boom. Am besten einfach vor der eigenen Haustüre starten, losradeln und wenn man anhalten will, bleibt man einfach stehen, ganz ohne Parkplatzsuche und ähnlichen Ballast einer konventionellen Reise. Und am Abend sucht man sich per Smartphone eine Unterkunft. Einzige Ansprüche: eine Dusche, gutes Essen, ein Bett und gutes Frühstück. Das Leben ist so einfach.

Mitte Oktober und es war das letzte „Sommerwochenende“ mit 25 Grad vorhergesagt: „Ab Samstag Wetterumschwung vom Westen mit einer Regenfront und Temperatursturz.“ Eigentlich wollten wir aus der Hallertau nach Würzburg, dort war aber am Samstagmorgen schon Regen vorhergesagt. Also musste es nach Osten gehen, um dem Regen möglichst lange zu entgehen! Die Tatsache, dass wir ja dann trotzdem nach Hause nach Westen radeln müssen - hatten wir in der Euphorie schlicht ausgeblendet.

Also spontan Donnerstagabend die „Arschrakete“ befüllt und Freitagmorgen ging es los. Ziel: Altötting - mehr „Bayern“ geht ja kaum. Trotz Hochsommertag sollte es abends abkühlen. Normalerweise plant man solche Trips im richtigen Hochsommer und spart sich dabei jede Menge Gepäck, aber wir konnten alles verstauen - modische Höchstleistungen waren halt nicht zu erwarten...

Hinter Moosburg begann eine radtouristisch traumhafte Gegend: viele Radwege und/oder total einsame Straßen, die bergauf und bergab unzählige Einödbauernhöfe mit ihren gigantischen Photovoltaik- oder Biomasseanlagen (oder meist beidem) miteinander verbanden. Der Wetterlage sei Dank, blies uns ein kräftiger Rückenwind gen Osten. Infrastruktur in Form der bekannten Supermarktketten oder Tankstellen gab es keine. Stattdessen bestanden viele Käffer aus dem Dreiklang: Kirche, Wirtshaus und Kramerladen. An so einem hielten wir auf

halber Strecke zwischen Landshut und Mühldorf am Inn an. Durst und Hunger waren groß und so öffneten wir die Tür. Eine kleine Glocke bimmelte baumelnd über uns und wir standen in einem dunklen Laden, der eher an ein Lagerhaus erinnerte: diverse alte und vereiste Kühltruhen surrten um die Wette, vermutlich gab es irgendwo noch Artikel, die in DM ausgezeichnet waren, und die Verkäuferin begrüßte uns mit niederbayrisch derbem Charme: „Ja wo kemmts na es her? Seids ihr von da BMW? Ich hob gmoind, de macha blos schnelle Autos?! Dearn de Radl fohrn a?! Ja sauber!“ Ich weiß nicht, ob ich jemals irgendwo mit unseren BMW Radsportklamotten war und nicht die Aufmerksamkeit auf mich gezogen habe - da mir das in Zivil nicht passiert, muss es am „Propeller“ liegen. Leberkaasemmel, Brezen, Auszogne, Eis, Getränke... kreuz und quer kauften wir Verpflegung zusammen und nahmen sie auf einer Bank vorm Kramerladen zu uns.



Anreise



Rückreise

Wir fahren weiter, und vorbei an einem alten Rüstungsbunker (Google Maps sei Dank - Komoot hatte einen Totalausfall und führte uns auf Rennrädern über einen Acker) ging es nach Mühlendorf am Inn auf einen Supermarktparkplatz. Im Licht der letzten warmen Strahlen der untergehenden Sonne ließen wir uns alkoholfreies Weißbier und Brezen schmecken: Bikepacker Romantik.

Nach Altötting war es nur noch ein Katzensprung, der Besuch in der Gnadenkapelle durfte nicht fehlen, und wir freuten uns schließlich auf ein gemütliches Hotel. Da uns die aufgerufenen Preise nicht zusagten, beschlossen wir, noch 20 km weiter Richtung Markl zu fahren - dem Geburtsort von Pabst Benedikt. Zunächst rettete uns der schier unendlich lange und beleuchtete Radweg am Werkszaun der imposanten Wacker Burghausen Chemieanlagen. Irgendwann ging es wieder auf eine öffentliche Straße, noch 4 km - aber inzwischen: stockdunkel!

Da meine China-Arschrakete keine Befestigung vorsah, hatte ich kein Licht dabei. Silvia hatte eines am Rad - natürlich war dort die Batterie leer (zugegeben, für die Wartung bin eigentlich ich zuständig). Details der irgendwie auch lebensgefährlichen Fahrt, der aufgebrachten Autofahrer, der Flucht vor herannahenden Autos in den Graben bei Dunkelheit usw. erspare ich an der Stelle lieber. Ebenso die Tatsache, dass 3 km vorm Ziel mein Handyakku am Ende war und die Navigation, auch noch bei Dunkelheit, sich aufs Gefühl „irgendwo da hinten muss das sein“ beschränkte. Schließlich erreichten wir einen Bilderbuch-Gasthof an einem Radweg und wir konnten unsere Räder auf der Kegelbahn abstellen. Eine heiße Dusche später saßen wir im Gastraum vorm eingheizten Kachelofen und arbeiteten uns genüsslich in unseren bunten Outfits durch die Speisekarte.

Morgens um neun besichtigten wir schnell Markl (Fun Fact am Rande: das Geburtshaus



*Pause*



*Pause*

von Pabst Benedikt ist auch das Geburtshaus des Erfinders der Achsschenkelenkung). Es war inzwischen grau und wir so fern der Heimat, dass es nicht mal mehr Sinn machte, den Regenradar aufzurufen. „Da müsst ma jetzt treten, so lange es geht, und dann schau mal, wo wir dann sind“ - mit dieser sehr unkonkreten Strategie ging es Richtung Westen. Wir erinnern uns an die Wettervorhersage mit dem stürmischen Tiefdruckgebiet aus Westen: im kalten Gegenwind ging es mit erbärmlichen 19 km/h in Richtung Heimat... Stunde um Stunde... Eggenfelden, Vilshofen, Landshut - noch 50 km! Immer noch im tiefsten Niederbayern begann es dann zu regnen, stellenweise zu schütten. Aber wie das so ist: ist man erst mal nass und das Ziel erreichbar (noch 25 km), geht es schon irgendwie. Zu unserem Glück und zur Beruhigung der Nerven der Autofahrer hatten wir - als es richtig schüttete - einen Radweg (das Licht ging ja immer noch nicht!), und

irgendwie schafften wir es nach zwei Stunden Regenfahrt nach Hause.

Bis vor zwei Tagen war ja noch Hochsommer und die Umstellung von Solar- auf Erdgas-Warmwasserbereitung war noch nicht erfolgt. Zwei Stunden lang beschäftigte ich mich auf dem Rad mit der Frage, was man denn tun könnte, um zu Hause nicht erst 30 Minuten auf warmes Wasser warten zu müssen. Eine vollkommen idiotische Fragestellung: wenn zu Hause niemand aufs Knöpfchen drückt, wird halt nix passieren... aber auch das haben wir überlebt.

Vielleicht ein etwas unkonventioneller Ausflug, aber mit wenig Aufwand kann man auch im Oktober eine schöne kurze Radreise erleben. Wir sind gefühlt im Juni gestartet und im November angekommen - alles an einem Wochenende.

Euer Christian Reim



*Bikepacking*



*Altötting*

# 44. Int. BMW Vierer-Mannschaftszeitfahren

## Auf der Teststrecke M1 in Aschheim

*Fahrer:* Leon Echtermann, Robert Greiner,  
Stefan Öttl, Sebastian Weinert

*Ort:* Aschheim, Bayern

*Wetter:* 15° C

*Strecke:* 70 Kilometer, flach, Platz 5  
in einer Zeit von 1:26:56h

Nordöstlich von München; die Anreise erfolgt über die A99, Abfahrt Aschheim Ismaning. Weiter auf der Bundesstraße, vorbei am Speichersee. Danach scharf rechts rein, einen U-Turn gemacht und die alte, schlecht geteerte Straße fast ganz hinter. Bis zum Parkplatz nach dem Maisfeld. Da links, hinter ein paar Büschen par-

ken heute 150 Hobbysportler ihre Autos. Und packen Rennräder aus, die meist jenseits der 10.000 € kosten. Mit Auflieger und Scheibe. Das muss schon sein. Alles andere wäre nicht windschnittig und viel zu langsam im Kampf gegen die Uhr.

Die Strecke - ein 7,77 Kilometer langer Rundkurs - befindet sich gleich hinter den Werkstören, 150 Meter vom großen Besucherparkplatz entfernt. Einmal beim Pfortner Handykamera abkleben lassen, in die Anwesenheitsliste eintragen, darf man als zuvor beim Werkschutz eingetragener Besucher die Schranke passieren und steht mitten drin, in der Motorwelt von BMW: Links eine Tankstelle. Rechts die Werkhallen und rechts dahinter Duschen, WC's. Aber



Nach dem Rennen: Sebastian, Robert, Stefan, Leon

wir bleiben in Halle 70 und stellen uns an, um Nummer, Transponder und Gutscheine zu holen. Gutscheine für den Brunch nach dem Rennen.

Das Rennen? Ein Mannschaftszeitfahren, das die BMW Sportvereinigung e.V. bereits im 44. Jahr ausrichtet. Und das mit Erfolg! 38 Teams haben sich für den Vierer heuer gemeldet und wollen sich gemeinsam und gegeneinander messen.

### **Gut gestartet ist nicht halb gewonnen**

Unser Start erfolgt pünktlich: um 11:54 Uhr gehen Leon, Robert, Stefan und ich auf die Strecke. Und gleich steht eine 52 auf dem Tacho. 52 km/h und das soll ich fast 1,5 Stunden durchhalten?

Gut, denke ich, der Leon wird sich schon einpendeln und uns andere führen lassen. Der Wechsel beginnt dann auch ganz gut, auf der ersten langen Geraden von West nach Ost.

Genau, wie wir es geübt haben. Allerdings ist Leon unser Ersatzmann für den leider erkrankten Wolfgang Sacher, den aktuellen 1. Vorsitzenden seines RSC Wolfratshausen, den wir zusätzlich zu unserem Team-Namen für dieses Rennen auf die Starliste schreiben dürfen. Robert ist da auch schon Mitglied und von daher passt das schon. (Update: vor ein paar Tagen ist Robert zum 1. Vorsitzenden des RSC Wolfratshausen gewählt worden und übernimmt die Arbeit von Wolfgang.)

Die Runden werden lang und das Trinken geht irgendwie kaum. Man hat eigentlich auch keinen Durst, bei unangenehmen 14°C in der Früh. Aber immerhin ist es trocken. Mittlerweile kommt die Sonne raus und der Assos Chrono Suit - unser eigens für das Event gefertigte, hautenge Gwand sitzt (trotz dünnem Unterhemd darunter) wie angegossen.

Nach vier Runden ist es dann für einen Fahrer von uns zum ersten Mal zu schnell und er



*Mit 52 Sachen vorbei am Startzelt von West nach Ost mit Leon als Lokomotive*

muss reißen lassen. Wir anderen drei fordern unseren stärksten Mann Leon auf, zu warten. So warten wir kurz, sammeln ihn ein und weiter geht es.

Bis Runde Acht. Da muss er leider endgültig reißen lassen. Zu dritt kommen wir an und sind über Platz 5 doch recht zufrieden.

Die Pasta-Party und das gemütliche Beisammensein nach dem Rennen ist gut, es gab zwei Stürze, die zum Glück glimpflich verliefen und die Gratulation an die Radgemein-

schaft Fürstenfeldbruck sprechen wir hiermit aus: neuer Streckenrekord in 1:20:03 h; das ist ein 52,03 km/h-Durchschnitt auf 70 Kilometer. Chapeau; vielleicht sind wir nächstes Jahr zurück!

Danke an unsere Sponsoren:  
Gößl+Pfaff - CHOCQLATE - ASSOS -  
KEEGO - LEODIN

Sebastian Weinert

# Flucht vor dem Winter. Homeoffice in Andalusien.

## Cala Panizo, Andalusien, Spanien.

Der eine oder andere von euch weiß es schon. Wer noch nicht: ich bin eine Frostbeule! Alles unter 10°C ist für mich ganz nah an unerträglich.

Oktober, das Jahr ist bald rum. Mein Gedanke: schon wieder kalt und eklig? Meiner Frau geht es da ähnlich. Kurzum - und die Idee ist nicht binnen vier Wochen gereift und braucht auch etwas Vorbereitung - haben wir unser Homeoffice in den Süden verlegt. Wir hatten das beide zu Studienzeiten nie getan und wollten den eigenen Horizont erweitern. Mit einem längeren Aufenthalt in einem „fremdsprachigen“ Land. Nur Radfahren... Radfahren müsste da möglich sein.

Da stand dann zuerst Sizilien zur Auswahl auf unserem Reismenü ganz oben; mit Italienisch hatten wir angefangen: nicht nur wegen des „Wintercamps“, auch wegen meiner zwei Teamkollegen Andrea und Matteo. Aber Sizilien fiel aus, weil die Italiener Auto fahren, wie sie Auto fahren. Unser Trainingslager in der Toskana im April hatte uns leider gleich mehrfach bewiesen, dass einen die Leute im Belpaese,

im Land des guten Caffè, im Land des Ciclismo scheinbar umbringen wollen. Dass sie für das Tagesadrenalin sorgen, das sonst nur auf einer Abfahrt mit nahe an der dreistelligen 100 km/h entsteht. Sie versuchen, den trainierenden Radler „ganz geschickt“ mit dem rechten Rückspiegel über eines der zahllosen Schlaglöcher zu Fall und damit von der Straße zu bringen. Ich hoffe, ich irre mich, und auch die jüngst publik gewordenen, sehr traurigen Vorfälle von toten Radlern machen aus meinem Lieblingsreiseland bald wieder ein Radparadies, wie es das ja eigentlich - ohne Autofahrer - ist. Durch den mittlerweile mehrfachen Besuch bei der Profifahrerin Ashleigh Moolman Pasio und ihrem Mann Carl Pasio in der Nähe von Girona hatten wir die spanischen Autofahrer hingegen als rücksichtsvolle Verkehrsteilnehmer in Erinnerung...

Gesagt getan, war alles organisiert und neben dem Haus südlich von Murcia gibt es nun auch Internet von Starlink via Satellit. Die Gegend zwischen Aguilas und Mojacar ist karg. Vom Anblick gleicht sie ganz klar einer Mondlandschaft; das ist etwas gewöhnungsbedürftig,



*Einsame Pass-Straßen durch Vulkanlandschaft und gemeinsame Trainings mit Ex-Profi Toni im Hinterland von Pulpi*

wenn man sonst saftige Almwiesen direkt vor der Nase hat. Aber A ist es für uns auf Zeit, B ist das Haus top und C ist die Küstenstraße einfach der Hammer. Und auch sonst gibt es selten schlechten Asphalt. Klar, hier und da ein Schlagloch oder etwas Sand. Öl in einer Kurve hatte auch meinen neuen Vorderreifen über einen Gullideckel zum Wegrutschen gebracht. Zack, lag ich im Dreck. Aber Dank aufbauender Worte auf Strava (Danke, u.a. von Sebastian!) konnte ich das Erlebte schnell vergessen.

Platten hat man hingegen einige. Der Asphalt ist, wie bereits geschildert, eigentlich gut. Aber irgendetwas killt mir immer mal wieder meine Vittorias - zuletzt begann sich die Baumwollkarkasse im Inneren meines Hinterreifens aufzulösen, was zu merkwürdigen Pestdullen am Äußeren und zu Luftverlust führte. Wer hat so etwas schon einmal erlebt? Klar, es könnte speziell in diesem Fall aber auch einfach ein Materialfehler vorliegen.

Gerade heute (Ende Januar) durfte ich über die Küstenstraße, die übrigens nur 200 Meter

oberhalb unseres Hauses verläuft (vom Haus sind es 400 m bis zum Meer), Richtung Meterojacar in Richtung Bedar und Berge abbiegen. Eine schöne 100-Kilometer-Runde. Allerdings mit mächtig Wind auf der Gegengeraden, sprich auf dem Rückweg. Überhaupt hatten wir zuletzt immer zwischen 13 und 20°C am Tag, zwischen 5 und 7°C in der Nacht. Teilweise zwangen mich die Stürme mit Spitzengeschwindigkeiten von bis zu 74 km/h (während der Böen) zum ungewollten, tageweisen Pausieren. Zu gefährlich wäre da eine Ausfahrt mit Hochprofilfelgen.

Wer noch nicht hier war, den lade ich hiermit gern zum Frühjahrs-camp ein: Jürgen hat meinen Kontakt für euch und wir haben drei Gästezimmer. Zeitweise sind letztere auch noch frei. Wir bleiben noch eine Weile da und spätestens im Mai sieht man sich dann bei den BMW-Wertungsfahrten wieder.

Auf bald - Euer Sebastian

*Fotos: Alexandra und Sebastian Weinert*



*Mit M-Fahrwerk oder ohne. Die Küstenstraße; Richtung Süden/ Villaricos bei fast Sonnenuntergang*



*Zwischen Plantagen; einsam auf gutem Asphalt*



*San Juan de los Terreros, Meer*



*Oberhalb von Cuevas del Almanzora, Bédar in den Bergen*



*Ortseinfahrt zum Haus in Cala Panizo*

# Gnu Festive 500

**E**s ist wie so oft: man kämpft sich durch eine Rennrad-Herausforderung, und währenddessen sagt man sich „Nie wieder! Einmal reicht!“ Und trotzdem stecke ich im Dezember 2023 schon wieder und bereits zum dritten Mal in der „Festive 500“-Herausforderung.

Ursprünglich erfunden vom Bekleidungs-hersteller Rapha, geht es darum, vom 24. bis 31. Dezember 500 km mit dem Rad zu fahren. Leider hat Rapha vor einigen Jahren zwei wesentliche Elemente der Herausforderung verändert: es zählen auch virtuelle Fahrten auf dem Hometrainer und es gibt am Ende nur noch ein digitales Finisher-Abzeichen - kein physisches mehr. Hier greift die junge (deutsche) Initiative „Gnu Festive 500“ an: ansonsten analog zu den Rapha-Bedingungen zählen nur im Freien gefahrene Kilometer und am Ende bekommt man ein Stoffabzeichen zugesendet. „Was soll's, die Wetteraussichten lassen es zu, so eine Aktion mit hoher Wahrscheinlichkeit zum Abschluss zu bringen. Und was man hat, hat man!“ - ein schönes kleines Trainingslager im Weihnachtsurlaub.

24.12.: Vor sechs Tagen noch musste ich mich mit einem heftigen Magen-Darm-Virus 18(!)-mal übergeben - die Vorbereitung war also suboptimal. Dennoch starte ich an Heiligabend morgens um zehn mit der geplanten 100-km-Tour - gleich mal vorlegen! Nach 63 stürmischen km muss ich zu Hause kurz einen Stopp machen, ein paar Lebkuchen essen und die völlig durchgeschwitzten Sachen wechseln. Danach mache ich die 100 km laut Wahoo voll - keinen Meter mehr! Auf Strava sind es dann nur 99,98 km - im Grunde egal, aber solche „Schönheitsfehler“ ärgern mich! Trotzdem ist Tag 1 nach Plan verlaufen. Auf zur Bescheurung!

25.12.: Der 84. Geburtstag von meinem Papa führt dazu, dass um sieben Uhr der Wecker läutet und ich schon zu den ersten 75 km aufbrechen muss. Während die Kollegen in München bei strahlendem Föhn radeln, ist es bei mir nur windig und grau. Weiter nördlich regnet es - ich will mich also gar nicht beschweren. Frisch geduscht geht es zu meinen Eltern zum Mittagessen, um danach weiter zu fahren. Der Rinderbraten mit Blaukraut und Knödeln wäre besser mit mir auf der Ofenbank gelegen, so lag er mir im Magen, aber irgendwie schaffte ich es dann, durch den heftigen Wind 50 km zu kreuzen und am Ende des Tages das ausgefallene Kaffeetrinken mit ein paar Stück Torte nachzuholen. Dass ich heute mit den 125 km quasi einen vollen Tag rausgefahren habe, lässt die Motivation steigen!

26.12.: Da jeder km zählt, zeichne ich die frühmorgendliche Radtour zum Bäcker auch auf: wieder 3 km weniger! Nun scheint sogar bei uns die Sonne, und so kommen nochmal 100 km in den Sack! Silvia begleitet mich diesmal bei der Tour, das bietet etwas Abwechslung. Ich habe noch fünf Tage und mir fehlen nur noch 172 km! Die gefahrenen Zeiten sind jetzt nichts zum Angeben, aber es zählen ja die Kilometer, nicht die Zeit. Ich bin da Minimalist.

27.12.: Mittwoch - da gehe ich abends immer tanzen (ja, es gibt noch ein Leben neben dem Radsport) - also nochmal 100 km in die Beine fahren ist keine so gute Idee. Als Kompromiss belasse ich es bei 80 km. „Jeder Kilometer heute ist ein Kilometer weniger morgen“ - so lautet die Devise seit Tag Eins. Oder anders formuliert: alle 5 km denke ich mir: „Wieder ein Prozent gefahren!“... und so versuchte ich irgendwie die Kilometer abzuspuhlen.

28.12.: So, langsam reicht es auch mental und es langweilt mich, jeden Tag bei Kälte auf

dem Rad zu sitzen! Silvia begleitet mich für die ersten 30 km, danach muss ich irgendwie noch die verbleibenden 92 km voll machen: mit sinnlosem Hin-und-her-Gefahre schaffe ich sogar noch einen Bonus-Kilometer! Sicher ist sicher! So stehen am Abend 501 km nach fünf Tagen auf dem Programm! Ex post betrachtet ist die Mathematik auch wieder einfach: jeden Tag 100 km und man hat nach fünf Tagen seine Ruhe!

Ich schicke den Organisatoren der Challenge meine Daten, überweise 10 € für den

Patch (5 € davon werden gespendet) und freue mich, ab Ende Januar einen Staubfänger mehr in meiner Vitrine stehen zu haben. Und trotzdem ist es rückblickend schön, einfach was Sinnvolles über die Feiertage gemacht zu haben: fünf Tage Rennrad, 501 km, 19h10min und 9049 kcal verbrannt (das entspricht 17 Tafeln Schokolade)!

Euer Christian Reim



Drei Wochen später war er schon da: an 140 Finisher wurde der Patch versendet sowie 1200 € gespendet

# Eisregen

**F**ür Mittwoch, den 17.01.2024, liegt eine amtliche Unwetterwarnung des Deutschen Wetterdienstes vor. Es wird gewarnt vor hoher Glättegefahr durch gefrierenden Regen und Eisansatz. Anfangs für kurze Zeit Schneefall, rasch in gefrierenden Regen mit Glättebildung übergehend. Es besteht Gefahr für Leib und Leben durch schlagartig gefrierenden Regen. Handlungsempfehlungen: Aufenthalt im Freien und Fahrten vermeiden bzw. Verhalten im Straßenverkehr anpassen; auf Beeinträchtigungen auf allen Verkehrswegen bis hin zu Sperrungen/Schließungen einstellen, notfalls Fahrweise anpassen, möglichst volltanken, Decken und warme Getränke mitführen. Zugegeben, dies ist auf den ersten Blick nicht das optimale Wetter, um mit dem Fahrrad zur Arbeit zu fahren. Man könnte sich einfach im warmen Bett noch einmal umdrehen und einen Tag mobil arbeiten. Aber auf der anderen Seite besteht die Gefahr, sich eine richtige Gaudi entgehen zu lassen.

Es ist 6:00 Uhr und ich blicke aus dem Fenster in die stockdunkle Nacht. Im Lichtkegel der Straßenlaterne sehe ich den Eisregen. Meine Wetterapp zeigt mir  $-3^{\circ}\text{C}$  an. Nach dem reichhaltigen Frühstück vervollständige ich den Zwiebellook. Bei Temperaturen deutlich unter dem Gefrierpunkt ziehe ich meistens unter der Thermohose eine kurze Radhose mit dickem Sitzpolster an. Über die Skiunterwäsche streife ich zwei Fleece-Pullis und eine gelbe Softshelljacke. Obligatorisch sind eine winddichte Wintermütze unter dem Helm, die dicken Skihandschuhe und die Wintergamaschen über den Mountainbike-Winterstiefeln. Auf Grund des Eisregens entscheide ich mich noch zusätzlich für eine dünne Ski-Maske, um dem Eispeeling im Gesicht zu entgehen.

Seit Corona fahre ich fast ausschließlich mit dem Fahrrad zur Arbeit. Im Sommer mit dem Rennrad auf Radwegen und Nebenstraßen und

im Winter mit dem Mountainbike die Abkürzung über die Feldwege. Für die etwas über 20 km lange Strecke brauche ich im Sommer je nach Windrichtung und Ampelphasen meistens zwischen 45 und 50 Minuten. Dies entspricht in etwa der Dauer mit öffentlichen Verkehrsmitteln, sofern diese pünktlich sind, was bekanntlich nicht immer der Fall ist. Im Winter dauert die Fahrt eher eine Stunde, was der Witterung und den Spikes geschuldet ist, die den Rollwiderstand merklich erhöhen. Dafür hat die Strecke nur drei Ampeln und liegt überwiegend abseits der stark befahrenen Straßen.

Heute fahre ich die ersten Meter etwas verhalten, um den Untergrund zu testen. Der Eisregen ist auf den Nebenwegen liegen geblieben. Wie erwartet habe ich vollen Grip und erhöhe zügig das Tempo. Am Ortsausgang verlasse ich den Lichtkegel der letzten Straßenlaterne und biege in den ersten Feldweg ein. Im Lichtkegel des dreistufigen Frontscheinwerfers hoppelte ein Kaninchen über den Weg und hinterlässt seine Spuren. Andere Spuren sind in der Eiskörnerschicht nicht zu erkennen.

Es fährt sich schlechter als erwartet. Gewünscht hätte ich mir eine glatte Eisfläche, auf der es sich mit den Spikes normalerweise sehr gut fahren lässt. So aber pflüge ich mit den 29er Ice Spiker durch die lockere Schicht aus Eiskörnern. Im Gegenwind prasseln die Eiskörner auf mich ein und mein Tempo wird zusätzlich reduziert. Wenn ich meinen Bekannten davon erzähle, dass ich bei solchem Wetter mit dem Fahrrad zur Arbeit fahre, dann kommt häufig als Reaktion, dass es viel zu kalt und gefährlich sei. Darauf entgegne ich meistens, dass es beim Skifahren ebenfalls kalt und gefährlich ist und die Leute fahren trotzdem Ski. Letztlich ist es Gewöhnungssache und man muss Spaß haben.



Im Winter sind neben warmer Kleidung Spikes wichtig. Sofern man keine Spikes aufgezogen hat, ist es nicht empfehlenswert, bei Eis- und Schneeglätte zu fahren. Da reicht schon eine kleine Fläche mit überfrierender Nässe in einer Kurve und man liegt schneller auf der Nase als man gucken kann. Mit Spikes merkt man von der Eisglätte nichts. Im Prinzip fährt es sich so wie auf trockenem Asphalt. Ich habe mir mal den Spaß erlaubt und bin auf einem zugefrorenen See geradelt. Die Schlittschuhläufer haben schon etwas verwundert geschaut, als ich mich auf dem Eis mit 45°-Neigung in die Kurve gelegt habe. Man muss sich das nur trauen, denn die Hemmschwelle ist groß.

Tricky wird es auf den Feldwegen, wenn sich im tiefen Schnee vereiste Spurrinnen durch Fahrzeuge gebildet haben. Es benötigt volle Konzentration, um nicht versehentlich einzufädeln. Noch anspruchsvoller wird es, wenn eine dicke Schicht Pulverschnee die vereisten Spurrinnen verdeckt. Dann sieht man die Spurrinnen nicht und früher oder später ist das Einfädeln unvermeidbar. Problematisch ist zudem, dass die Spikes im Pulverschnee keinen richtigen Grip haben. Manchmal hilft abruptes Gegenlenken, um aus der Eissrinne rauszukommen. Erfahrungsgemäß ist es aber wirksamer, das Vorderrad ruckartig nach oben zu reißen. Viel Zeit ist dafür nicht. Spätestens bei deutlicher Schräglage sollte man sich aus den Klickpedalen ausklicken und auf das Abfangen mit dem Fuß vorbereiten.

Heute ist es nicht tricky. Nach halber Strecke geht der Eisregen in Regen über. Die festgefahrenene Schneedecke weicht zunehmend auf und es wird matschig. Auf dem seifigen Untergrund fährt es sich noch schlechter. Meine Klamotten saugen sich nach und nach immer mehr mit Wasser voll. Zum Glück bin ich warm genug angezogen, so dass mir nicht kalt ist.

Im ruhigen Tempo fahre ich weiter nach Süden und hänge meinen Gedanken nach. Jetzt bloß keinen Platten haben. Aber ich beruhige

mich. Zum einen habe ich einen Ersatzschlauch und das notwendige Werkzeug dabei und zum anderen hatte ich bisher auf dem Arbeitsweg weder mit dem Rennrad noch mit dem Mountainbike einen Platten.

Einen Sturz oder Unfall hatte ich ebenfalls noch nicht. Ich musste lediglich einmal Erste Hilfe leisten, als in einer unübersichtlichen Kurve eines Radweges zwei Rennradfahrer frontal mit den Köpfen zusammengestoßen sind. Der Radweg war mit der Zeit so durch Dornen und Gestrüpp zugewachsen, dass beide genau in der Mitte des Radweges gefahren waren. Einer von den beiden hatte einen Helm auf, der andere nicht. Der mit dem Helm war praktisch unverletzt und meinte zu mir: „Sein Helm hätte sie beide gerettet.“ So ganz gestimmt hat das nicht, denn der ohne Helm war von einer Platzwunde am Kopf völlig blutüberströmt und musste mit dem Krankenwagen zum Nähen ins Krankenhaus abtransportiert werden. In seinem Schädel wird es zudem ziemlich gebrummt haben. Die beiden Rennräder waren ebenfalls nicht mehr fahrtüchtig. Bei einem war sogar die Carbon-Gabel gebrochen.

Als ich den Stadtrand von München erreiche, bin ich froh, wieder festen Untergrund unter den Reifen zu haben. Der Rollwiderstand reduziert sich merklich. Die letzten Kilometer bis zum FIZ muss ich noch einmal aufpassen auf Autofahrer, die mir die Vorfahrt nehmen, auf Fußgänger, die mir vors Fahrrad hüpfen, und auf unbeleuchtete Rollerfahrer, die die falsche Seite des Radwegs benutzen. Im FIZ angekommen ziehe ich mir zuerst die trockenen Wechselklamotten an und starte mit „angekurbeltem“ Kreislauf in den Arbeitstag.

Eine richtige Gaudi war der Hinweg heute zwar nicht, aber die kann noch kommen. Schließlich gibt es noch den Rückweg. Und morgen ist auch noch ein Tag.

Sven Meyer



**seit Jahrzehnten  
RADSPORTBEGEISTERT!**

**Ihr starker Partner im Bereich Elektro-,  
Nachrichten- und MSR-Technik!  
Wir sind bei der BMW AG  
deutschlandweit für Sie vor Ort!**



**Neutraubling  
Ismaning  
Dingolfing  
Landshut  
Neckarsulm  
Leipzig  
Berlin**

**Jederzeit für Sie  
erreichbar unter:  
elektro.gmbh@hista.de  
+49 9401 9202-0**



**HISTA Elektro GmbH  
Stettiner Str. 10  
93073 Neutraubling  
www.hista.de**



**#HISTAFIRMENGRUPPE**

# Ergebnisse 2023

## Clubmeisterschaft 2023

Platz	AK	Name	Rennen	Gesamtpunkte
1	S2	Quandt Christian	7	225
2	S2	Weinert Sebastian	7	224
3	S3	Kirsch Alexander	6	215
4	S2	Kurzeder Sven	8	207
5	S2	Greiner Robert	6	195
6	S2	Reim Christian	7	188
7	H	Zellner Maximilian	7	185
8	S2	Libera Robert	9	179
9	S4	Knupe Jürgen	9	177
10	S3	Schnorr Rico	10	168
11	S4	Legner Stefan	10	167
12	S3	Kroll Sebastian	6	161
13	S2	Kehr Tilo	7	160
14	H	Meier Christoph	4	154
15	S3	Müller Carsten	4	131
16	S3	Genender Peter	6	130
17	S2	Janssen Harry	4	127
18	S3	Schouren Frank	4	127
19	S2	Gallinger Thomas	5	125
20	S2	Paduschek Jan	4	112
21	S4	Weis Zdenek	4	106
22	H	Stroetmann Hendrik	5	106
23	S2	Dominguez Jacobo	3	101
24	S3	Ehrmann Oswald	4	100
25	S3	Sliwka Christoph	5	97
26	S2	Vörtmann Martin	4	88
27	S3	Jünke Josef	4	83
28	S3	Mauder Frank	3	70
29	S2	Buciuman Benjamin	2	60
30	S3	Babbe Sven	3	60
31	S3	Schleicher Bernd	4	59
32	S2	Hornberger Gero	2	55
33	S2	Gugel Stefan	2	46
34	S4	Unterholzner Gerhard	2	42
35	H	Wüstner Christoph	1	40

# Ergebnisse 2023

## Clubmeisterschaft 2023

Platz	AK	Name	Rennen	Gesamtpunkte
36	S2	Renner Stephan	2	38
37	S2	Hiltl Peter	1	37
38	S3	Bourier Frank	2	36
39	S4	Mattes Thomas	1	31
39	S2	Raith Patrick	1	31
41	D	Arbinger Susanne	1	23
42	S2	Fabian Karsten	1	19
43	S4	Ippendorf Günter	1	15
44	D	Fuchs Sabine	1	14
45	S3	Ebert Günter	1	11



Saisoneröffnungsfahrt

# Ergebnisse 2023

## 44. BMW Vierer-Mannschaftszeitfahren am 24.09.2023

### Klassik 9 Runden

Platz	Start-Nr.	Team	Gesamtzeit
1	38	RG FFB	01:20:43
2	36	Team Magnesium Pur	01:24:08
3	33	Windkante	01:24:20
4	31	Magnesium Pur II - Rennrad	01:24:53
5	37	Next Level Racing e.V.	01:25:02
6	15	sempre in movimento	01:25:58
7	22	Gäubodenapotheke 1	01:26:19
8	28	RSC Wolfratshausen//Team LEODIN	01:26:56
9	30	RC Die Schwalben München	01:27:14
10	24	RV Sturmvogel	01:27:19
11	21	Rad Team Aichach 1	01:27:50
12	25	Rohde & Schwarz Team 1	01:28:53
13	20	Radfreunde Hilpoltstein e.V.	01:29:04
14	29	Team Baier Landshut e.V. - Rennrad	01:29:19
15	17	RV Phönix	01:29:38
16	18	Team RSC Elkofen 1 / Rothmoser Energie	01:30:10
17	35	Team Baier Landshut II	01:30:16
18	26	Mercedes-Benz Group AG	01:30:48
19	19	Austrian Hype Train	01:32:12
20	16	EPA	01:33:14
21	23	Gäubodenapotheke 2	01:33:18
22	11	RSV Hachinger Tal	01:33:56
23	7	grlpwr // schwalben x gaimersheim	01:36:29
24	12	Rolls-Royce	01:36:36
25	27	BMW Youngtimers	01:36:37
26	14	The Late Arrivals	01:36:50
27	13	BMWiseguys	01:40:38
28	6	Team Baier Landshut	01:42:41
29	8	TheLiMiJo	01:42:56
30	34	EPA 2	01:43:07
31	9	Rohde & Schwarz Team 2	01:43:34
32	1	BMW Radsport MüFing	01:46:34
33	32	BSH Hausgeräte Vierer	01:47:07

# Ergebnisse 2023

## 44. BMW Vierer-Mannschaftszeitfahren am 24.09.2023

### Sprint 5 Runden

Platz	Start-Nr.	Team	Gesamtzeit
1	5	Rad Team Aichach 2	00:52:13
2	3	BSG MTU Aero Engines AG	00:54:43
3	4	Rakete München	00:59:02
4	2	Team RSC Elkofen II / Rothmoser Energie	01:04:12

## BMW Radsport Workride Challenge 2023 - offen für Jedermann

Platz	Name	Fahrten	km
1	Hornberger Gero	181	10860
2	Schleicher Bernd	183	9150
3	Kroll Sebastian	171	6800
4	Gologan Corin	101	5010
5	Ebert Günter	136	4352
6	Mauder Frank	214	4280
7	Köck Alexander	125	4250
8	Knupe Jürgen	110	4202
9	Friedrich Robert	54	3672
10	Lange Christian	138	3284
11	Raith Patrick	149	2980
12	Schnorr Rico	211	2870
13	Szoldatis Stefan	175	2858
14	Müller Carsten	57,5	2577
15	Ehrmann Oswald	27	2328
16	Radwer Josef	68	2312
17	Nafziger Claus	52	2236
18	Wenning Markus	66	1980
19	Hinterberger Daniel	52	1820
20	Renner Ralf	100	1700
21	Brunies Falko	33	1254
22	Arth Eugen	23	1081
23	Babbe Sven	46	460
24	Sanchez-Ortega Elisa	20	376
25	Schnelle Frank	2	17

ausgewertet durch Patrick Raith (patrick.raith@bmw.de)

# Ergebnisse 2023

## Clubmeisterschaft Rennen 2023

Nr.	Datum	Rennen	Distanz
1	27.04.2023	<b>Einzelzeitfahren Olympiastraße</b>	<b>16 km</b>
		1) Quandt Christian - 20:49,0 ... 2) Hiltl Peter - 21:26,0 ... 3) Kirsch Alexander - 21:36,0 4) Kurzeder Sven - 21:40,0 ... 5) Dominguez Jacobo - 21:59,0	
2	11.05.2023	<b>Bergzeitfahren Andechs</b>	<b>3,92 km / 137 HM</b>
		1) Weinert Sebastian - 08:03,0 ... 2) Kurzeder Sven - 08:28,0 ... 3) Schouren Frank - 08:40,0 4) Zellner Maximilian - 08:55,0 ... 5) Reim Christian - 09:02,0	
3	15.06.2023	<b>Einzelzeitfahren Steinbach-Dünzelbach</b>	<b>26,5 km</b>
		1) Quandt Christian - 36:40,0 ... 2) Dominguez Jacobo - 37:48,0 ... 3) Greiner Robert - 37:49,0 4) Weinert Sebastian - 38:29,0 ... 5) Kurzeder Sven - 38:51,0	
4	29.06.2023	<b>Bergzeitfahren Kesselberg</b>	<b>4,66 km / 230 HM</b>
		1) Weinert Sebastian - 10:55,0 ... 2) Kirsch Alexander - 11:42,0 ... 3) Schouren Frank - 11:50,0 4) Müller Carsten - 12:14,0 ... 5) Kurzeder Sven - 12:15,0	
5	13.07.2023	<b>Einzelzeitfahren Steinbach-Morenweis</b>	<b>19,3 km</b>
		1) Meier Christoph - 25:35,0 ... 2) Quandt Christian - 26:10,0 ... 3) Weinert Sebastian - 26:38,0 4) Kirsch Alexander - 26:58,0 ... 5) Janssen Harry - 27:04,0	
6	15.07.2023	<b>Bergzeitfahren Bolzwang</b>	<b>1,6 km / 118 HM</b>
		1) Kirsch Alexander - 04:46,0 ... 2) Kroll Sebastian - 05:23,0 ... 3) Reim Christian - 05:26,0 4) Quandt Christian - 05:36,0 ... 5) Kehr Tilo - 06:04,0	
7	23.07.2023	<b>Einzelzeitfahren Aschheim</b>	<b>38,8 km</b>
		1) Meier Christoph - 48:56,0 ... 2) Quandt Christian - 50:50,0 ... 3) Janssen Harry - 53:33,0 4) Müller Carsten - 53:42,0 ... 5) Greiner Robert - 53:49,0	
8	25.07.2023	<b>Bahn Augsburg</b>	<b>200 m / 4000 m</b>
		1) Wüstner Christoph - 5 ... 2) Kirsch Alexander - 5 ... 3) Janssen Harry - 6 4) Meier Christoph - 8 ... 5) Libera Robert - 11	
9	07.09.2023	<b>Bergzeitfahren Schäftlarn</b>	<b>2 km / 1,55 km</b>
		1) Weinert Sebastian - 07:57,0 ... 2) Kurzeder Sven - 08:57,0 ... 3) Kroll Sebastian - 09:26,0 4) Greiner Robert - 09:29,0 ... 5) Zellner Maximilian - 09:31,0	
10	14.09.2023	<b>Einzelzeitfahren Pellheim</b>	<b>18,8 km</b>
		1) Meier Christoph - 25:33,0 ... 2) Quandt Christian - 25:56,0 ... 3) Weinert Sebastian - 26:25,0 4) Greiner Robert - 27:10,0 ... 5) Kurzeder Sven - 27:24,0	

# Termine 2024

Datum	Veranstaltung
26.03.2024	Start wöchentliche Di.-Rennradausfahrten München Nord, ab Ruderregattastrecke, Oswald Ehrmann
14.04.2024	MTB-Saisonstart 5-Seen-Tour mit Oswald
20.04.2024	RR-Saisonopening Winklstüberl, ca. 160 km, Bernd Schleicher
25.04.2024	Clubtraining - Einzelzeitfahren auf der Olympiastraße, 16 km, 17:30-19:30 Uhr
23.05.2024	Clubtraining - Bergzeitfahren in Schäftlarn über 2,3 und 2,5 km, 17:30-19:30 Uhr
06.06.2024	Clubtraining - Einzelzeitfahren Pellheim, 18,9 km, 17:30-19:30 Uhr
16.06.2024	Einzelzeitfahren Testgelände Aschheim, 38,5 km, 10:00-12:00 Uhr
27.06.2024	Clubtraining - Einzelzeitfahren in Steinbach-Dünzelbach, 26,6 km, 17:30-19:30 Uhr
29.06.2024	Traditionelles Sommerfest im Deutschen Kanuclub an der Thalkirchener Brücke, ab 15:00 Uhr (Termin noch nicht bestätigt!) (*)
04.07.2024	Clubtraining - Bergzeitfahren am Kesselberg, 17:30-19:30 Uhr
11.07.2024	Radrennbahn Augsburg (200 m, 4000 m)
18.07.2024	Clubtraining - Einzelzeitfahren in Steinbach-Grunertshofen, 19,4 km, 17:30-19:30 Uhr
12.09.2024	Clubtraining - Bergzeitfahren Andechs, 17:30-19:30 Uhr
21.09.2024	Einzelzeitfahren „King of the Lake“ am Attersee
22.09.2024	45. BMW Vierer-Mannschaftszeitfahren über 70 km, Start 11:00 Uhr auf dem BMW-Testgelände
07.12.2024	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](mailto:g.ippendorf@arcor.de)

## **Sportlicher Leiter, Verkauf von Bekleidung, Radsportmagazin**

Jürgen Knupe  
Silnerstraße 6c  
85221 Dachau  
Telefon: +49 8131 3180118  
Mobil: +49 152 53153107  
E-Mail: [juergen.knupe@bmw-m.com](mailto:juergen.knupe@bmw-m.com)

## **Radsportmagazin**

Sebastian Kroll  
Paul-Hösch-Straße 15  
81243 München  
Telefon: +49 89 22842255  
Mobil: +49 176 56595748  
E-Mail: [sebastian.kroll@bmw.de](mailto:sebastian.kroll@bmw.de)

## **Organisation MTB und Vierer-Mannschaftszeitfahren**

Oswald Ehrmann  
Mobil: +49 173 9920586  
E-Mail: [oswald.ehrmann@bmw.de](mailto:oswald.ehrmann@bmw.de)

## **Geschäftsstelle, Lizenzen, Mitgliedsanmeldung**

Stephen Davison  
Würmtalstraße 180  
81375 München  
Telefon: +49 89 38239118  
E-Mail: [stephen.davison@bmw.de](mailto:stephen.davison@bmw.de)

## **Homepage**

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

## **Elektronische Zeitmessung, Equipment**

David Farmer  
E-Mail: [david.farmer@bmw.de](mailto: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](http://www.sukanau.eu)

**Titelbild**  
Sportograf



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