



BMW

Radsport-Magazin
2026

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

Embeded Systems

- MiL, Sil, Digital Twin
- Steuergeräte, Komponenten

Analyse NVH

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

Prompt Engineering

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

Design & Entwicklung

- Interieur / Exterieur
- Karosseriekomponenten
- Aerodynamik / Windkanal

Consulting

- Projektmanagement
- QM / Zertifizierung

Inhaltsverzeichnis

| | |
|--|-------|
| Editorial & Ein guter Saisonanstieg | S. 5 |
| Bayerische Klostertour – Tour de Zwetschgendatschi | S. 9 |
| Eine große Rude um München | S. 12 |
| TDF 2025 oder „Tour de la fortune“ | S. 15 |
| Vätternrundan – Hop-On/Hop-Off mit Blaubeersuppe | S. 20 |
| München – Riva, Ein langer Tag | S. 26 |
| 47 Jahre BMW Radsport | S. 32 |
| BMW Radsport Workride Challenge 2025 | S. 38 |
| Ergebnisse 2025 | |
| 46. BMW Vierer-Mannschaftszeitfahren am 28.09.2025 | S. 40 |
| Clubmeisterschaft 2025 Endergebnis | S. 42 |
| Clubmeisterschaft Rennen 2025 Top 5 Einzelwertung | S. 43 |
| Termine 2026 | S. 44 |
| Impressum | S. 46 |

Mit freundlicher Unterstützung unserer Sponsoren:

| | |
|---|------------|
| thermotec engineering services GmbH | S. 2 |
| CS Cycling Sport GmbH | S. 4 |
| MAXXIS Europe B.V. | S. 24 / 25 |
| Neue Weberei Services | S. 30 |
| HISTA Elektro GmbH | S. 39 |
| NIMMSTA GmbH / AFR Engineering GmbH | S. 47 |
| STORCK Bicycle GmbH | S. 48 |

**THE
NEW
A14**



CSBIKES

**MADE
FOR
YOU.**



CUSTOM FITTED, HAND TAILORED PERFECTION

Made in
BAVARIA



CSBIKES.COM

Editorial & Ein guter Saisonestieg

Autoren: Oswald Ehrmann und Sebastian Kroll

Liebe BMW Radsport-Community, Zeiten des Umbruchs...
... treffen auch die BMW Radsportgemeinschaft. Aber wir machen das evolutionär und nicht disruptiv – wir wollen ja das von Ippi und Jürgen Geschaffene erhalten, pflegen und weiterentwickeln.

Fast 50 Jahre nach Gründung haben wir von Ippi die Vereinsleitung und von Jürgen – er war gut 20 Jahre in der Funktion des sportlichen Leiters – die Führung der BMW Radsport übernehmen dürfen.



Das erfolgreiche Helfer-Team des VMZF nach der Siegerehrung



Team Startnummern-Ausgabe u. Technikcheck (v.l.n.r.): Lilli, Chris, Katrin, Dave, Elisabeth

Hierbei unterstützt uns ein breites Team mit starken Schultern:

- Ihr, das eingespielte und verlässliche Helfer-Team des Vierermannschaftszeitfahrens
- Chris Reithmaier hat die sehr attraktive Homepage komplett neu gestaltet
- Karsten Fabian sendet uns mittels des Newsletters die aktuellsten Neuigkeiten
- Max Zellner versorgt uns mit Bekleidung (Bio Racer) und Sportnahrung (SBS)
- Steve Davison vertritt uns im German Cycling, aka. BDR
- Bernd Schleichi Schleicher protokolliert unsere gestoppten Trainingsfahrten
- Stefan Legner ist unser Auswertespezialist und stellvertretender Guide der Dienstagsausfahrten
- Patrick Raith organisiert unsere Workride Challenge und wertet diese monatlich aus
- Ippi ist noch immer der Ausrichter und Organisator für unser wunderbares Sommerfest

In der Saison 2025 hatten wir auch erstmals Partnerfirmen, die unser Vierermannschaftszeitfahren unterstützten: nochmal ein herzlicher Dank an Maxxis und die Neue Weberei!



Maxxis Material- und Servicepoint in guter Lage – mit Ulrich Guppenberger



Coffeebike der Neuen-Weberei in der Werkstatt-halle – immer gut besucht



Technik-Check mit Jürgen und Markus



Das Aufbauteam im Start-/Zielbereich der Rennstrecke



Fotograf Florian in Aktion

Im vergangenen Jahr konnten wir neben den etablierten Formaten wie den gestoppten Trainingsfahrten, den Dienstagsausfahrten, Ein- und Mehrtagesausfahrten, der Work Ride Challenge, der Teilnahme bei verschiedenen Rennveranstaltungen und dem Winterpokal auch alte Traditionen wiederaufleben lassen: die gemeinsame Tagestour mit den Kollegen der Porsche

Radsport und die Teilnahme an ihrem Gran Fondo auf dem schnellen CanAm Kurs in Weissach.

So wollen wir dieses Jahr weitergehen beziehungsweise -fahren auf dem Weg zum 50-jährigen Vereinsjubiläum: mit Freude unsere gemeinsamen Aktivitäten pflegen, unsere Kooperationen und unser Netzwerk ausbauen.

Lasst uns in dieser Zeit, die voll ist von Herausforderungen und Brüchen, die wir oft nicht beeinflussen können, Kraft, Zuversicht und Freude finden beim Radsport: Mini-Abenteuer und Kurzurlaube vom Alltag im Sattel im Team oder allein, in der Natur, unerreichbar von Smartphone und Computer. Gerne auch mal länger!

Das Radsportjahr 2026 ist bereits kräftig am Laufen!

Wir Radsportler/-innen sind bereits mittendrin – die Saisonvorbereitung weitgehend abgeschlossen und die ersten Rennevents entweder schon absolviert oder in unmittelbarer Planung.

Um ein Jahr gut anzugehen und positiv abzuschließen, schadet es nicht, sich erreichbare Ziele und auch ein paar Fixpunkte zu setzen. Sowohl was den Umfang (km/Hm) als auch mögliche erreichbare Platzierungen oder weniger ambitionierte Ziele angeht.



Saisonvorbereitung im Süden: Oswald bei Bestwetter Mitte März 2015 am Port de Pollença

Abgeleitet davon, kann und sollte die Vorbereitung mit nicht zu viel Druck erfolgen, denn wir

sind keine Profi-Sportler, die sehr leistungsorientiert agieren und angeleitet werden. Allerdings kann das Training effizient gestaltet werden, was uns als eingespannte Familienmensen und Job-Performer gleichermaßen zugutekommt.



Das seit 2016 wöchentlich abgehaltene Training bei der Dienstagsausfahrt im Norden Münchens schafft eine gute Basis

Dabei solltet Ihr auf dem Schirm haben, dass jedes Jahr unterschiedlich ist und die Voraussetzungen dafür sehr vielschichtig sind. Ich für meinen Teil deklariere die Jahre in verschiedene Kategorien, also z.B. ein Regenerationsjahr, ein Renovierungsjahr oder eben auch mal ein Partyjahr. Natürlich kann auch mal ein Race- oder Sportjahr dabei sein. Dann sollte allerdings ziemlich viel zusammenpassen. Von der Winter- und Frühjahrsvorbereitung über die ersten Leistungstests bei Veranstaltungen bis zur Teamzusammenstellung und dem ‚Just-In-Time Form-Maximum‘ beim angepeilten Saisonhöhepunkt, welches eine Meisterschaft, eine Marathondistanz oder die lange geplante Alpenüberquerung bzw. Fernfahrt sein kann.

Natürlich gilt es dabei, alle Eventualitäten im Vorfeld zu berücksichtigen und sich Spielräume einzurichten, damit bei Eintreten eben dieser nicht das Saisonziel in Gefahr gerät. Ein Schlüssel dafür ist auch die mentale Komponente, die sozusagen den Grundstein für alle Erfolge legt

und die Ihr Euch bei der koordinierten Solo- und gemeinsamen Vorbereitung perfekt antrainieren könnt.



Ein erster Formtest beim Citybike Marathon 2011 brachte Team BMW Radsport gleich mal Platz 1 in der Teamwertung: Ippi, Bernhard, Sam und Oswald



Teampartner Jan und Oswald beim Saisonhöhepunkt – der 2017er Bike Transalp Challenge: Eine ständige Zerreißprobe über 7 Etappen, die letztendlich zusammenschweißt

Dafür liefern wir Euch vereinsseitig die passenden Impulse und Ihr könnt für Unterstützung bei Vorbereitung und auch während der Unternehmung aus dem Vollen schöpfen. Dies ist der entscheidende Vorteil eines Vereins – Ihr seid nicht alleine und könnt auf die Erfahrungen und Ressourcen der Community zurückgreifen. Dies kann eine Trainingsanleitung sein bis hin zu technischem und organisatorischem Support beim Rennensatz.



24h Rennen Olympiapark München 2010: Das 4er Team BMW EfficientDynamics feiert nach dem Zieleinlauf ein gelungenes Rennen – v.l.n.r.: Martin, Kai, Axel und Oswald

Denn eines haben wir aus den vielen Veranstaltungen gelernt: Es sind die gemeinsamen Teamerfolge, die am Ende deutlich schwerer wiegen und in der Erinnerung haften bleiben.

In diesem Sinne – auf eine gut geplante und erfolgreiche Radsport-Saison!!!

Eure Vereins-Doppelspitze
Oswald Ehrmann und Sebastian Kroll

Bayerische Klostertour – Tour de Zwetschgendatschi

Autor: Christian Reim

Kann man eine 300 km Bikepacking Tour fahren und sich dabei nur von Zwetschgendatschi ernähren? Diese Frage war nicht der Ausgangspunkt meiner Tour, aber sie wurde zum mitfahrenden Gedanken.

„Altweibersommer“ (darf man das überhaupt noch sagen?), eine schöne Zeit für Radtouren! Morgens ist es schon etwas frisch, aber die tiefer stehende Sonne taucht den ganzen Tag in ein goldenes Licht und eine angenehme Wärme. Ich habe kein 350€-Bikepacking-Taschenset, kein Gravelbike, keinen Nabendynamo usw. Ich habe eine 13 Jahre alte „Aluminium Schlampe“ mit 30€-Taschen-Set vom Chinesen und möchte mich auf eine „Bayerische Klostertour“ aufmachen. Kein spiritueller Hintergrund, aber inspiriert von einer Website mit allen Klöstern Bayerns, die Übernachtungen anbieten, möchte ich die Ruhe einer Solo Bikepacking Tour verbinden mit dem Gefühl von Ruhe am Abend hinter dicken Mauern, wo schon seit Jahrhunderten Menschen beherbergt werden.

Mir geht es nicht um ein konkretes Ziel oder Werte auf Strava, ich genieße die abwechselnden Kulturlandschaften: zum Start im Hallertauer Hügelland nutze ich den Windschatten der Traktoren während der Hopfenernte, während ich im flachen Schrobenhausener Land den auf den schmalen Wegen des Flachlandes liegenden, verloren gegangenen Kartoffeln ausweiche. Die Skyline von Augsburg aus der Ferne ist ebenso imposant wie der schwäbische Barock mit seinen Zwiebeltürmchen der zahllosen kleinen Dorfkirchen auf meinem Weg nach Westen.

Am Ende des Tages werden 160 km auf der Uhr stehen – inkl. 160 km Gegenwind. Ziel ist das imposante Kloster Roggenburg. „Saisonal und Regional“ ist meine Radverpflegung Anfang September in Schwaben: da locken vor jeder Dorfbäckerei die „Zwetschgendatschi“-Schilder. Die Hefebackware bringt mich nach mehreren Stopps ins Kloster. Alles, was man sich als Radtourist wünschen kann, wird einem dort geboten, inkl. absperrender Radboxen. Standesgemäß beende ich den Tag mit „Käsespätzle“.

Der nächste Tag bringt mich von Bayerisch Schwaben in einer langgezogenen Linkskurve bis nach Benediktbeuern unweit vom Kochelsee. Traumhafte Ausblicke auf die Berge vor grünen Wiesen mit Kühen prägen den Tag. Die Tourenplanung mache ich traditionell spontan und so musste zur Orientierung auf der Fahrt durchs Allgäu eine alte Familienweisheit herhalten: Die Frage „Wo beginnt eigentlich das Allgäu?“ wird bei uns zu Hause seit Generationen beantwortet mit „Wo die Kühe schöner sind wie die Frauen“. Auch hier weiß ich nicht, ob man das noch sagen darf, ich kann zumindest festhalten, dass die Sprache der Bäckereifachverkäuferinnen auf meinen drei Zwetschgendatschi-Stopps schon ein eigenes Kulturgut ist. Vorbei am unfassbar imposanten Kloster von Ottobeuren geht es über Neuschwanstein, und vorbei an der Wieskirche ins Kloster Benediktbeuern. Warum mich Komoot über einen Singletrail mit meinen 28er Reifen geführt hat, werde ich wohl nie erfahren. Genauso wenig werde ich erfahren, ob jemand mein Gejammer während der Singletrail-Irrfahrt im endlosen Wald hinter der Wieskirche gehört hat. Leider war das Gästehaus des Klosters geschlossen und die einzige (!) Unterkunft im Umkreis von 50 km war ein abgeratztes Hotel in Kochel am See für 160 € – 40 Jahre alter Teppichboden inklusive! Overtourism at its Best!

Nach der etwas längeren Anfahrt über Schwaben konnte ich am dritten Tag das eigent-



Hindernisse 1



Hindernisse 2

liche Ziel meiner Tour in Angriff nehmen: die Isarquelle bei Scharnitz. Dank Frankie Schouren's Tipp ging es hinter dem Kesselberg über die landschaftlich tolle Strecke der „Buckelwiesen“ bis zum Anstieg zur Isarquelle hinter Scharnitz. Was ich trotz Vorabrecherche nicht wusste: für die Strecke braucht man im Grunde ein Mountainbike! Und am Samstag mit zahllosen Touristen war die Fahrt Isaraufwärts eher ein Radrennen mit Massenstart – und ich mit unterlegenem Material – wenn auch den besseren Beinen. Schön war die Tour auch nicht: man fährt im Wald und es geht entweder steil bergauf oder bergab. Ja, es gibt mal einen schönen

Blick auf den wilden Fluss, aber alles in allem war die Tour für mich ein Reingefall – und leider musste ich ja auch genau die gleiche Strecke wieder zurück.

Irgendwann habe ich auch aufgehört zu zählen, wie oft ich gefragt wurde, ob ich „mit DEM Radl hier hochgefahren“ sei ... Mit „DEM“ Radl holte ich mir aber noch den Tageswertungs-KOM von Scharnitz nach Mittenwald, weil ich es nicht einsah, fast 8 € für die 2 Minuten Zugfahrt von Scharnitz nach Mittenwald für die ÖBB zu zahlen. Schließlich stieg ich in Mittenwald völlig genervt in einen total überfüllten Zug und ließ mich nach Hause kutschieren.

*Isarquelle**Kühe*

Auch wenn das Ende nicht der Höhepunkt der Reise war, so hat es sich mal wieder gezeigt, wie schön eine Radreise sein kann, auf der man den ganzen Tag sein eigener Herr ist

und das Hauptproblem im Zeitverlust besteht, weil man an diesen „Zwetschgendatschi“-Schildchen vor den Bäckereien einfach nicht vorbeifahren kann.

Eine große Runde rund um München

Autor: Stefan Legner

Nach unserer eindrucksvollen Tour entlang der BMW-Werke in Bayern 2024, sollte auch 2025 wieder ein „300er“ in den Palmarès der Nordausfahrt stehen. Irgendwie kam dazu nach der Jahresversammlung beim Plaudern die Idee auf, dass so was wie „rund um München entlang der S-Bahn-Endhaltestellen“ passen könnte. Eine solche Route hätte den Charme, dass recht einfach auch kleinere Segmente mitfahren werden könnten oder ein Abbruch bei schlechtem Wetter oder Befinden nicht allzu schwierig wäre.

Die kurze Übersichtsplanung mittels Komoot hatte gezeigt: das passt grundsätzlich! Nun mussten nur noch Mitfahrer und ein Termin gefunden werden. Bei der Länge der Strecke sollte es ein Wochenende rund um die Sommer-sonnwend sein, um möglichst lange Tageslicht zu haben. Leider konnte kein für alle Interessenten passender Tag gefunden werden. Es wurde letztlich Sonntag, der 29. Juni 2025. Start war vorgesehen für sieben Uhr in Freising an der



Start in Freising (v.l.n.r. Rico, Christian, Stefan, Ernstl+, Karsten)

S1, um eine nicht zu nachtschlafende Anreise per S-Bahn bzw. Anfahrt per Rad zu ermöglichen.

Für diesen Tag war strahlendes Wetter vorhergesagt, viel Sonne mit über 30 Grad, ideal geeignet für unsere neuen weißen BMW-Trikots. Anreise und Treffen klappten prima und kurz nach sieben Uhr machte sich ein kleines Grüppchen bestehend aus Ernstl Eschbach, Karsten Fabian (natürlich mit seinem Liegerad), Stefan Legner, Rico Schnorr und Christian Sorger auf den Weg. Allen war der Respekt vor so einer langen Distanz anzumerken. Stefan Legner hatte mittels Komoot eine Route gegen den Uhrzeigersinn zusammengestellt, die landschaftliche Abwechslung und kleine verkehrsarme Straßen erwarten ließ.



Durchs Dachauer Hinterland

Noch war es angenehm kühl und relativ zügig rollten wir Richtung Westen und schon bald durch Allershausen, wo uns eine Bäckerei für ein zweites Frühstück anlachte. In unseren schicken Trikots machten wir als Peloton ordentlich Eindruck an der Theke. Die verwunderte Nachfrage des Besitzers, warum denn BMW mit dem Rad fährt, konterten wir lachend damit, dass BMW für jegliche Freude am Fahren steht, also auch für die Freude am Radfahren.

Durch Petershausen (S2) und Altomünster (S2) ging es über die sanft geschwungenen Hü-

gel des Dachauer Hinterlands und des Wittelsbacher Lands nach Mammendorf. Dort verabschiedete sich Ernstl, der sich etwas müde fühlte. Er sagte, er sei kurz vorher ein langes Mountainbikerennen gefahren und habe am folgenden Wochenende wieder ein solches vor. Er wollte sich etwas schonen und gemütlich nach Hause radeln. Dass er, der immer fröhlich und beeindruckend fit war, schon wenige Wochen später einfach von uns gehen würde, hätte niemand vermuten können. Sollte es im Himmel Radwege geben, dann schaut er uns sicher weiter lachend von dort aus zu.

Auf unserem Weg nach Geltendorf (S4) kamen wir zufällig auch durch Moorenweis. Zum Glück, denn es fiel uns die Baustelle auf, die unser in der folgenden Woche geplantes Einzelzeitfahren zunichte gemacht hätte. So konnte dafür rechtzeitig eine Alternative definiert werden.

Langsam wurde es heiß und Zeit für eine weitere Pause. Passend lag gegen elf Uhr der Biergarten von St. Ottilien am Weg, schon offen, mit leckerem Wurstsalat, frischen Brezn und kühl gezapftem Radler. Dass wir noch einiges an Flüssigkeit und Kalorien brauchten war klar, und so griffen wir beherzt zu.

Nach Stegen am Ammersee war es danach nicht mehr weit. Am Horizont südlich des Sees tauchten die Alpen auf und über Inning kamen wir nach Herrsching (S8). Von dort ging es nun schon merklich hügeliger und anstrengender, nach Tutzing (S6) an den Starnberger See.

Die nächste Station sollte Wolfratshausen sein. Eigentlich hatte Komoot ursprünglich eine kürzere Variante über Starnberg vorgeschlagen. Aber hey! Wie würde das denn auf STRAVA aussehen? Klar, dass wir die Runde über Seeshaupt fahren! Der idyllisch mit Blick auf See, Seeshaupt und das Voralpenland gelegene Gasthof Café Seeseiten bot sich an, weitere Kalorien in Form von Kuchen und viel Flüssigkeit nachzufüllen. Zwischenzeitlich war es brütend

heiß. Stefan ließ während der Pause seinen bereits mehrfach liebevoll reparierten Garmin 1000 in der prallen Sonne zum Nachladen angeschaltet, was dem bereits einmal ausgetauschten Display und der Elektronik darunter irreparablen Schaden zufügte.

Gut gestärkt konnten wir nun die Hügel zwischen Seeshaupt und Wolfratshausen angehen. Dort war unsere geplante Strecke durch eine Laufveranstaltung blockiert. Weil aber bereits die letzten Läufer erwartet wurden, wir freundlich gefragt hatten und der nette Herr Polizist Verständnis dafür hatte, dass wir keine unnötigen Umwege fahren wollten, durften wir vorsichtig über die Laufstrecke entlang der etwas verwunderten Zuschauer unseren Weg fortset-



Kuchenpause in Seeshaupt

zen. Die teilweise gachen Hügel zwischen Wolfratshausen und Holzkirchen (S3) zogen uns dann ordentlich die Körner aus den Wadln. Zum Glück wurde es aber langsam auch wieder etwas kühler und der Weg zur Kreuzstraße (S7) immer flacher.



Alpenpanorama bei Seeshaupt

Landschaftlich reizvoll ging es auf kleinen Straßen und Radwegen nordöstlich und leicht bergab weiter nach Ebersberg (S4 & S6). Der Sommerabend war bereits zu spüren und eigentlich war uns allen klar, dass wir zügig weiterfahren sollten. Andererseits wussten wir, dass noch eine ordentliche Strecke vor uns lag.



Abendessen in Ebersberg

So bestand schnell Einigkeit, vorsichtshalber noch etwas Pizza und Spaghetti begleitet von viel Spezi und Schorle im Klosterhof von Ebersberg nachzulegen. Beschlossen, getan, genossen und dabei viel gelacht!

Erfrischt machten wir uns bei nun langsam

einsetzender Abenddämmerung auf den Weg nach Erding (S2). Irgendwie hat es von dort mit der ansonsten sehr guten Komoot-Route nicht mehr so gepasst und wir irrten ein wenig über Gravel und durch einen Flutgraben auf den Flughafen (S8) zu.



Bei Einbruch der Nacht glücklich am Flughafen

Es war inzwischen später Abend geworden. Weil wir alle unbedingt noch per Rad nach Hause wollten, haben wir uns den vollständigen Schluss der Runde bis zum Bahnhof in Freising gespart. Durch die Nacht ging es direkt Richtung München. Ich folgte Karsten nach Oberschleißheim, der – wie üblich mit der Aussicht auf „dahoam“ - nochmal richtig viel Druck auf die Pedale brachte und es mir schwer machte, im beschränkten Windschatten seines Liegerads ausreichend Schutz zu finden.

Der noch fehlende aber auch bestens bekannte Weg von Oberschleißheim nach Moosach rollte sich fast von allein. Nach 343 Kilometern und 2.106 Höhenmetern bin vermutlich nicht nur ich etwas müde, aber glücklich nach einer Dusche in mein Bett gefallen. Schön war's und wartet auf eine Fortsetzung.

Möglich wäre zum Beispiel, in diesem Sommer die Runde nochmal, diesmal jedoch im Uhrzeigersinn zu fahren. Wieder nicht als „Rennen“, sondern als gemeinschaftliches „Brevet“. Hoffentlich finden sich wieder ein paar Randonneure. Nähere Infos folgen voraussichtlich per WhatsApp.

TDF 2025 oder „Tour de la fortune“

Autorin: Elisabeth Neuss

In siebeneinhalb Wochen mit dem Rad von Dietwil bei Luzern, quer durch Frankreich und entlang der spanischen Pyrenäen bis zum Mittelmeer – 15. Mai bis 2. Juli 2025.

Ich mache mich auf den Weg mit Nicole aus der Schweiz, die ich bei einer Radreise in Ligurien kennen gelernt habe. Wir haben beide Zeit, Nicole viel Urlaub und Überstunden und ich bin in Altersteilzeit, das ist perfekt. Also starten wir nach einer langen Zeit der Planung in Dietwil.



Start in Dietwil (CH)

Vier Tage gönnen wir uns, um durch die Schweiz mit den Stationen Murten See, Montreaux am Lac Lemman und entlang der Rhone nach Martigny, Chamonix zu erreichen. Der vierte Tag ist für mich der Test, wie es mir mit meinen Taschen am Rad gehen wird, wenn wir die Pässe La Forclaz und Col des Montets überqueren. Es sind 42 km mit 1.452 hm zu bewälti-

gen. Es geht mir gut, langsam und nicht aufhörend zu treten, bis sich der Mont Blanc mit seinen weißen Flanken vor uns aufbaut.



Mont Blanc

Leider steht ein Wetterumschwung an, und wir entscheiden uns, direkt weiter nach Albertville zu fahren. Etwas schade, aber bei schlechtem Wetter einen Ausflug in die Bergwelt zu machen, ist auch nicht lohnend. Nachdem es in Albertville arg regnet, legen wir kurzerhand ein Stück mit dem Zug zurück und gönnen uns in Modane einen Pausentag.

Die Reise geht weiter: die nächsten sieben Tage sind wir immer noch in der beeindruckenden Bergwelt unterwegs. Wir passieren die italienische Grenze auf 2083 m mit dem Col de Mt. Cenis und fahren ab nach Susa in Italien. Da wir so früh im Jahr unterwegs sind, gehören uns die Straßen fast alleine, genial. Schon geht es weiter über den Col de L'Echelle nach Briançon. Von dort geht es über den Col de Vars nach Barcelonnette, es ist noch ruhig im Ort und abends ziemlich kalt. Das Gepäck bleibt im Hotel und wir genießen die einsame Auffahrt auf den Col de la Bonnette und staunen über die noch bestehenden Schneewände. Auch die Ringstraße, die den Bonnette zum höchsten befahrbaren Pass in Europa macht, ist noch nicht vom



Col de Mt. Cenis



Col de L'Echelle



Col de la Bonnette



Col de la Bonnette

Schnee befreit. Wir haben wieder Glück, es ist nicht zu kalt und die Abfahrt ein Genuss.

Noch ein namhafter Pass, der Col de Cayolle liegt vor uns, bevor wir das Städtchen Guillaumes erreichen. Die Straße ist gerade mal so breit, dass ein Auto gut fahren kann. Die Landschaft

wechselt zwischen saftigen Blumenwiesen und rauer steiniger Natur. Inzwischen ist meine Angst, nicht über den Berg zu kommen, verschwunden, irgendwann ist man dann oben und in dieser Landschaft ist die Anstrengung in jedem Fall lohnenswert.

Nach zwei Wochen Reise ist es Sommer geworden, wir haben die hohen Berge überwunden und sind in einem anderen Klima angekommen. Die langen Trikots und Jacken bleiben in den Taschen. Wir passieren eindrucksvolle Schluchten und sehen die Versteinerungen „La Dalle au Ammonites“ die mehr als 2000 Jahre alt sind. Wir sind jetzt in der Haute Provence angekommen. Ein erstes Lavendelfeld in Blüte zeigt sich und wir rollen weiter, bis wir in Buisles-Baronies sind. Unser Hotel hat einen Pool und wir trinken unser Bier im Liegestuhl. Auf dem Weg dorthin habe ich mir im Hinterreifen einen ordentlichen Cut eingefahren, so kommt es zu der einzigen Panne dieser Reise. Ein Platten, zum Glück sind wir in einer ausgesprochenen Radfahrerregion und eine helfende Hand ist schnell zur Stelle.

Gut, dass wir teilweise schon zuhause Unterkünfte gebucht hatten. So auch in Malaucène, unser Start für den Mont Ventoux. Wir fahren erst nach Bedoin und nehmen diese Auffahrt, unfassbar wie viele Radler unterwegs sind. Da

wird jede Kategorie bedient, neben einem Tandemclub, der eine Gruppenausfahrt macht, gibt es auch Optimisten mit Klapprädern. Auch ein Bergläufer klopft mir aufmunternd auf die Schulter, als er mich überholt, und meint, du schaffst das schon. Ich glaube so viel habe ich bei einer Bergauffahrt noch nie gelacht.

Inzwischen sind wir den 24. Tag auf dem Rad. Die Etappen sind jetzt flach, länger, heiß und windig, in der Ebene, bis Alés erreicht ist, und ehrlich, ich leide unter der Hitze. Am nächsten Tag geht es einmal quer durch die Cevennen, entlang von kleinen Flüssen, bis wir unseren heutigen Anstieg mit 1300 hm zu bewältigen hatten. Es gibt keinerlei Gastronomie. Um den Wasservorrat aufzufüllen, müssen wir bei einem verlassenem Campingplatz Wasser entwenden. Die Gegend ist ziemlich einsam, die bereits gelben Kornfelder flimmern in der Hitze und ich sehne mich in die Kühle der Berge zurück.

Wir erreichen den Fluß Garonne und ein Radweg, entlang des Kanals, der sehr schön mit hohen Bäumen bewachsen ist, schützt uns ziemlich lange vor der Hitze, bis wir Richtung Bordeaux abbiegen. Dort wo Wein wächst, sind auch Berge, das musste ich dann schmerzlich ertragen. In Bordeaux stößt Esther aus der Schweiz zu uns, um die restliche Strecke mit uns gemeinsam zu radeln.



Unsere drei Räder

Mimizan Plage und Soorts-Hossegor, großartige Strände am Atlantik, sind unsere nächsten Ziele, bis wir die spanische Grenze bei Irun überqueren.



Atlantik-Strand Mimizan Plage

Ein Abstecher mit dem Zug bringt uns ins sehenswerte Donostia-San Sebastián, bevor wir zurück nach St. Jean de Luz radeln. Dort erwarten wir Christine, Urs und Werner. Sie reisen mit einem großen Auto aus der Schweiz an. Ab jetzt reisen wir mit Gepäcktransport und Verpflegung nach Wunsch.

Jetzt sind wir schon fünf Wochen unterwegs, haben fast jeden Tag in einem anderen Hotel übernachtet und die französische Küche genossen und sind doch noch lange nicht am Ziel. In zwei Wochen durch die spanischen Pyrenäen bis zum Mittelmeer ist der Plan. Christine hat alle Strecken perfekt geplant und die Unterkünfte sind reserviert. Wir starten bei tollem Wetter mit hoher Luftfeuchtigkeit und radeln bald über die Grenze nach Spanien. Die Straßen sind gut, es gibt kaum Verkehr und die Anstiege sind knackig. Wir übernachteten in Roncesvalles, einem wichtigen Ort des Jakobswegs mit einem großen alten Kloster. Dort erleben wir, wie das so ist in einem Pilgerort. Jede Menge Leute und eine effiziente Versorgung der Gäste im Schichtbetrieb, mit der Wahlmöglichkeit „Fish

or Chicken“, erinnert mich an frühere Zeiten im Flieger. Wir sind fast alleine auf den prima Straßen unterwegs. Die Landschaften sind mediterran bergig, oft haben wir schöne Ausblicke auf die großen Berge der Pyrenäen, und wenn es passt, kühlen wir uns in einem der kleinen Flüsse ab. Inzwischen setzten mir die Temperaturen ordentlich zu und so beende ich die Etappe am 44. Tag vorzeitig und steige ins Auto ein. Gott sei Dank gibt es diese Möglichkeit.



Landschaft in Spanien



Beste Aussicht in die spanischen Pyrenäen

Solange wir in der Höhe der Berge unterwegs sind, bleiben die Temperaturen erträglich, bei den Abfahrten fühlt es sich an, als ob man sich in einen Backofen befindet. Wir übernachten in dem schönen Dörfchen Gosol und sind gut untergebracht, bevor ein heftiges Gewitter in den umliegenden hohen Bergen die Luft wieder abkühlt. In unserer Unterkunft tummeln sich die Teilnehmer des Transpyrenees Race. Dass diese Jungs nachts und bei strömendem Regen über den Coll de Pradel fahren, beeindruckt mich sehr. Wir passieren diesen Übergang auch, es ist der anspruchsvollste Pass der spanischen Pyrenäen. Zum Glück sind wir die sanfte

Seite aufgefahren. Die Abfahrt mit 20% Gefälle war für mich ein Erlebnis der besonderen Art. Mit der Ankunft in Ripoll, habe ich für mich beschlossen, dass dort meine TDF endet. Ich habe fertig, bin glücklich, diese Reise gemacht zu haben und stolz auf 2.756 km und 37.457 hm. Die Reise bekommt den Namen Tour de la Fortune: eine tolle Reisebegleitung, ohne die Initiative von Nicole hätte ich diese Reise nie gemacht, nur zwei Regentage, ein Platten, ein kaputter Mantel, kein Sturz, keine technischen Probleme, keine Krankheiten und immer Glück, dass alles besser gekommen ist, als manchmal befürchtet. Besser geht's nicht.



Route
Schweiz
Atlantik



Route
Atlantik
Mittelmeer

Vätternrundan – Hop-On/Hop-Off mit Blaubeersuppe

Autor: Markus Popp

Wohl um das Jahr 2018/19 bin ich auf diese Radveranstaltung gestoßen und dachte mir, das wäre doch mal was. Während der Zeit um die Sommersonnwende mit Elchen um die Wette, um den zweitgrößten schwedischen See zu fahren. Spoiler: wir haben in den ganzen drei Wochen Urlaub, die wir um dieses Event herum geplant hatten, keinen einzigen Elch gesehen.

Aber kurz nochmal zurück, im Jahr 2020 hatte ich schon mal einen Startplatz, der dann aber aus bekannten Gründen abgesagt wurde. Und daher wurde es erst 2025, bis sich terminlich eine neue Möglichkeit geboten hat.

nehmenden kommen aus der ganzen Welt. Erstmals fand die Tour 1966 statt. Die 315 km (1800 hm) werden am Stück gefahren, es gibt natürlich Verpflegungsstationen, dieses Jahr waren es sieben. Vor allem gilt das Motto: „ride at your own pace“. Es gibt eine Zeitnahme, aber kein Ranking. Um die große „Verstopfung“ am Start zu vermeiden, werden von Freitagabend 19:30 Uhr bis Samstagmorgen 6:20 Uhr, alle 2 Minuten Gruppen von bis zu 70 Startern auf die



Entspannter Start, da über 12 Stunden im 2-Minuten-Rhythmus gestartet wird

Da wären wir dann schon bei der ersten Herausforderung: die Stadt Motala (Start- und Zielort) ist – je nach gewählter Anreise – ca. 1500 km von München weg. Also einfach mal schnell am Wochenende hin, klappt eher nicht.

Das Event: Die Veranstalter sagen über die Vätternrundan, dass es sich um „world's largest recreational bike ride“ handelt. Die 23.000 Teil-

Strecke geschickt. Bei der Anmeldung muss man sich ein Zeitfenster aussuchen. Davon hängt auch die Wahrscheinlichkeit für einen Startplatz und das Startgeld ab. Ich wollte nachts fahren und habe mir daher 22:00 Uhr, eine wohl nicht so beliebte Startzeit, ausgesucht. Mir wurde letztendlich 21:54 Uhr als Startzeit zugeteilt. Jede Startgruppe wird mit einem „Pace-Motorrad“ aus der Stadt begleitet, bevor man dann auf sich gestellt ist.

Man sieht schon: die Schweden überlassen nichts dem Zufall, und das macht auch den Reiz dieser Veranstaltung aus. Alles ist top organisiert, keine Wartezeiten an Check-In oder Verpflegung. Es gibt Pop-Up-Campingplätze für Zelte und Camper. Die dafür aufgestellten Toiletten-, Wasch- und Duschcontainer waren immer sauber. Die Event-Arena mit Startnummernausgabe und Messe bietet auch für mitreisende Supporter einiges und befindet sich zudem direkt neben dem Start- und Zielbereich.

Die Teilnehmenden: Neben vielen Einzelstartern (wie ich auch), die auch mal mit sehr kuriosen Gefährten auf die Strecke gehen (siehe Bild – keine Ahnung, ob die das durchgezogen haben), melden sich aber auch viele Radvereine mit teilweise sehr großen Gruppen an. Diese



Radler mit wilder Verkleidung und Anti-Aero-Fahrrad im Peleton

starten auch gemeinsam und damit sind wir bei Hop-On/Hop-Off.

Die Fahrt: In meiner Startgruppe waren nur Einzelstarter, daher haben wir uns in einer kleinen Dreiergruppe auf den Weg gemacht. In dem Moment, als diese schon zerfiel, überholte mich



Die Vätternrundan ist mit der Stadt Motala so verbunden, dass sich in der Stadt alles ums Fahrrad dreht.

eine Gruppe mit mindestens 20 Fahrern. Nachdem mein Vordermann keine Anstalten gemacht hat dranzuspringen, „verließ“ ich die Gruppe und fuhr gleich mal mit 3 bis 5 km/h mehr im Pulk mit. Dieser hat dann auch gleich die erste Verpflegungsstation ignoriert und ich ebenso. Nach ca. 80 km kam die zweite Verpflegung, aber der Pulk hat gar nicht daran gedacht, auch mal Pause zu machen. Fand ich schade, aber Essen muss sein und hab mich erstmal von meiner Mitfahrgelegenheit verabschiedet, um mich mit meiner ersten Blaubeersuppe zu beschäftigen – sehr empfehlenswert. Zurück auf der Strecke dauerte es nicht lange, und der nächste Gruppenwurm zog an mir vorbei und... Hop-On! Mittelweile war es so dunkel (gegen Mitternacht), dass alle mit Beleuchtung unterwegs waren. Trotz der im Verhältnis zu München nördlichen Lage, wird es nachts für ca. vier Stunden so dunkel, dass man Licht braucht. Dieses ist für diese Startzeiten vorgeschrieben,

es wird aber nicht kontrolliert. Die Sicht ist nachts aber nicht die Herausforderung. Vielmehr sind es viele Einzelstarter, die sich an die Radvereine dranhängen und wohl nicht alle die große Erfahrung im Windschattenfahren haben. Das hat einiges an Unfallpotenzial. Ich habe mich das ein oder andere Mal bewusst etwas zurückfallen lassen, weil da Typen unterwegs waren, die gefühlt keinen Meter die Spur halten konnten. Am Südenende des Sees, in Jönköping, gab's einen Pflichten für alle. Es wird vermutlich gecheckt, ob alle da sind und sich niemand eine Abkürzung über den See organisiert hat. Und dann wurde es kalt. In den Stunden zwischen 2 und 4 Uhr morgens zeigte das Thermometer meines Radcomputers nur noch 3 Grad an. Ich wusste, dass das passieren kann. Ich kannte das aus einem YouTube-Video einer Veranstaltung aus früheren Jahren und war vorbereitet. Ärmlinge, Beinlinge, zwei Gore Regenhäute, die obere in Gelb, Überschuhe und Handschuhe. Das sah am Start (ca. 20 Grad) auch ohne die Regenhäute schon komisch aus, hat aber gut funktioniert. Meinen Respekt an die Teilnehmenden, die kurz-kurz unterwegs waren und wohl auch nichts zum Anziehen dabei hatten. Bei der größten Verpflegung (bei ca. Kilometer 200) mussten einige erst aufgetaut werden, bevor sie vom Rad absteigen konnten. Das war die eine Gruppe mit viel Schmerzen, eine andere Gruppe stand mit schmerzverzerrtem Gesicht vor einem Plakat mit dem Höhenprofil der Strecke. Jetzt sind 1800 hm auf 315 km für die Leser dieses Berichts nicht besonders viel. Rückblickend kann ich mich auch an nichts erinnern, was ich als Berg bezeichnen würde, aber bei der ein oder anderen Steigung gab es Leute, die ihr Rad geschoben haben. Und dann geht die Sonne wieder auf, und alles wird plötzlich viel leichter (wenn auch nicht gleich wärmer). Ich bin die letzten 150 km zu großen Teilen mit einer Gruppe Norweger gefahren. Supernette Leute, nette Gespräche und die einzige Gruppe,



Super organisierter PopUp-Camping-Platz nur für die Vätternrundan

an die ich mich nicht nur dranhängen durfte, sondern die mich mehr oder weniger integriert hat. Was natürlich auch dazu führte, dass ich ab und zu vorne fahren musste.

Finish: am Samstag um 9:30 Uhr, nach etwa elfeinhalb Stunden, war ich im Ziel. Von den 315 km bin ich maximal 50 km alleine gefahren, der Rest war Windschatten. Etwa eine Stunde hatte ich in Summe Pause gemacht. Das ergab laut Strava einen Schnitt in Bewegung von 30,1 km/h, für meine Verhältnisse und über diese Streckenlänge schon sehr schnell. Dadurch haben meine Supporter auch meine Zieldurchfahrt verschlafen.

Fazit: Die Veranstaltung war ein gelungenes Highlight in meiner Radsaison 2025. Ich würde es aber als Einzelstarter nicht mehr machen. Neben der langen Anreise ist es vor allem die Strecke selbst, die so gar keinen Reiz hat. Sehr viel Wald, streckenweise zweispurige, nicht gesperrte Bundesstraßen (auch wenn die Autofahrer in Schweden mehr Rücksicht nehmen als bei

uns), keine Elche! Den See sieht man darüber hinaus auch nur selten. Der Anspruch besteht sicher darin, die vielen Stunden konzentriert in den Pulks im Windschatten mitzufahren. Das hat mir Spaß gemacht und zu dem für mich guten Ergebnis geführt. Ich habe lange über die Teilnehmenden nachgedacht – und diesen gedanklich viel Respekt gezollt –, die alleine, mit deutlich weniger ambitionierten Rädern und ohne Windschatten unterwegs waren. Quasi bei „fair means“. In den Alpen könnte ich das landschaftlich auch verstehen, aber die Strecke um den Vätternsee ist so öde, dass ich mit der Windschattenvariante sehr zufrieden war. Meldet euch gerne bei mir, wenn jemand von euch plant, mal in Motala zu starten, ich kann gerne noch ein paar Tipps weitergeben.

Und nun das Ganze aus Sicht meiner Frau: Als Begleitung und Supporter möchte ich ergänzend zu Markus' Bericht noch meine Eindrücke beitragen. Die Vätternrundan hat für uns schon als Abenteuer begonnen, da wir beschlossen hatten, mit dem Elektroauto und drei Fahrrädern auf dem Fahrradträger nach Schweden anzureisen. Das führte letztlich dazu, dass wir fast drei Tage unterwegs waren. Alle zwei Stunden musste das Auto, das eigentlich sonst ganz leistungsfähig ist, geladen werden. Damit hatten wir eine sehr realistische Erfahrung, wie weit der Startort von unserem Zuhause entfernt war.

Die Veranstaltung selbst war perfekt organisiert. Das ging schon beim Camping los, das auf Wiesen und nicht auf professionellen Campgrounds geplant war. Und trotzdem war trotz Dixi-Klo und Duschwagen alles blitzsauber. Besser als auf manchem professionellen Campingplatz. Respekt dafür für die Teilnehmer und die Organisation.

Auch hier war es wieder so, dass die Vorfreude am Veranstaltungstag an allen Gesichtern sichtbar war. Erneut fiel die sehr gute Organisation auf, vor allem, was die Startzeiten be-

traf. Der ganze Ort war als Support eingebunden. Die Teilnehmer waren aus ganz Europa, teils semiprofessionelle Sportler, teils aber auch Herren mit alten Fahrrädern und als Schornsteinfeger verkleidet oder – was meinen größten Respekt hatte – sogar ein Handbiker im Rolli. Ich weiß nicht, ob diese Menschen wirklich gefinisht haben, aber allein der Sportgeist ist unübertroffen.



Integration spielt in ganz Schweden eine große Rolle – so auch bei Sportveranstaltungen.

Nachdem Markus in der Nacht gestartet war, bin ich noch lange aufgeblieben und habe den spektakulären Mittsommer-Sonnenuntergang beobachtet. Auch deshalb habe ich am nächsten Morgen den Zieleinlauf von Markus verschlafen, der drei Stunden früher als erwartet eintraf. Dies, weil nach Markus' Berichten der Zusammenhalt unter den Sportlern so groß war, dass er als Einzelsportler mit den Gruppen unterwegs sein konnte und daher viel schneller war, als geplant. Herzerwärmend fand ich auch eine Bewohnerin des Altenheims am Rollator, die stundenlang am Zieleinlauf auf die Eintreffenden wartete. Zusammenfassend war es auch aus meiner Sicht eine sehr gut organisierte und fast familiär wirkende Veranstaltung, die Menschen aus ganz Europa angezogen hat.

Und der Rest von Schweden hat uns erstaunlich gut gefallen. Vielleicht ist es doch für den ein oder anderen eine Reise wert.

SMART PERFORMANCE CONTROL

MAXXIS-EUROPE.COM



FOLLOW US



BICYCLE

AUTOMOTIVE



MAXXIS



MOTORCYCLE



München – Riva, Ein langer Tag

Autoren: Karsten Schuster und Sebastian Kroll

(Sicht Karsten) Die Idee, mal wieder zum Lago zu fahren, war gefixt, zumal ich bislang noch nie von meiner Haustür aus die Strecke in einem Tag gefahren war. So gewann ich recht schnell Mirko, der mich schon auf vielen MTB-Touren begleitet und sich in diesem Jahr auch ein Rennrad gegönnt hatte. Bei einem Mittagessen erzählte ich Oswald von dem Projekt. Ich kenne ihn zwar schon seit fast 30 Jahren, aber ich war noch nie mit ihm auf dem Velo unterwegs. Zusätzlich wurden dann noch über das Radsportteam Sebastian und Stefan „akquiriert“, sodass die Gruppe gefunden war, allerdings ohne dass wir je zusammen gefahren wären.



3:45 Uhr am Marienplatz



Kurz vorm Tegernsee: es ist schon hell

Also baute ich mal sicherheitshalber einen GPS-Track, den ich in den WhatsApp-Chat stellte, mit dem Response, dass wir auch ohne fahren könnten (was mir selber auch viel lieber war, da ich die geheime Hoffnung hatte, dass wir uns ein wenig verfahren, und ich so meinen ersten 400er zusammen bekommen würde – hat nicht geklappt).

Als Oswald und ich dann um 3:20 h in Unterschleißheim losfahren, habe ich leichte Bedenken, wir könnten den Treffpunkt um 4:30 h an der Kugleralm nicht ganz schaffen. Die Bedenken zerstreut Oswald sehr schnell, als wir die Bundesstraße Richtung München mit Tempo 37 unter die Räder nehmen. Nach einigen „kleinen“ Verkehrssünden bleibt uns sogar noch die Zeit für Fotos am Marienplatz und wir sind bei der Einfahrt in den Perlacher Forst 20 Minuten vor der Zeit.

Nach dem Treffen mit Sebastian (nun zu dritt) beginnt der wohl schönste Teil: mit Sonnenaufgang, Blick in die Berge und auf kleinen Straßen Richtung Tegernsee und Achensee. Zwischenzeitlich legen wir einen Kaffeestopp bei meiner Lieblingsbäckerei Kuhn ein. Da ich wie immer zu wenig Essen eingepackt hatte und die Kühltruhe, die Oswald am Fahrrad hat, leider auch nicht den von mir erhofften Inhalt zeigt, bin ich auf eine Verpflegung unterwegs ange-



wiesen. Spätestens nach dem zweiten Stopp im Inntal zeigt sich aber: hier muss ich mir keine Sorgen machen. Da gab es noch mindestens ein anderes „Bottleneck“ in der Gruppe. Im Nachhinein betrachtet, habe ich unterwegs sogar so viel gegessen, dass ich mich nach der Ankunft am Lago nur noch um die notwendige Hydrierung gemäß bayerischem Reinheitsgebot kümmern muss.

Mit der schönen Fahrt am Achensee entlang, der schnellen Abfahrt ins Inntal und der wahrscheinlich nicht kürzesten Strecke im Inntal (inklusive Auffahrt am Brenner – wir sind ja nicht nach GPS gefahren) ging es zum einzigen knackigen Anstieg auf der Tour – dem Brenner. Anfänglich noch mit merklichem Autoverkehr wurde es aber mit jedem Höhenmeter entspannter und so freuten wir uns schon auf das Treffen mit den beiden letzten fehlenden Mitstreitern der Tour.



Gute Stimmung am Tegernsee

Auch wenn der zweite Teil des Tourberichtes noch folgt, muss ich an dieser Stelle schon einmal mein Resümee ziehen. Es ist immer wieder schön, mit dem Velo unterschiedliche Herausforderungen zu suchen, mit Bikern unterwegs zu sein, mit denen man vorher noch nicht gefahren ist, sich auf die unterschiedlichen Bedürfnisse der Gruppe einzustellen und so ein wirklich schönes gemeinsames Wochenende zu verbringen, an dem jeder wieder etwas Neues entdeckt – Danke an das tolle Team.



Morgenstimmung am Achensee



Matriel am Brenner, das Team ist komplett, v.l. n.r.: Oswald, Mirko, Karsten, Stefan, Sebastian

(Sicht Sebastian) Gut die Hälfte der Strecke ist geschafft, jetzt geht's praktisch nur noch bergab. Zu fünft sitzen wir in einer Pizzeria im Hof der Sterzinger Altstadt: Mirko, Stefan, Karsten, Oswald und ich. Seit Matriel ist unser Team komplett: Stefan und Mirko waren in Matriel dazugestoßen: Stefan direkt von Weilheim kommend, während Mirko den Wagen in Patsch ab-



Die letzte Rampe zum Brenner

gestellt hat, da er noch zu großen Respekt vor der ganzen Strecke gehabt hatte. Karsten und Oswald hatte ich um halb fünf an der Kugleralm getroffen.

Eine Stunde früher zeigt sich schon das erste Licht am Horizont, als ich in Pasing über autoleere Straßen nach Deisenhofen starte. Radwege braucht um diese Zeit niemand. Ab der Kugleralm sind eigentlich nur noch Positionsleuchten nötig und wir rollen gemütlich Richtung Tegernsee, wo wir spontan den ersten Coffee Stop einlegen.

Der Kaffee macht Oswald offensichtlich so gute Beine, dass er die Pace Richtung Achenpass spürbar steigert. Die Ostuferstraße im Morgenlicht ist ein Traum und schnell schießen wir die steile Abfahrt von Maurach nach Jenbach hinunter. Die folgenden flachen 40 Kilometer nach Innsbruck verkürzen wir durch einen zweiten Frühstücksstopp – mein Wirkungsgrad ist einfach miserabel. Nach ein paar Extra-Kilometern und -höhenmetern sind wir endlich auf der alten Brennerstraße, die schon die alten Römer nutzten: steil geht's raus aus dem Inntal, dann mit Panoramablick und wenig Verkehr nach Süden. Aufpassen müssen wir nur auf die Postbusse, die manchmal formatfüllend entgegenkommen.

Ab Matriel sind wir jetzt zu fünft und gehen den unangenehmsten Abschnitt an: die 18 Kilo-



Durchziehen, gleich geht's nur noch runter

meter und 400 Höhenmeter von Matrei zum Brenner: eine enge Bundesstraße mit viel Verkehr, die sich zum Schluss noch richtig aufbäumt.

Dafür beginnt am Brenner die herrlich lange Abfahrt nach Süden. Dem Tempo zuliebe bleiben wir bis Brixen auf der Bundesstraße: sie ist schön breit und der Verkehr hält sich auch in Grenzen. Ab Sterzing schiebt auch das gute Mittagessen weiter an.

Jetzt rollen wir auf dem Etschtal-Radweg, dieser Abschnitt ist reine Kopsache: stur geradeaus mit wenigen Kurven, ausnahmsweise ohne den gefürchteten thermischen Gegenwind. Bei Trento entdeckt Karsten plötzlich ungeahnte Reserven und macht richtig Tempo, sodass wir Punkt neun Uhr abends in Riva ankommen.

Oswald hat große Angst, dass wir später nichts mehr zu essen bekommen, und so fallen wir in der erstbesten Touri-Pizzeria ein: hoch die Tassen, es ist vollbracht: 392 Kilometer in 14 Stunden, also ein glatter 28er Schnitt. Wir sind zufrieden und rollen ins nahegelegene Hotel, von Oswald reserviert.

Den folgenden Samstag gehen alle, bis auf Stefan, mit einem späteren, gemütlichen Frühstück, gefolgt von einem Spaziergang zum See,



Parc Fermé in Sterzing

an. Stefan nimmt den Sieben-Uhr Zug von Rovereto zum Brenner, um rechtzeitig zur Feier des Siebzigsten eines Radsportfreundes wieder daheim in Weilheim zu sein. Selbstredend absolviert er die Fahrt vom Brenner nach Hause auf Achse.

Der Rest beschließt nach einem kurzen Bike-Check, dass ein Tag am Gardasee ohne Radfahren keine Option ist, und nimmt den Mt. Velo unter die Räder: in der Nachmittagshitze ist die Auffahrt angenehm warm, schöne Ausblicke und die auf die Straße gepinselten Namen der Giro-Teilnehmer motivieren. Das feine Abendessen im Stammlokal La Colomba haben wir uns verdient.

Die Heimfahrt am dritten Tag nach einem späten Start in Riva verläuft in Etappen: auf Achse nach Bozen, mit dem Zug weiter zum Brenner (ich war versucht, nicht in den Zug zu steigen), vom Brenner auf Achse nach Patsch – ja, da sind auch Anstiege dabei – und dann mit



Feiern und Kalorien nachladen in Sterzing

'N x CIOVITA

Performance. Individualität. Alles aus einer Hand.

Hochwertige Bike- und Sportswear von Ciovita.



Jetzt im Shop: www.neue-weberei.shop

Du bist Teil eines Vereins oder Teams?

Die **Neue Weberei** begleitet dich von der Idee bis zur fertigen Teamwear.
Mit dem Ciovita Custom System entsteht Bekleidung, die perfekt zu euch passt.

Interesse? Melde dich bei uns.
falk@neue-weberei.de

Persönliche Beratung. Klare Prozesse. Premium-Qualität.

Karstens VW-Bus bis Hofolding, wo die Tour beim Schnitzelwirt endete. Der Fleischfransen war so riesig, dass ich mir nochmal 50 Kilometer verordne, um daheim einschlafen zu können.

Fazit: nächstes Jahr wieder!



So geht Bike und Bahn – in Italien



Heimfahrt – letzter Blick zurück



Riesenschnitzel in Hofolding

A
U
F
G
E
P
A
S
T

Aerfast_5_BMW Club_MY26

Top Tube View

Drivetrain Side View

STORCK Bikes macht ein Teambike für BMW Radsport

Alle Infos bei:
sebastian.kroll@bmw.de

47 Jahre BMW Radsport

Autor: Andy Hörmann

Bei den alten Clubmitgliedern als Andy bekannt, stieß ich, Andreas Hörmann, 1978, zu der BMW Radsportgruppe unter der Leitung von Günter Ippendorf, kurz Ippi genannt. 12 Vorstellungen im Personalbüro hatte es bedurft, bis meine Mitarbeit erwünscht war.

So konnte ich meinem geliebten Radsport ein neues Betätigungsfeld und mir selbst wettbewerbsmäßig eine Struktur geben und im neuen Betätigungsfeld ein kleines Netzwerk als Hilfestellung im Berufsleben aufbauen. Dies gelang mir durch die Radsportgruppe sehr schnell - Danke dafür!



Mein erstes Fahrrad

Wie kam ich nun zum Radsport? Ja, das erste Rad bekam ich als Zwölfjähriger zur Firmung, ein Rosenkranz aus Wien mit 3-Gang Schaltung.

Und wie das Leben so mit uns spielt, konnte ich 1956 im Fernsehen zu Hause zum ersten Mal die Tour de France quasi live miterleben, im Mittelpunkt des Interesses der große Kampf der beiden französischen Giganten Jacques Anquetil gegen Raymond Polidor. Und sofort wusste ich: ein Rennrad muss her. Es dauerte nicht lange, und in der Hauptschule hatte ein Klassenkamerad ein Rennrad zu verkaufen. Mein Taschengeld reichte aus, um das Heißersehnte zu bekommen. Ein Dusika-Modell, ebenfalls aus Wien, hergestellt in den damals nicht unbekanntesten Werkstätten in den Hinterhöfen. Ferry Dusika, ein Wiener Radrennfahrer, der in den 1930-iger Jahren national und international sehr er-



Freiheit auf zwei Rädern

folgreich war, setzte dort seinen Ruhm geschäftlich um. Dieses Rad öffnete für mich nun eine neue Welt, 10-Gang, da waren keine Hindernisse mehr, eine Freiheit, die kaum zu beschreiben war.

Dies war der Beginn einer nicht endenden Liebe zum Radsport, die mich bis heute mit nun achtzig Jahren noch immer gefangen hält, im positiven Sinn.

Nun sitz ich wieder vor meinem PC und schreibe einen Beitrag für das BMW Radsportmagazin 2026, wie ich es damals, als ich noch bei BMW beschäftigt war, bei EF-3 Fahrwerk-Lenkrad, später in der Fahrzeugsicherheit, wo ich den Airbag von Beginn an mit entwickeln konnte und die letzten Jahre das Airbaglabor leitete, jährlich tat, um dem Heft ein wenig Inhalt zu geben. Ja, wo fange ich an, und wo ist die Zeit geblieben. Wie im Fluge sind die Jahre vergangen: kaum waren die ersten wärmenden Sonnenstrahlen wahrgenommen, färbten sich die Blätter wieder. Die Rennsaison ist zu Ende, so ging es Jahr um Jahr und ruck zuck sind es eben 47 Jahre geworden. Lochhofen, eine gemeine Zeitfahrstrecke, und Gindelalm als quälende Bergzeitfahrstrecke wurden als Foto für immer gespeichert.

Ich kann mich noch gut erinnern, wie ich 1978 mit Ippi und Eckehard Bruder die ersten Eintrittsgespräche in die BMW Radsportabteilung führte. Damals konnte ich die Sprüche unseres sportlichen Leiters noch nicht so richtig einschätzen, heute weiß ich damit umzugehen. Hundert minus vierzig Prozent ergaben dann den richtigen Aussageinhalt. So musste jeder seine Erfahrungen erleben, es ist nicht immer Gold was glänzt, man musste einfach durch. Wo sind sie geblieben, die so hoffnungsvoll die Clubmeisterschaft anpeilten und an der Realität scheiterten? Wo sind sie, die damals in den Anfängen des BMW Radclubs die Geschehnisse prägten? Wenn ich so zurückdenke, fallen mir Namen ein wie: Kelemen, Kleemann, Schnei-

der, Jung, Zapletal, Reitberger, Damm, Wimmer, Rehak, Bauer, Unterforsthuber, Stanki, Kainer, Arendt, Becker, Klesel. Wo sind sie geblieben? So manche schöne Stunden verbrachten wir gemeinsam. Im Wettkampf oder danach beim gemütlichen Zusammensein, wo immer eine Gaststätte in der Nähe war, oder beim Ausgleichsport, Sommer wie Winter. Warum hört man nichts mehr von diesen Kollegen, es waren doch schöne Zeiten, oder? Nun, leider mussten wenige von uns gehen, aber wo bleibt der Rest?

Doch zurück in die Vergangenheit. Die ersten Radsporttage auf dem Testgelände, wo wir noch ohne viel Unterstützung die Limokisten schleppten, Würstel kochten, die Bänke, Tische, Schirme und Zeltplanen aufstellten, um so manchem Gewitter zu trotzen. Unvergesslich auch die ersten Vierer-Mannschaftszeitfahren auf dem Testgelände.



Damals war der Kopfschutz noch aus Leder

So einige Entwicklungsvorstände und Bereichsleiter waren zugegen, um die Siegerehrungen vorzunehmen. Sturzhelme gab es noch nicht, der von der Bahn bekannte Sturzring aus Leder wurde sporadisch eingesetzt.

Die Trikots und Hosen waren noch aus Wolle und ohne Werbung. Die Firma Rotmoos belieferte uns damals mit den ersten BMW-eigenen Entwürfen. Heute kann es nicht bunt genug sein. Die weißen Socken kurz und ohne Beschriftung waren mit den rasierten Beinen das Kennzeichen eines Radsportlers, der die Sache ernst meinte und auch so auftrat. Was kostete es mich an Überzeugungskraft, diese Einstellung weiterzugeben. Unvergessen die Rennen zur jährlichen Clubmeisterschaft, Zeitfahren, Straßenrennen, Bergzeitfahren und Kriterien.

Zur Technik: Campagnolo prägte für Jahrzehnte das Geschehen. Fünfgang war der Standard. Sechs Ritzel waren schon was Besseres. Regina hieß die Firma. Dann geschah das Unerwartete. Die Radsportwelt wurde aus dem fernen Osten mit Innovationen in den Grundfesten erschüttert. Shimano aus Japan war der aufgehende Technikplayer. Die ersten Rasterschaltungen waren auch für die Ungeübten die Rettung, das Kettenschleifen und Rattern gehörte der Vergangenheit an. Noch heute erinnere ich mich an Mister Jung am Radsporttag, wo er Runde um Runde das Kettenschleifen einfach ignorierte. Der nächste Techniksprung kam aus Frankreich, Europa du hast dich wieder zurückgemeldet, Look war der Name, der den Pedalhaken mit Riemen über Nacht vergessen ließ. Die Stürze, die bei der Umstellung damals resultierten, möchte ich nicht zählen. Wer behauptet, dies war kein Problem, der lügt. Das Quietschen in den Schuhplatten, das brutale Zuziehen des Pedalriemens gehörte der Vergangenheit an. Als nächster Schritt wurden die Schalt- und Bremszüge unter das Lenkerband verlegt. Siebenfach war Standard und die Achtfach-Gruppe von Shimano war der nächste Sprung. Doch

noch nicht genug, die Schalthebel verschwanden in den Bremsgriffen. Die Japaner zeigten uns mehr als deutlich, wo die Innovationen herkommen. Campagnolo blieb nichts anderes übrig, als spät aber doch noch präsent, nachzuziehen. Wo man früher mit Brachialgewalt den eingelegten Gang durchdrückte, die Hand blieb am Lenker, wird heute im Getriebe geschaltet, als wenn Rühreier geschlagen würden. Und es geschah doch noch ein Wunder, wie der Phönix aus der Asche erstrahlte Campa zu neuem Ruhm, neunfach und Ergopower, da hatte Japan nichts mehr zu lachen. Nächster Schritt, der Schlauchreifen geklebt, wurde durch Drahtreifen ersetzt. Aluminium-Rahmen eroberten die Szene, die Rohre wurden immer dicker, ovaler und der Luftwiderstand ein neues Thema: Aerorahmen. Der Triathlon veränderte die Sitzposition und Lenkerauflieger waren nun erlaubt. Als nächster Schritt im Rahmenbau war das Schlagwort „Carbon“, welches alles wieder veränderte. Doch was nützt dies alles, wenn kein gut trainierter Körper die Beinchen rotieren lässt und die Kurbeln wie beim BMW Boxer die Leistung auf die Straße bringen?

Unvergessen auch die Zeiten, als wir im Olympia Radstadion die Abendrennen fuhren. Eine Bahnmaschine mit starrer Nabe war hier die Bedingung. Unvergessen auch die harten Positionskämpfe, wenn die Ablöse klappte und wie aus dem Kanonenrohr beschleunigt wurde. Später dann in der Olympiaaufwärmhalle konnten wir jeweils donnerstags trainieren und den berühmten Schleudergreif anwenden. Ein Erlebnis. Ebenso das entgeisterte Gesicht der Offiziellen, wenn Ippi und ich links statt rechtsrum eine Runde drehten.

Da waren dann noch die sehr schönen Tage, als wir per Auto die Toskana zu unserem Trainingsgelände auserkoren. Da erinnere ich mich noch gerne, als wir im Regen fuhren und unverhofft an einer verlassenen Therme haltmachten. Das altertümliche Becken erwies sich

als wahrer Jungbrunnen, da das Wasser unerwartet von einer warmen Quelle gespeist wurde.

Das wunderbare Abendessen in der "La Fattoria" in Chiusi 1985, wo unser Tagesabschluss ein kulinarischer Traum wurde. Ebenso die Tage bei Franco sind unvergessen. So vergingen die Jahre im Fluge. Mallorca war nun das Reiseziel schlechthin.

Durch die günstigen Flugpreise war die Trainingsinsel kein Traum mehr sondern Wirklichkeit. Wir lernten Spanien, Portugal und den Süden Italiens kennen und holten uns dort die Form für den Sommer.

Das Mountainbike eroberte die Szene und viele schöne Touren in der näheren Umgebung sowie in den Alpen waren das logische Ziel. Ich



Mountainbiken

war nicht immer dabei, aber wo ich mitfuhr, blieben schöne Erinnerungen.

Die Jahre vergingen, der Ruhestand rückte näher, sodass ich 2005 in Altersteilzeit wechselte, und den Wohnsitz von München Putzbrunn nach Bad Reichenhall verlegte, unweit meines Elternhauses in Salzburg. Ich legte mir ein Wohnmobil zu, und ab ging es in den Süden, immer das Rennrad mit dabei. So wurden es zehn Jahre, in denen ich von Oktober bis Juni die Zeit in Sizilien verbrachte. Immer war das Rennrad ein Teil meines Ruhestandes.

Bedingt durch die Entfernung war der Kontakt zur BMW Radsportgruppe zwangsweise abgebrochen. Das Sprichwort "aus den Augen, aus dem Sinn" wurde zur Realität, doch in Gedanken war ich öfters in München. 2016 erfüllten wir uns den Traum und kauften ein Grundstück in Krauchenwies in der Nähe vom Bodensee. Dieses Gebiet war mir ja bekannt durch die mehrmalige Teilnahme an der Bodensee-Rundfahrt. Bedingt durch den damaligen mehr als günstigen Quadratmeterpreis von 60.-Euro voll erschlossen, war die Entscheidung leicht gefal-



Mein Reich

len, im Vergleich zu den unbezahlbaren Preisen in München und Salzburg. Mit viel Eigenarbeit konnten wir bald ins eigene Heim einziehen. Wichtig für mich, ein eigenes Zimmer und eine Werkstatt mit Radabteil.

Leider verstarb meine Frau im Jahr 2019. Das habe ich dank meiner sportlichen Lebensweise, dem geliebten Radsport und der Erkenntnis, es kommt, wie es kommt, akzeptiert. Wenn es dann nicht mehr zum Aushalten war, setzte ich mich auf mein Rennrad und fuhr mir den ganzen Frust und Schmerz aus den Beinen.



Meine Therapie: Radfahren

Auch schwor ich mir: Da musst du durch, Zehntausenden geht es ebenso, und die schaffen es auch. Durch den Ausbau des Dachgeschosses und der Restauration einer Vespa

Baujahr 1956 wurde mir nie langweilig und ich war positiv beschäftigt.



Immer was zu tun

Heute ist es immer noch das Rad, sei es Mounty, Rennrad oder Oldtimer, ein bestimmender Teil meines Lebens. Insbesondere durch den Klimawandel und der uns auferlegten Reduzierung des CO₂ Ausstoßes, ist mein Anteil so niedrig, dass ich kein schlechtes Gewissen habe. Heute bin ich 80 Jahre alt und fühle mich dank des Radsports wie 60.

Dann im Jahr 2024 sagte ich zu mir "hey Andy" ruf doch mal den Ippi an oder schreib ihm

eine Mail, das kann doch nicht so schwer sein. Gesagt getan, der Kontakt war wieder hergestellt nach fast zwanzig Jahren: der Entschluss, das BMW Sommerfest beim Kanuclub in München wieder zu besuchen, war fest gezurrt. Und es freute mich riesig, die noch verbliebenen Spezln im Jahr 2024 wieder zu treffen. 2025 war es wieder so weit und der Nachmittag und Abend waren es wert, dabei zu sein. Danke an Franz, Poldi, Ippi, Norbert und Egon, die ich vermisste.



Die alten Spezln

Beim Wiedersehen die alten Zeiten wieder aufleben zu lassen, war das Kommen wert. Wo sind nur all die anderen geblieben? Ich kann mir nicht vorstellen, dass sportliches Radfahren nur zeitlich begrenzt sein kann. Ich möchte keinen Tag missen, wenn ich wieder meine Runde drehen kann und die Speichen in der Sonne blitzen, oder wenn ich meine Oldtimer mit Schlauchreifen benütze, ein Fahrgefühl unbeschreiblich, Ich besitze auch einen Carbonrenner, aber noch ohne elektronische Schaltung und Batteriebetrieb sowie Scheibenbremsen, der jedoch vom Fahrgefühl nicht vergleichbar ist.

Was wird das nächste Rad sein? Brauche ich wirklich ein Neues? Das sind die Fragen, wenn ich das neueste Tour Rennradmagazin durchlese und für einen Renner der Top Klasse



Mein Carbonrenner

fast 14.000.- Euro hinblättern muss: ein Wahnsinn, aber der Markt gibt es her. Ich werde dies nicht tun, versprochen, obwohl es mich schon reizen würde, so ein Fahrrad vierzehn Tage lang zu bewegen.

So nun liebe BMW- Radler, dies war ein kurzer Abriss der letzten 47 Jahre. Hoffentlich nicht zu langweilig beim Lesen. Doch zum Schluss ein paar Bemerkungen für das Leben: Auch wenn uns mancher Schicksalsschlag erwischt, immer das Positive sehen, es hätte schlimmer kommen können. Meine zwei Leitsprüche lauten: 1. geht nicht, gibt es nicht, 2. ich will.

Diese zwei Leitfäden führten mich durch das bisherige Leben mit all den Höhen und Tiefen. Ich wünsche euch allen weiterhin eine schöne Zeit mit dem geliebten Rennrad und ich freue mich auf ein weiteres Wiedersehen, sei es beim jährlichen Sommerfest oder bei mir zu Hause. Und falls ihr Lust habt mich zu besuchen, die Tür steht immer offen und für eine Tasse Kaffee oder eine kleine Ausfahrt bin ich jederzeit zu haben. Meine Mail-Adresse: a.hoerm@web.de, oder am Telefon 0172 7020675.

Ich hoffe, diese Rückschau erweckt bei vielen wieder die Liebe zum Radsport (nun nur mehr als Spaß und Genuss). Lasst die Speichen wieder in der Sonne blitzen und freut euch auf jeden neuen Tag.

Euer Radspezl Andy

BMW Radsport Workride Challenge 2025

Autor: Patrick Raith

Bei dieser Challenge gilt es, so viele Pendelfahrten wie möglich zu sammeln, welche ich über ein Excel auswerte. Jeder Teilnehmer hinterlegt seine Strecke und meldet monatlich, wie oft sie oder er es geschafft hat, mit dem Fahrrad in die Arbeit zu radeln. Durch die Auswertung wollen wir uns gegenseitig zum Pendeln motivieren.

Wir hatten 2025 insgesamt 27 aktive Radfahrer und Radfahrerinnen und sind zusammen 79.968 km in die Arbeit geradelt. Das entspricht zwei Umrundungen der Welt. Darauf können wir stolz sein. Im Rahmen der Weihnachtsfeier wurden die fleißigsten Pendler geehrt, das wollen wir auch 2026 wieder so durchführen.

Wir freuen uns immer über neue Mitstreiter bei unserer Auswertung und wollen uns weiter steigern. Macht dafür bitte weiterhin Werbung. Für die Teilnahme ist keine Mitgliedschaft bei BMW-Radsport erforderlich. Es genügt eine E-Mail an: patrick.raith@bmw.de

| | | Fahrten | km gesamt |
|----|----------------------|----------------|---------------|
| 1 | Schleicher Bernd | 169 | 8450 |
| 2 | Kroll Sebastian | 178 | 6855 |
| 3 | Mundorf Joerg | 108 | 5400 |
| 4 | Friedrich Robert | 68 | 4624 |
| 5 | Gologan Corin | 90 | 4464 |
| 6 | Nafziger Claus | 101 | 4343 |
| 7 | Mauder Frank | 206 | 4120 |
| 8 | Roessgen Peer | 168 | 3360 |
| 9 | Szoldattis Stefan | 187 | 3254 |
| 10 | Raith Patrick | 160 | 3200 |
| 11 | Ebert Günter | 93 | 2976 |
| 12 | Köck Alexander | 87,5 | 2975 |
| 13 | Lange Christian | 117 | 2785 |
| 14 | Rückert Erich | 98 | 2744 |
| 15 | Renner Ralf | 154 | 2618 |
| 16 | Brunies Falko | 50 | 2600 |
| 17 | Dingerkus Simon | 137 | 2465 |
| 18 | Radwer Josef | 68 | 2312 |
| 19 | Reim Christian | 35 | 2310 |
| 20 | Schundau Christian | 186 | 2232 |
| 21 | Ehrmann Oswald | 22 | 2112 |
| 22 | Babbe Sven | 26 | 1040 |
| 23 | Schnelle Frank | 87 | 870 |
| 24 | Wenning Markus | 26 | 780 |
| 25 | Gugel Stefan | 27 | 675 |
| 26 | Sanchez-Ortega Elisa | 19 | 357 |
| 27 | Arth Eugen | 1 | 47 |
| | Gesamt 2025 | 2.668,5 | 79.968 |



**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 2025

46. BMW Vierer-Mannschaftszeitfahren am 28.09.2025

| Platz | Team | Gesamtzeit | Durchschn.- Geschwindigk. |
|---------------------------------|------------------------------------|----------------|------------------------------|
| Sprint, Mixed Teams | | | |
| 1 | TSV Gaimersheim | 12:49:26 vorm. | 47,21 |
| 2 | MTU Aero Engines AG - Team PW1100 | 12:56:04 vorm. | 41,63 |
| 3 | RSC Elkofen | 12:58:19 vorm. | 40,02 |
| Sprint, Herren Teams | | | |
| 1 | Canyon Factory Racing - MACH:4 | 12:51:48 vorm. | 45,06 |
| 2 | Schranz 04 Racing #3 | 12:52:34 vorm. | 44,40 |
| 3 | GBM - Gebückte Minga | 12:53:40 vorm. | 43,49 |
| 4 | EJ200 | 12:53:56 vorm. | 43,27 |
| 5 | SV Höhenberg | 12:54:03 vorm. | 43,18 |
| 6 | SV-Albaching-Radsport | 12:55:55 vorm. | 41,74 |
| 7 | Team Vossius | 1:00:31 vorm. | 38,57 |
| Klassik, Inklusion Teams | | | |
| 1 | Naturafit Renntandem | | 40,06 |
| Klassik, Damen Teams | | | |
| 1 | /49ers - klein aber oho Next Level | 1:41:00 vorm. | 41,58 |
| 2 | Schranz 04 Racing Girls | 1:45:26 vorm. | 39,83 |
| DNS | Schranz 04 Racing Girls 2 | DNS | |
| Klassik, Mixed Teams | | | |
| 1 | AEROSQUAD | 1:30:29 vorm. | 46,42 |

Ergebnisse 2025

46. BMW Vierer-Mannschaftszeitfahren am 28.09.2025

| Platz | Team | Gesamtzeit | Durchschn.- Geschwindigk. |
|------------------------------|--|---------------|------------------------------|
| Klassik, Herren Teams | | | |
| 1 | Next Level Racing | 1:21:50 vorm. | 51,32 |
| 2 | Der 4er – Neues Modell. Originalteile. | 1:22:39 vorm. | 50,81 |
| 3 | Next Level Racing Team II | 1:25:42 vorm. | 49,01 |
| 4 | Schranz 04 Racing Roadbike 1 | 1:28:06 vorm. | 47,67 |
| 5 | BMW Team RamboZambo powered by Maxxis | 1:28:12 vorm. | 47,62 |
| 6 | Schranz04 BackUp | 1:28:36 vorm. | 47,41 |
| 7 | RSC Kempten Newmen & Friends | 1:28:47 vorm. | 47,30 |
| 8 | Die Haarigen | 1:29:14 vorm. | 47,07 |
| 9 | Next Level Racing III | 1:29:23 vorm. | 46,99 |
| 10 | Next Level Racing IV | 1:30:46 vorm. | 46,28 |
| 11 | Team Radfreunde Hilpoltstein 1 | 1:31:21 vorm. | 45,98 |
| 12 | Maxxis (Europe) Laktatexpress - powered by Prinz Eugen & Magnesium Pur RR | 1:32:19 vorm. | 45,50 |
| 13 | Schranz 04 Racing - Road Bike (HEAVY DUTY) | 1:32:54 vorm. | 45,21 |
| 14 | RSC Straubing 1983 e.V. | 1:33:22 vorm. | 44,98 |
| 15 | Rohde&Schwarz Team 1 | 1:33:43 vorm. | 44,82 |
| 16 | Gruppetto der guten Laune | 1:34:13 vorm. | 44,58 |
| 17 | RSC Elkofen | 1:34:26 vorm. | 44,48 |
| 18 | Kettenkarusell | 1:34:35 vorm. | 44,41 |
| 19 | Rohde&Schwarz2 | 1:36:56 vorm. | 43,33 |
| 20 | BMWiseguys powered by Maxxis | 1:41:47 vorm. | 41,27 |
| DNF | DranbleibER | DNF | |

Ergebnisse 2025 Endergebnis

Clubmeisterschaft 2025

| Platzierung | Altersklasse | Name | gefahrte Rennen | Gesamtpunkte |
|-------------|--------------|------------------------|-----------------|--------------|
| 1 | H | Meier Christoph | 6 | 231 |
| 2 | S3 | Janssen, Harry | 7 | 210 |
| 3 | S2 | Paduschek, Jan | 8 | 200 |
| 4 | S3 | Ehrmann, Oswald | 7 | 195 |
| 5 | S4 | Legner, Stefan | 10 | 195 |
| 6 | H | Bessler, Christoph | 5 | 191 |
| 7 | S2 | Reim, Christian | 6 | 191 |
| 8 | S3 | Kroll, Sebastian | 10 | 184 |
| 9 | S3 | Genender, Peter | 8 | 175 |
| 10 | S3 | Kirsch, Alexander | 4 | 143 |
| 11 | H | Zellner, Maximilian | 4 | 125 |
| 12 | H | Stroetmann, Hendrik | 4 | 109 |
| 13 | S3 | Schouren, Frank | 3 | 101 |
| 14 | S3 | Müller, Carsten | 3 | 100 |
| 15 | S2 | Fabian, Karsten | 3 | 89 |
| 16 | S3 | Renner, Stephan | 3 | 81 |
| 17 | H | Diepold, Fabian | 2 | 73 |
| 18 | H | Wagenstätter, Matthias | 2 | 66 |
| 19 | S2 | Libera, Robert | 2 | 61 |
| 20 | H | Zündorf, Nico | 1 | 40 |
| 21 | S2 | Quandt, Christian | 1 | 37 |
| 21 | S3 | Schober, Wolfgang | 1 | 37 |
| 23 | S2 | Lysk, Matthias | 1 | 35 |
| 24 | S3 | Schütz, Christian | 1 | 34 |
| 25 | S4 | Durach, Bernd | 1 | 32 |
| 26 | S3 | Farmer, David | 1 | 31 |
| 27 | S3 | Popp Markus | 1 | 29 |
| 28 | S4 | Mauder, Frank | 1 | 27 |
| 28 | S3 | Kehr, Tilo | 1 | 27 |
| 30 | S3 | Gugel, Stefan | 1 | 26 |
| 30 | S3 | Stangl, Mike | 1 | 26 |
| 32 | S3 | Schleicher, Bernd | 1 | 20 |

Ergebnisse 2025 Top 5 Einzelwertung

Clubmeisterschaft Rennen 2025

| Nr. | Datum | Clubtraining | Distanz |
|-----|------------|--|------------------------------------|
| 1. | 24.04.2025 | Einzelzeitfahren Olympiastraße | 7,98 km / 70 Hm - 7,98 km / -70 Hm |
| | | 1. Meier, Christoph - 21:01; 2. Bessler, Christoph - 21:05; 3. Janssen, Harry - 22:14; 4. Müller, Carsten - 22:27; 5. Zellner, Maximilian - 22:45 | |
| 2. | 08.05.2025 | Einzelzeitfahren Steinbach-Grunertshofen | 26,5 km / 141 Hm |
| | | 1. Meier, Christoph - 36:44; 2. Kirsch, Alexander - 38:40; 3. Janssen, Harry - 38:43; 4. Paduschek, Jan - 40:40; 5. Legner, Stefan - 41:34 | |
| 3. | 20.05.2025 | Bergzeitfahren Schäftlarn | 2,0 km / 90 Hm; 2,28 km / 105 Hm |
| | | 1. Meier, Christoph - 9:34; 2. Bessler, Christoph 9:59; 3. Schouren, Frank - 10:16; 4. Kirsch, Alexander - 10:19; 5. Diepold, Fabian - 10:34 | |
| 4. | 03.06.2025 | Einzelzeitfahren Pellheim | 18,81 km / 180 Hm |
| | | 1. Meier, Christoph - 25:32; 2. Quandt, Christian - 25:57; 3. Janssen, Harry - 26:42; 4. Paduschek, Jan - 27:45; 5. Zellner, Maximilian - 27:50 | |
| 5. | 24.06.2025 | Bergzeitfahren Andechs | 3,92 km / 137 Hm |
| | | 1. Diepold, Fabian - 7:47; 2. Bessler, Christoph - 7:48; 3. Schouren, Frank - 7:52; 4. Müller, Carsten - 8:16; 5. Ehrmann, Oswald - 8:26 | |
| 6. | 03.07.2025 | Einzelzeitfahren Steinbach-Grunertshofen | 26,5 km / 141 Hm |
| | | 1. Bessler, Christoph - 36:05; 2. Schober, Wolfgang - 37:22; 3. Janssen, Harry - 37:36; 4. Maier, Christoph - 37:44; 5. Paduschek, Jan - 39:38 | |
| 7. | 06.07.2025 | Einzelzeitfahren Aschheim | 38,8 km / 20 Hm |
| | | 1. Bessler, Christoph - 46:56; 2. Meier, Christoph - 48:33; 3. Lysk, Matthias - 51:53; 4. Schütz, Christian - 52:20; 5. Janssen, Harry - 52:25 | |
| 8. | 17.07.2025 | Bergzeitfahren Kesselberg | 4,24 km / 218 Hm |
| | | 1. Zündorf, Nico - 11:00; 2. Paduschek, Jan - 11:54; 3. Wagenstetter, Matthias - 12:02; 4. Kroll, Sebastian - 12:11; 5. Renner, Stephan 13:07 | |
| 9. | 11.09.2025 | Radbahn Augsburg | 200 m / 4000 m |
| | | 1. Kirsch, Alexander - 0:12,801 / 4:58,031; 2. Janssen, Harry - 0:13,521 / 5:08,148; 3. Reim, Christian - 0:13,706 / 5:29,733; 4. Fabian, Karsten - 0:13,967 / 5:44,156; 5. Legner, Stefan - 0:14,033 / 5:56,808 | |
| 10. | 13.09.2025 | Bergsprint Porsche Gran Fondo, Weissach | ca. 5 Hm |
| | | 1. Ehrmann, Oswald - 9:78; 2. Reim, Christian - 9,89; 3. Legner, Stefan - 10,41; 4. Kroll, Sebastian - 10,62; 5. Fabian, Karsten - 12,08 | |

Termine 2026

| Datum | Veranstaltung |
|---------------|--|
| 28.03. | RR-Saisonöffnungsausfahrt / Abschlussfahrt Winterpokal |
| 29.03. | MTB-Saisonstart-Ausfahrt auf Trails u. Gravel |
| 31.03. | 18 Uhr Start wöchentliche Dienstags-Rennrad-After-Work-Ausfahrten München Nord und Teilnahme an BMW Clubtraining |
| 01.04. | 17 Uhr Start wöchentliche Mittwochs-MTB-After-Work-Ausfahrten mit DAV/PAF |
| 23.04. | 1. EZF Olympiastraße |
| 25.04.-03.05. | RR-Saisonvorbereitung Istrien mit Sebastian (beschränkte TN-Zahl) |
| 01.05.-20.08. | Ruhpolding - Chiemgau King (eintägig) (MTB Challenge, ohne Zeitnahme) |
| 02./03.05. | Riva MTB Marathon und Festival, ITA |
| 07.05. | 1. BZF Kesselberg |
| 17.05. | Angerberg MTB Marathon, AUT (MTB Challenge) |
| 19.05. | 2. BZF Schäftlarn |
| 30.05. | Klatovy MTB Marathon, CZE (Marathon-Man.EU) |
| 31.05. | Marathon Carinthia 200 Villach |
| 02.06. | 2. EZF Pellheim |
| 11.-16.06. | Retour de Debrecen |
| 13.06. | Pfronten MTB Marathon, GER (MTB Challenge) |
| 13.06. | 12H-MTB-Rennen RC Schnaittachtal, GER |
| 18.06. | 3. BZF Andechs |
| 18.-21.06. | Alpentour Trophy Schladming, AUT |
| 19.-21.06. | Muc-Gardasee-One-Day (bei Schlechtwetter 17.-19.07.) |
| 20.-21.06. | 24h MTB Heavy24 Chemnitz, GER |
| 21.06. | Frankenbike Marathon Trieb, GER (MTB Challenge/Marathon-Man.EU) |
| 28.06. | Ausfahrt mit Porsche bei Ulm, keine Wertung |
| 02.07. | 3. EZF Steinbach-Grunertshofen |
| 04.07. | Traditionelles Sommerfest im Deutschen Kanuclub, Thalkirchner Brücke, ab 15 Uhr |
| 05.07. | 4. EZF über 40 km Ascheim |
| 11./12.07. | 24h Rennen Kelheim |
| 11.07. | Kronplatz MTB Marathon, ITA (MTB Challenge) |
| 16.07. | 5. EZF Steinbach – Dünzelbach |
| 18.07. | Salzkammergut Trophy Bad Goisern, AUT (MTB Challenge/Marathon-Man.EU) |
| 25./26.07. | Rad am Ring (RR, MTB, Gravel) |
| 01.08. | M3 Montafon MTB Marathon Schruns, AUT (MTB Challenge) |
| 02.08. | EBM MTB Marathon, GER (Marathon-Man.EU) |
| 08.08. | Ironbike Marathon Ischgl, AUT (MTB Challenge) |
| 12.09. | Wertung # 9: Porsche Granfondo in Weissach |
| 17.09. | 6. EZF und Sprint 4000 m / 200 m, Radbahn Augsburg |

Termine 2026

| Datum | Veranstaltung |
|---------------|---|
| 20.09. | 47. Int. Vierer-Mannschaftszeitfahren über 70 und 40 km |
| 26.09. | King of the Lake: Attersee Zeitfahren |
| 31.10.-03.11. | MTB-Saisonabschluss Gardasee |
| 04.12. | Traditionelle Weihnachtsfeier * |

| | |
|--|---|
| | Rennradveranstaltung der BMW Radsport: Clubtraining, Zeitfahren, Touren |
| | Rennradveranstaltungen extern |
| | MTB-Veranstaltungen der BMW Radsport |
| | MTB-Veranstaltungen extern |
| | Get Together |

* Termine und Details bitte unbedingt auf unserer Homepage prüfen!

Impressum

BMW Sportgemeinschaft e.V.

Hauspost: BSK-SG

Petuelring 130

80788 München

Homepage: <https://bmw-radsport.de>

Abteilung Radsport

Abteilungsleiter

Oswald Ehrmann

Reindlstraße 13

85276 Pfaffenhofen

Telefon: +49 173 9920586

E-Mail: o.ehrmann@gmx.de

Stellv. Abteilungsleiter, Kassier

Sebastian Kroll

Paul-Hösch-Straße 15

81243 München

Telefon: +49 176 56595748

E-Mail: basti@einem.net

Geschäftsstelle, Lizenzen,

Mitgliederanmeldung

Stephen Davison

Würmtalstraße 180

81375 München

Telefon: +49 151 60139118

E-Mail: stephen.davison@bmw.de

Redaktion Radsportmagazin

Sebastian Kroll

Paul-Hösch-Straße 15

81243 München

Telefon: +49 176 56595748

E-Mail: basti@einem.net

Jürgen Knupe

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

Auflage

400 Stück

Titelbild

BMW Clubtraining

AFR KFZ GUTACHTEN

- Unfall- & Schadensgutachten
- Fahrzeug- & Gebrauchtwagenbewertung
- Kurzgutachten & Kostenvoranschläge
- Beweissicherung



www.afr-gutachten.com

**Vertrauen sie unseren Experten:
Professionelle, qualitative KFZ-Gutachten im Großraum München**

AFR ENGINEERING

- Automotive
- Produktentwicklung
- Elektronik & Software
- Produktion & Logistik



www.afr-engineering.com

Details und das Ganze im Auge

STORCK

Fascenario goes Gravel!

Fascenario.X Launch Edition

Das Herzstück des Fascenario.X ist der leichte Carbonrahmen, der direkt aus der erfolgreichen Fascenario-Plattform hervorgeht. Diese Basis wird gezielt für den Gravel-Einsatz weiterentwickelt und mit speziell abgestimmten Komponenten kombiniert. Mit einem Komplettgewicht ab nur 7,1kg setzt das Fascenario.X Maßstäbe im Segment der High-Performance Gravelbikes. Diese außergewöhnliche Leichtigkeit ermöglicht eine direkte Beschleunigung, hohe Agilität und ein Fahrgefühl, das sonst eher klassischen Rennrädern vorbehalten ist.

ab 5.899€
storck-bikes.com

