DER PLATTFUSS

Zeitschrift der Radsportgemeinschaft Blankenese e.V.

Jahrgang VI | Heft X | Mai 2006

Aus dem Inhalt

Impressum	2
Vorwort von Tom	3
Leistungsdiagnostik	4
Polizei-Fahrradstaffel	6
Trittico-Ankündigung	10
"Branchenbuch"	11
Kurznachrichten	12
Bordeaux-Madrid Teil 1	14
Tandem als Fahrer	20
Tandem als Beifahrer	23
Pinnwand	24

Auf dem Titelfoto zu sehen: Radtraining auf Mallorca, Frühjahr 2006, fotografiert von Thomas Lemcke

Impressum

Vereinszeitung der Radsportgemeinschaft Blankenese e.V.
Ausgabe Nr. X, Mai 2006
"DER PLATTFUSS" erscheint zweimal im Jahr.

Auflage: 180 Exemplare
Verantwortlich im Sinne des Presserechts: Tom Soltau

Herausgeber:
RSG Blankenese e.V.
c/o Zweiradshop Lieb
Hasenhöhe 5
22586 Hamburg

Druck:
P+N Offsetdruck KG
Dammtorstraße 29
20354 Hamburg

Redaktion:
Arne Naujokat
Jan-Hauke Schuchmann
Tom Soltau

Gestaltung:
Arne Naujokat, arnenaujokat (ät)alice-dsl.de, 040/31706674

Moin moin,

wenn Ihr diese Zeilen lest, ist hoffentlich der Frühling langsam eingekehrt. Am heutigen Sonntag war es leider noch sehr kalt (6°). Trotzdem hat die Ausfahrt Spaß gemacht. Seit zwei Sonntagen fahren wir wieder eine 'moderate Runde' vom Laden aus. Zusammen starten und zusammen ankommen.

An jedem 1. Sonntag findet zurzeit die so genannte ‚Hafenrundfahrt' statt. Das bedeutet, es wird NICHT gebolzt, sprecht mich bitte vorher an. Sofern eine RTF an diesem Sonntag stattfindet, kann es sein, dass kein ‚Leithammel' da ist. Was aber nicht bedeutet, dass nicht trotzdem ‚in diesem Stil' gefahren werden kann.

Es sind also alle eingeladen sich mal wieder am Laden zum gemeinsamen Radeln sehen zu lassen, besonders diejenigen, die sich nach früheren Zeiten zurücksehnen, als diese Fahrtweise noch unser Standard war.

Wichtige Neuigkeiten findet Ihr unter den Kurznachrichten in diesem Heft.

Für das Wintertraining gibt es in diesem Jahr mehrere Alternativen, nutzt die Vergünstigungen für die RSG, damit auch in den nächsten Jahren diese Möglichkeiten weiter bestehen.

Neu ist auch das Branchenverzeichnis: Mitglieder für Mitglieder, nutzt die Möglichkeiten, die sich dadurch bieten.

Martin Huber hat seine, mir durch Erzählungen seinerseits direkt nach der Tour bekannten, Erfahrungen in einen Artikel gepackt; ich sag nur HUT AB, wer solche Grenzerfahrungen gemacht hat und darüber so packend berichten kann.

Die Vattenfall (Ex HEW-) Cyclassics sind ausgebucht, aber es gibt inzwischen mindestens drei Startplätze für die 100er Tour von Vereinsmitgliedern abzugeben (Sturz- bzw. Verletzungsopfer).

In diesem Zusammenhang: Wenn jemand einen Unfall gehabt hat, möge er sich bitte mit unserem Schriftführer Frank Uhlemann in Verbindung setzen.

Ich wünsche Allen eine unfall- und defektfreie Saison mit vielen schönen Kilometern auf dem Rad

Meine erste Erfahrung

Leistungsdiagnostik

Wahrscheinlich war Doc Martens vor etlichen Inkarnationen Sklaventreiber oder Erfinder der Folterbank.
Na ja, jedenfalls klingelte ich noch hoch motiviert an der Praxistür (ruhiger entspannter Puls 190).
Die Tür ging auf (Flucht? Ich hatte gehört, es wird Blut abgenommen). Ein harter Mann kneift nicht, Augen zu und durch.
Herzlichst wurde ich von Doc Heinz Martens begrüßt und gleich in die „Folterkammer“ geschleust. Ich hatte nicht mal Zeit, mit seinen Mädels zu flirten.
Jetzt wurde ich erstemal in die Arbeitsweise der ‚Foltergeräte‘ eingeführt.
EKG, Sauerstoffaufnahme, Pulsmesser und was alles noch so noch auf mich zukommt, bis jetzt alles EASY.
Zu Beginn ist ein ausführliches Gespräch über den Gesundheitszustand und Krankheiten, die Mann/Frau gehabt hat, erforderlich.
Es waren so die ‚übliche‘ Fragen: „Wie viel Liter Bier man in einer Stunde durch einen Mallestrohhalm trinken kann.?“ usw.
Der Anfang ist das Beste, ab auf die Couch und entspannen. Heinz versuchte jetzt, einige Elektroden für das EKG an meiner behaarten Brust (ich rasierte mir NUR die Beine) zu befestigen, denn als erstes wird der Ruhepuls ermittelt.
Nachdem die Elektroden durch eine Brusthaaramputation endlich hielten, durfte ich mich von dieser Tortur erst einmal erholen und auf die Couch begeben.
Ich lag also gaaaaaaaaanz entspannt auf der Couch, meine Abteilung, der Puls war von 190 schon auf 100 gesunken, es ging also bergab mit mir und meinem Puls. Bei 80 Pulsschlägen klopfte es an der Tür.
Mona schwebte in den Raum, ihr könnt euch ja denken was jetzt passiert war, aus war es mit meinem Ruhepuls, war ja klar, jeden Moment muß die Pulsuhr explodieren. Schon über 190, ich versuchte, mir nichts anmerken zu lassen.
Leider zeigte Heinz Computer Bildschirm alle Daten gnadenlos an. Na ja, „C’est la vie“...
Meine Uhr hält, wow, Qualität zahlt sich eben aus, war ein Polarpulsmesser, geiles Teil. Mona düste elegant durch die Tür, mein Puls nahm wieder normal Werte an.
Nachdem der Ruhepuls feststand (ich sage lieber nichts, selbst Ulle würde vor Neid erblassen), ging es ab aufs Fahrradergometer.
Ihr kennt ja sicherlich „Star Wars, Krieg der Sterne“; Lord Vader, der schwarze Bösewicht. Ich sah genauso aus wie Lord Vader, nachdem ich die Atemmaske der Spirometrie aufhatte.
Heinz erklärte mir, mein Abgas würde damit gemessen.
Das war nun doof gelaufen. Am Abend zuvor hatte meine Frau, eine exzellente Köchin, eine leckere - und ich meine auch eine leckere - Erbsensuppe serviert.
Gott sei Dank hatte ich ihn falsch verstanden, er meinte kein Abgas, sondern Atemgase, das wäre fast in die Hose gegangen.
Erleichterung machte sich bei mir breit. Endlich radeln, erstmal ganz leicht, es

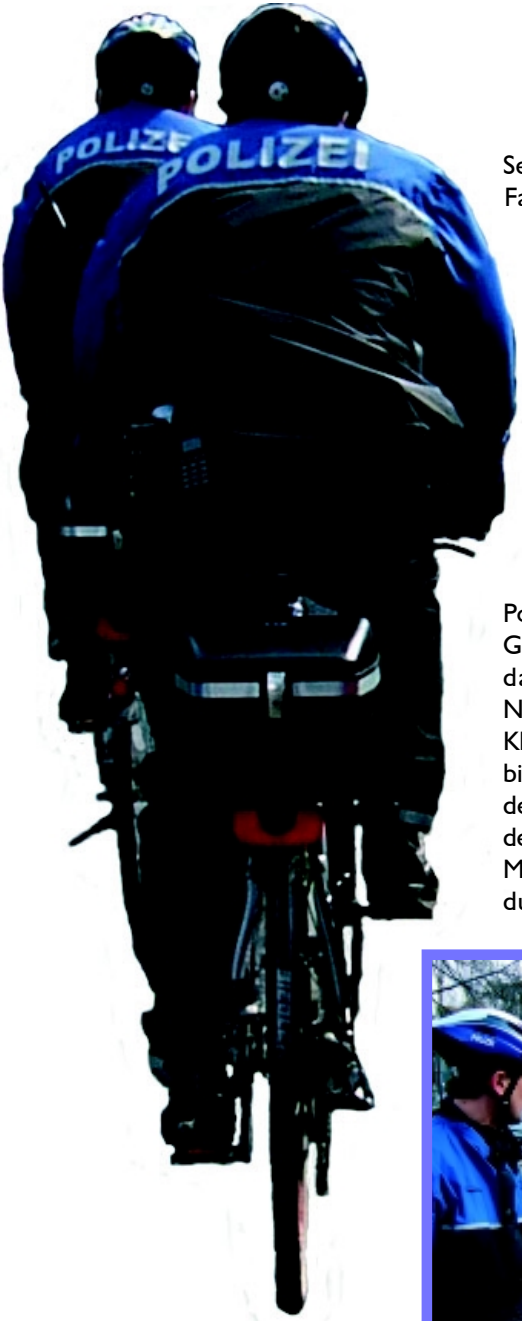
g mit unserem Team-Arzt

wird ein langsam ansteigender Belastungstest durchgeführt. Jeweils am Ende der Belastungsstufe wird mir aus dem Ohrläppchen Blut abgenommen, zur Bestimmung des Laktatwertes.
Ich hab es überlebt. Nach 20 Minuten war ich schon fix und fertig. Hätte doch vorher nicht Radfahren sollen. Jetzt, nachdem mein Astralkörper sich nach der Belastung wieder eingekriegt hat, ging es an die Auswertung.
Schock, „deine Trainingsfrequenz sollte bei 130 Schlägen pro Minute liegen“ predigte mir Heinz, da fahre ich ja viel zu langsam, dachte ich, hoffentlich falle ich nicht um. Naja, Tom kann mir ja Stützräder anbauen, hoffentlich sieht mich keiner beim Training.
Die Predigt hat geholfen, ich habe mich strikt an den Trainingsplan gehalten. Und siehe da, es funktionierte, ich wurde immer besser.

Ich kann jedem nur empfehlen, einmal eine Leistungsdiagnostik zu machen. Erst dann weiß man, in welcher körperlichen Verfassung man ist und die Erfolge bleiben nicht aus, wenn man sich an den Trainingsplan hält.

Klaus Dieter Lieb

Schneller als



Seit einigen Jahren hat die Polizei das Fahrrad als Einsatzwerkzeug entdeckt, in Hamburg gibt es sogar eine eigene zehnköpfige Fahrradstaffel, die hier für die Sicherheit auf dem Zweirad sorgen soll.

Was machen die denn so den ganzen Tag? Das habe ich mich gefragt und deswegen einmal einen Termin mit der Fahrradstaffel vereinbart, an dem ich mit auf Streife gehen und den Dienst erleben durfte.

Stützpunkt der Fahrradstaffel ist das Polizeirevier in der Sedanstraße (beim Geomatikum der Uni), von dort aus wird das gesamt Stadtgebiet „betreut". Notfalls werden die Beamten mit einem Kleinbus zu weiter entfernten Einsatzgebieten gefahren. Gegen Mittag traf ich in der Sedanstraße ein, um den Dienst mit der Schicht von 12 bis 21 Uhr anzutreten. Meinen Nachmittag bei der Fahrradstaffel durfte ich dann mit den Polizeikom-

die Polizei erlaubt?

missaren Stefan Beckmann, Carsten Heinrichs und Ronald Börnner sowie dem Polizeihauptmeister Folkert Mohlzahn verbringen.

Nachdem wir uns auf das sportliche „Du“ geeinigt haben, ging es nach einer kurzen Besprechung dann mit Folkert und Stefan auf Streife. Ziel war es, Ordnungswidrigkeiten von Radwegparkern in der Sierichstraße zu ahnden. Wir wären dort allerdings nie angekommen, wenn die beiden jede Ordnungswidrigkeit, die auf dem Weg dorthin aufgefallen ist, verfolgt hätten. Da hätte man eine Menge zu tun. Zum Glück kann ein Polizeibeamter entscheiden, ob er bei einer Ordnungswidrigkeit tätig wird oder nicht. Bei Radfahrern die uns auf der falschen Straßenseite begegnet sind, genügte es in der Regel, eine Ermahnung auszusprechen. Die Radfahrer setzten Ihre Strecke dann zu Fuß fort. Hierfür fehlt vielen Radfahrern allerdings oft das Verständnis, vor allem wenn es dafür ein Ticket geben würde. Aus Sicht der Beamten handelt es sich aber nicht um Schikane, denn letztendlich gehen Radfahrer auf der falschen Straßenseite ein erhöhtes Risiko ein, von Autofahrern übersehen zu werden. Auch für Fußgänger wird es bei engen Rad- und Gehwegverhältnissen öfter einmal problematisch. Wenn ein Fahrzeug falsch parkt und etwa den Radweg blockiert, ist es in Hamburg nahezu der Regelfall, dass das betreffende Fahrzeug abgeschleppt wird. Das kann schnell teuer werden. Sofern sich in der Nähe kein freier Parkplatz befindet, wird das Fahrzeug zu einem Verwahrplatz geschleppt, das Fahrzeug kann nur gegen

Zahlung der Abschleppkosten abgeholt werden. Da werden schnell über 200 EUR fällig. Auch wenn der Abschlepper bestellt ist und man sein Fahrzeug vorher selbst entfernt hat, kostet dies gut 120 EUR. Deshalb versuchen die Fahrrad-Polizisten das Abschleppen nach Möglichkeit zu vermeiden, indem sie dem Fahrer noch etwas Zeit geben, sein falsch geparktes Fahrzeug zu entfernen. In der Sierichstraße hatte der Fahrer eines VW-Busses, der auf dem Radweg stand, dann gerade noch Glück: Das zuständige Polizeirevier war bereits informiert, einen Abschlepper zu beauftragen. Als der Fahrer kam, konnte das Revier gerade noch erreicht werden, bevor der Auftrag raus war.

Radwegparker abschleppen zu lassen ist natürlich nur eine Aufgabe von vielen. Ganz grundsätzlich kümmert sich die Fahrradstaffel um alles, was mit dem Thema Fahrrad zu tun hat. Dazu gehört natürlich vor allem die Sicherheit im Straßenverkehr, mit dem Ziel, die Anzahl der Verletzten und Getöteten auf dem Fahrrad zu verringern.

Die Fahrradstaffel trägt weiter dazu bei, dass die Polizei als Ansprechpartner wahrgenommen wird. Immer wieder werden die Fahrradpolizisten von Passanten angesprochen und fallen im Stadtbild positiv auf. Dieser „Marketing-Funktion“ ist man sich durchaus bewusst. Deswegen findet man die Fahrradstaffel auch immer wieder bei Veranstaltungen mit einem eigenen Stand zu

Das Einsatzfahrrad…

…ist ein Alu-Crosser mit Federgabel und Mountainbike-Schaltung und -scheibenbremsen (Shimano Deore LX). Ein Topcase sowie eine komplette Lichtausrüstung (selbstverständlich!) gehören ebenfalls zur Ausstattung. Reflektierende Aufkleber vervollständigen die Ausstattung.

Die knapp ein halbes Jahr alten Räder wurden über einen örtlichen Einzelhändler bezogen, der sich um größere Wartungs- und Reparaturarbeiten kümmert. Eine Zusammenarbeit mit einem Groß- und Versandhändler beim Vorgängermodell hat sich als nicht allzu fruchtbar erwiesen, bei dem zwar die Einkaufspreise günstig waren, es im Bereich Service aber genügend Verbesserungsmöglichkeiten gegeben hätte.

fahrradspezifischen Themen wie etwa Diebstahlsschutz bei Rädern.
Weniger beliebt machen sich die Beamten, wenn es darum geht, Ordnungswidrigkeiten der Fahrradfahrer selber zu verfolgen. So stand auch für den Tag meines Besuches eine Kontrolle auf dem Programm: Vor dem Bahnhof Dammtor sollte das Rotlichtverhalten der Radfahrer überprüft werden.
Und siehe da, bei der gut eineinhalbstündigen Kontrolle mussten 16 Strafzettel ausgefüllt werden, da nicht alle an der Ampel anhalten wollten. Die betroffenen Radfahrer erwartet nun eine Zahlungsaufforderung in Höhe von 25 Euro. Nicht alle wollten das einsehen… Trotzdem macht den Fahrradpolizisten ihr Job Spaß, viele freuen sich darüber, dass sie ihren Dienst mit viel Bewegung absolvieren können. Viele der Polizisten sind auch privat sportlich mit dem Rad unterwegs, so etwa als Teilnehmer bei den Cyclassics. Die Arbeit in der Fahrradstaffel lässt sich gut mit dem Privatleben vereinbaren, da es keine Nachtschichten wie in anderen Einheiten gibt. Spaß macht es den Beamten aber vor allem, weil es sich um ein klasse Team handelt.
Und wenn das Wetter einmal gar nicht mitspielt und an Rad fahren nicht zu denken ist? Dann werden andere Aufgaben in der Verkehrsdirektion übernommen. Es ist also dafür gesorgt, dass den Beamten nicht langweilig wird…

Arne

Die Einsatzkleidung…

…wurde und wird im Rahmen eines Trageversuches angeschafft. Das Design orientiert sich an der neuen Farbe der Polizei und ist daher ebenfalls in blau gehalten.

Marathon und Trittico

im Tessin am 25.06.06

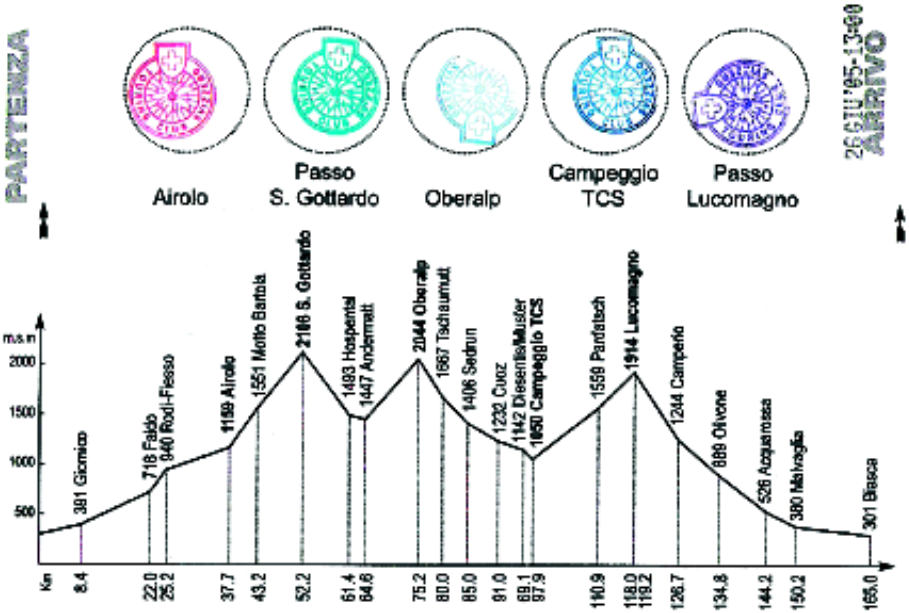
Zum 15. Mal findet in diesem Jahr eine RTF-artige Veranstaltung mit Start und Ziel in Biasca im Tessin statt. Zur Wahl stehen 3 Strecken zwischen etwa 160 und 210 km mit 3300 bis 4600 Hm, und zwar

- Nufenen – Furka – Oberalp – Lukmanier
- Gotthard – Oberalp – Lukmanier oder
- Nufenen – Furka – Gotthard.

Ich kann die Veranstaltung vom letzten Jahr her sehr empfehlen. Pfiffig ist's natürlich, wenn man Zeit für ein verlängertes Wochenende mitbringt, es hat ja noch mehr Pässe in der Gegend.

Als kleiner Appetithappen unten das Höhenprofil vom letzten Jahr - da wurde nur die dritte Strecke angeboten. Details im Übrigen unter www.tcs-ticino.ch/Trittico/ciclismo.html .

Michael Heinz
michaelheinz(ät)web.de



Mitglieder für Mitglieder

Das RSG Blankenese "Branchenverzeichnis"

Cords Sanitärtechnik GmbH

Kontakt: Bernd Cords
Tel: 040 81 31 15
Mail: bernd(ät)cords-hamburg.de

Dienstleistung:
Sanitär, Heizung, Dach

ONE Medical Coaching

Inhaber: Dr. Heinz Martens
Anschrift: Kanalstr. 38
22085 Hamburg
Tel: 040 45 43 41
Fax.: 040 450 36446
Internet: www.one-medical.de

Dienstleistung:
Ärztliche Leistungsdiagnostik, Gesundheitsuntersuchungen, Management Checkups, Unternehmensberatung zum Betrieblichen Gesundheitsmanagement, Burn-Out-Beratung, Planung und Durchführung von Gesundheitstagen

Rechtsanwälte Dr. Hantke & Partner

Partnergesellschaft
Kontakt: Michael Heinz
Tel: 040 890 65 -135
Mail: mail(ät)hantkepartner.de
Internet: www.hantkepartner.de

Dienstleistung:
Wohn- und Gewerbemietrecht, Immobilienrecht, Familienrecht, Verwaltungsrecht- und natürlich Fahrradunfälle

Schade Werbetechnik

Kontakt: Rüdiger Schade
Tel: 040 87 0000 81
Mail: schade(ät)schade-werbetechnik.de
Internet: www.schadewerbung.de

Dienstleistung:
Schilder, Digitaldruck, Folienschriften, KFZ-Beschriftung und natürlich Fahrradbeschriftungen

Velosports

Kontakt: Stephan Pape
Tel: 0172 542 1330
040 608 76 283
Mail: sp(ät)velosports.de

Dienstleistung:
Personal Training; individuelle Trainingspläne; Tria-; Dua-; und Marathonvorbereitung

Hier also die erste Ausgabe unseres mitgliedereigenen Branchenverzeichnisses. Das Besondere daran: Nur Mitglieder des Vereins können hier ihre Produkte oder Dienstleistungen vorstellen.

Jeder Eintrag wird gleich gestaltet, Hervorhebungen etc. sind nicht vorgesehen. Möchtet Ihr im Vereins-"Branchenverzeichnis" erscheinen, meldet Euch bitte bei Tom oder Arne. Der Preis für einen Eintrag liegt bei 20,00 EUR..

Kurznach

RTF der RSG 2007

Auf der Hauptversammlung im Februar wurde beschlossen, dass die RSG in 2007 eine eigene RTF ausrichten wird. Hierzu hat sich ein Organisationsteam gefunden. Wenn du Fragen oder Anregungen hast, komme bitte auf mich zu. *Martin Huber*

Fitnesstraining Komet

Eine weitere Möglichkeit (vor allem fürs Wintertraining) von der SPORT LOUNGE (Komet Blankenese.e.V.), die Möglichkeit in Blankenese/Dockenhuden.
Jeder meldet sich selber an, Kontaktmöglichkeit:
fitness(ät)komet-blankenese.de
0171-314 84 89 (Stefan Clasen)
Normalmitglieder: 25,50 Euro pro Monat, Schüler, Studenten und Arbeitsuchende: 23,50 Euro pro Monat, Einmalige Aufnahmegebühr: 14,00 Euro (die im Folgejahr wegfällt).
Geboten wird: gerätegestütztes Krafttraining für alle Muskelgruppen unter ständiger Trainerbetreuung.
Testgutscheine sind bei Tom zu bekommen.

Tom

Fitness im Reha-Studio

Winter-Fitnesstraining im Reha-Studio Schenefeld:
Auch in diesem Jahr gibt es ab Herbst (Beginn Oktober) wieder die Möglichkeit, im Reha Studio Schenefeld (oben im Stadtzentrum) das Wintertraining zu gestalten. Interessenten mögen sich bitte bei Tom melden.
Die Konditionen werden sich nicht großartig ändern (Vertrag für sechs Monate, ca. 42,00 Euro/Monat).

Fitnesstraining

Liebe Vereinsmitglieder,

der Sportclub Elixia möchte gerne r
Sofern wir mindestens zehn unserer
Mitglied zu werden, würden wir mit
dort schwimmen, spinnen, Hanteln v
Ertüchtigung machen können.

Prospekte und auch die Einladung z
im Laden aus. Ansprechpartnerin im

Diejenigen von uns, die schon Elixia-
Bescheid zu sagen, da auch für sie d
würden. Auch wenn die Mitgliedsch
interessant erscheint, würde ich jetzt
Wege leiten.

Gerade für Triathleten ist das dortig
anderer guter Sportler sicher interes

Besten Gruß,

Vereinsmeisters

Auch in diesem Jahr soll es wieder ein
wir diese nicht wie im vergangenen
Die Planungsgruppe sucht da
Veranstaltungsort. Falls jemand eine
Weitere Informationen zu Vereinsme
Über tatkräftige Unterstützung der
Meisterschaft würden wir uns freuen
gesucht.

hrichten

Elixia

mit uns in eine Partnerschaft treten.
Mitglieder mobilisieren können dort
t erheblich günstigeren Konditionen
wuchten und vieles mehr zu unserer

zum einmaligen Probetraining liegen
Elixia ist Frau Heidenreich.

-Mitglied sind, bitte ich dringend mir
die günstigeren Konditionen anfallen
aft vielleicht erst ab Herbst für viele
t schon gern alles Notwendige in die

ge Schwimmbecken und die Anzahl
ssant!

Euer Frank-Martin

schaft

ne Vereinsmeisterschaft geben. Leider
Jahr in Fischbek stattfinden können.
aher nach einem alternativen
Idee hat, bitte kurze Info.
eisterschaft gibt es bei Martin Huber.
Mitglieder bei der Durchführung der
n. Auch Sponsoren werden dringend

■ Unterstützung Jugend

Bei den Jugendlichen hat die Saison begonnen. Das heißt, das wieder mittwochs und samstags in unterschiedlichen Leistungsstärken trainiert wird. Am Wochenende stehen nun auch wieder zahlreiche Rennen und sonstige Veranstaltungen an, so dass Thomas und Traudl auf tatkräftige Unterstützung angewiesen sind. Sei es als Mitfahrer bei den Trainingsrunden (mittwochs 18 Uhr und samstags 12 Uhr), damit weiterhin in verschiedenen gleichmäßigen Gruppen gefahren werden kann (auch als „Prolog“ für die reguläre Runde am Samstag nutzbar) oder als Unterstützer bei Fahrten zu auswärtigen Veranstaltungen. Freiwillige vor, Traudl und Thomas (Kontakt auf der Rückseite) werden sich freuen.

■ Trainingsrunden

Allgemein gilt:

Alle sollten sich darum bemühen, gemeinsam zu fahren, bei Defekten ***soll*** gewartet werden, verabredet Treff- und Haltepunkte; dann kann zwischendurch auch ‚gebolzt‘ werden.

Dienstag 18:00 Uhr → moderates Tempo
Mittwoch 18:00 Uhr → Jugendtraining + Erwachsenenrunde
Donnerstag 18:00 Uhr → zügige Runde
Sonnabend 12:00 Uhr → Jugend + Vernunftrunde
Sonnabend 13:30 Uhr → Erwachsenenrunde
Sonntag 10:00 Uhr → Erwachsenenrunde (zur Zeit mind. 2 Tempi moderat + schnell)
1. Sonntag im Monat: „Hafenrundfahrt“

Ein Bericht über die persönliche Leistungsgrenze

Höhen und

Über das Rennen

Prolog

Freitagfrüh in Hamburg los, Sonntagnacht zurück in Hamburg und dazwischen: Radfahren wie ein Irrer. Das war – kurz gesagt – der Rahmen meines Vorhabens.

Das Rad reiste in einem erstklassigen Radkoffer von Lieb. Der Koffer war eines dieser Monster - er wog 27kg mit Inhalt - und war von einer derartigen Größe, dass mein Mini seinen Kofferraum noch so weit aufsperren konnte, das Monster würde nicht hineinpassen. Maulsperre.

Am Freitag früh also machte ich mich um viertel vor fünf auf den Weg zum Bahnhof, um über Ohlsdorf und den Airport-Shuttle zum Terminal zu gelangen. Rumpel, rumpel. Den Koffer zog ich zum Bahnhof. Er machte das Geräusch einer überdimensionalen Mülltonne auf dem Weg zur Leerung.

In Bordeaux machte mich gleich mit dem Rad auf den Weg zur Einschreibung in Begles, einem Vorort im Süden von Bordeaux. „Erkennen Sie mich wieder?“ - „Aber ja! Sie sind *der Deutsche*!“ Die netten Damen vom letzten Jahr waren wieder dort und übergaben mir die Unterlagen. Mit der Nr. 92 sollte ich morgen früh ins Rennen gehen.

Doch auf die munter vorgetragene Frage nach der Anzahl der Teilnehmer in der 36-Stunden-Gruppe kam der Schock: Nur 56 Teilnehmer hatten sich angemeldet! Der Rest war schon am Freitagmorgen los. 56 – das sind viel weniger Teilnehmer, als ich vermutet hatte. Das heißt kleinste Gruppen oder im schlimmsten Fall gar keine. Ich malte mir die üblichen Szenarien aus – z. B. das Zurückbleiben nach einem frühen Platten, der nicht passieren darf. Bin ich zudem der einzige deutsche Teilnehmer in der Gruppe? Es sieht ganz danach aus. Angespannt mache ich mich auf den Rückweg zum Hotel.

Der Tag X

Um 4:30 Uhr lasse ich mich im Taxi zum Start fahren. Bordeaux ist auf den Beinen und feiert. Beim Frühstück des Veranstalters schaue ich verlegen nach rechts und links – auf Beine und Bäuche. Das gegenseitige Abschätzen beginnt. Ich möchte nicht mit dem Gefühl starten, dass ich letzter werden könnte...

Ich entdecke nur drei *Selbstversorger* wie mich – die Satteltaschen vollgestopft und die Trikottaschen zum Bersten gefüllt. Der Rest sind *Begleitversorger* – also Fahrer, die ein Begleitfahrzeug dabei haben, nur das Nötigste am Mann. In meine Satteltasche und die Trikottaschen habe ich Kleidung für die Nacht (Jacke, Armlinge, Knielinge, Überschuhe und Thermohandschuhe) und zwölf 70g-Tuben Sponser-Powergel gequetscht.

Ich lerne Olivier kennen, den Schweizer aus Lausanne, und Franck, einen Franzosen im Bouygues Telecom-Trikot, und plaudere bis zum Start ein wenig mit ihnen, vor allem, um die Nervosität

Tiefen
Bordeaux-Madrid

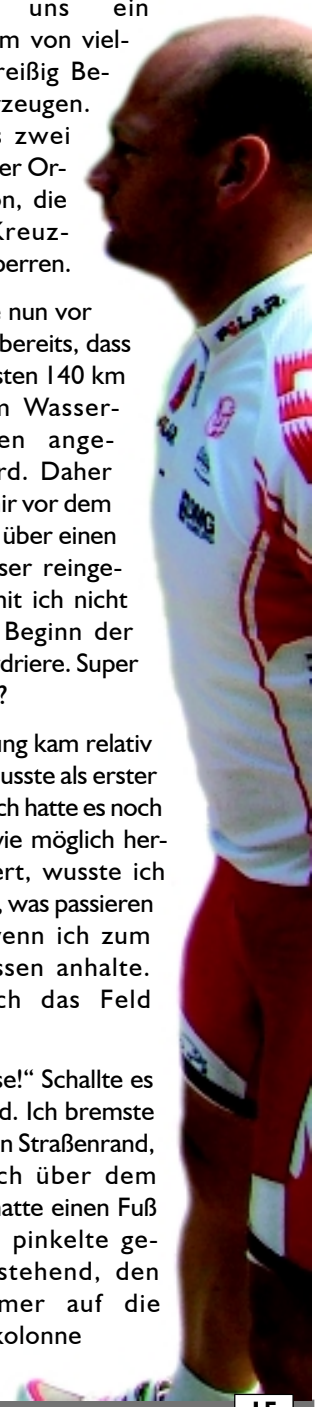
abzuschütteln, die sich zusehend einstellt. Ich erzähle strahlend, dass ich letztes Jahr bereits Bordeaux-Paris gefahren sei und mich daher gut gerüstet fühle. Olivier schaut vom Frühstückstisch hoch, mir in die Augen und sagt dann ruhig: „Das hier ist etwas anderes“. Etwas anderes? Nur achtzig Kilometer länger, denke ich, die Pyrenäen dazwischen, na gut, aber etwas anderes? Zwölf Stunden später sollte ich wissen, was er meinte.

Start Bordeaux-Begles
Sa, 6:00 Uhr, km 0, 18°C

Wir starten als geschlossene Gruppe. Ich bin angespannt, denke immer, dass sich gleich Gruppen bilden werden, so wie es bei Bordeaux-Paris letztes Jahr geschah. Ich will nichts verpassen, im Flachen gleich mitspringen. Doch alles bleibt zusammen. Hin und wieder fahren zwei oder drei Fahrer vorne raus. Aber nachdem sie sehen, dass sonst keiner mitzieht, reihen sie sich wieder ein.

Zweierreihe. Ich kann mich entspannt mit meinem Nachbarn austauschen. Er meint, die Fahrer hätten Respekt vor der Hitze und wollen es ruhig angehen lassen. Auf so ein vernünftiges Feld bin ich in meinem ganzen Leben noch nicht gestoßen. Bei Bordeaux-Paris fuhr ich nach zehn Minuten am Anschlag. Das ging allen so, und so haben sich die Gruppen gefunden. Und hier? Es wird eine ruhige, gleichmäßige Fahrt.

Hinter uns ein Lindwurm von vielleicht dreißig Begleitfahrzeugen. Vor uns zwei Wagen der Organisation, die alle Kreuzungen absperren.



Ich wusste nun vor dem Start bereits, dass auf den ersten 140 km nicht zum Wassernachtanken angehalten wird. Daher habe ich mir vor dem Start noch über einen Liter Wasser reingekippt, damit ich nicht schon zu Beginn der Fahrt dehydriere. Super Idee, oder?

Die Quittung kam relativ früh. Ich musste als erster vom Rad. Ich hatte es noch so lange wie möglich herausgezögert, wusste ich doch nicht, was passieren würde, wenn ich zum Wasserlassen anhalte. Werde ich das Feld verlieren?

„Petit Pause!“ Schallte es durchs Feld. Ich bremste mich an den Straßenrand, stand noch über dem Rahmen, hatte einen Fuß im Pedal, pinkelte gekrümmt stehend, den Blick immer auf die Fahrzeugkolonne gerichtet.

Sobald ich das letzte Fahrzeug sah: abwürgen, einpacken, einklicken, antreten und dann – wie bei den Profis – arbeitete ich mich besonnen durch die Kolonne der Begleitfahrzeuge nach vorn, bis ich wieder am Feld angelangt war.

Schneller und auch etwas hektischer wurde es dann im zweiten Abschnitt bis zur ersten Kontrolle. Der Schnitt erhöhte sich bis zur Kontrolle auf 33 km/h.

Drängeln vor der ersten Kontrolle, die für die meisten nur bedeutet: Stempel holen und weiter. Fluchen und Schimpfen im Feld. Rein in die engen Gassen von Tartas. Autos im Stau, die Fahrer über Bürgersteige, rechts und links an wartenden Autos vorbei. Der gelassene Pulk mutierte zur wilden Meute.

Kontrolle I: Tartas
Sa, 10:12 Uhr, km 139, 23°C
Zurückgelegter Abschnitt 139 km
mit 320 Höhenmetern

Ja, es gibt was zu trinken und zu essen! Ihr findet das selbstverständlich? Gewarnt durch die Erfahrung bei Bordeaux-Paris, wo ich alles – zum Teil sogar das Wasser – gegen bare Münze erstehen musste, gibt es hier Bananen, Müsli-Riegel, Wasser – eben die übliche RTF-Verpflegung kostenlos.

Nach drei Minuten sitze ich wieder im Sattel. Es findet sich eine lose Gruppe, die kurzzeitig auf fünf Fahrer anwächst. Die Organisatoren haben den ersten Halt bewusst auf Tartas gelegt. Bis hierher war es weitestgehend flach. Nun beginnen die ersten Wellen das Feld in kleine Grüppchen zu sprengen. Meine Gruppe funktioniert immerhin 45 Kilometer lang gut.

Doch die erste längere und zugleich steilere Steigung zersprengt die Gruppe. Jeder fährt sein Tempo. Das vorläufige Ende aller Gruppenfahrten stellt sich also bei Kilometer 185 ein.

Eine so lange Gruppenfahrt hat aber auch ihre Nachteile. Ich habe zu wenig getrunken. Nur drei Liter auf 200 km – und das bei mittlerweile 30°C.

Kontrolle II: Lantabat
Sa, 13:30 Uhr, km 225, 31°C
Zurückgelegter Abschnitt: 86 km
mit 735 Höhenmetern

Wir sind am Fuß der Pyrenäen angekommen. Für die Verpflegung haben sich die Veranstalter ganz passend eine Scheune ausgesucht. Ein kleiner Bauernjunge holt sich reihum bei den Fahrern Autogramme, steht vor mir und hält mir den Schreiber hin. Franck scherzt: „Schreib: Erik Zabel“. Zabel kennen Sie

alle. Der sechsmalige Gewinner des Grünen Trikots der Tour de France wird von den Franzosen sehr geschätzt.

Gemeinsam mit Franck und einem Dritten fahre ich weiter. Wir fliegen aber wegen der heftigen Steigung schnell auseinander. „Ich fahre meinen Rhythmus“ ächze ich noch und lasse reißen.

Der einspurige Col des Palombières glänzt mit einer maximalen Steigung von 16%, ist landschaftlich schön, aber ruppig. Ich hatte den gar nicht so recht auf dem Zettel. Unter den Pyrenäen-Riesen geht dieses 350m-Hügelchen im Profil geradezu unter. Die Steigungsprozente kosten jedoch richtig Kraft.

„Auf der Abfahrt hol ich sie wieder!“ denke ich. Bereits die zweite Kurve gehe ich zu schnell an, bremsend rutscht mein Hinterrad weg, ich kann es gerade noch abfangen, einen Sturz verhindern. „Du fährst idiotisch“ denke ich laut. Ich verordne mir eine ruhige Weiterfahrt.

Ich mache eine Pause an der spanischen Grenze in Arnègui. Ich fühle mich matt und aufgebläht. Das hatte sich die letzten Kilometer angekündigt, aber nun spüre ich die ersten Stunden in den Beinen. Und hier gehen die richtigen Berge erst los!

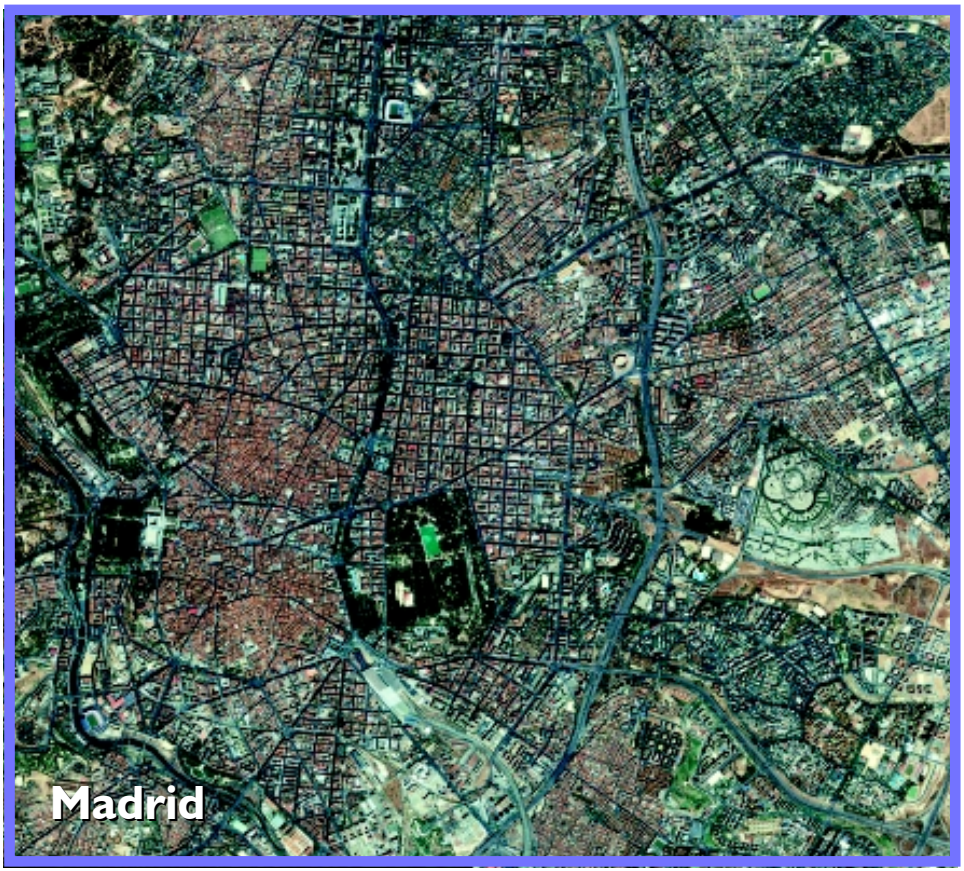
Nach ein paar Minuten nehme ich den Aufstieg zum Col d’Ibaneta (1.057m) in Angriff. Inzwischen sind es 35°C. Es gibt beim Anstieg aber viele schöne schattige Passagen. Die Straße zum Ibaneta steigt steil, aber recht gleichmäßig. Einen Kilometer vor der Passhöhe bekomme ich unvermutet Krampfansätze im Oberschenkel. Ich habe definitiv zu wenig getrunken.

Auf der südlichen Seite des Passes verändert sich die Landschaft deutlich gegenüber den nördlichen

Teilen. Die Nordseite der Pyrenäen wird von tiefen verwinkelten Tälern durchzogen, die fast bis auf Meereshöhe hinunterreichen, und an deren satten grünen Hängen dicht kleine Bäume stehen, die auch mal Schatten spenden. Die schmalen Straßen überwinden kleine Flüsse, bieten Abwechslung. An vielen Stellen gibt es Quellwasser. Die Südseite behält noch etwa 25km ihre Maske auf, dann erreiche ich Agoitz: Das Tal öffnet sich, es finden sich weite Hügel, die von breiten Straßen durchzogen werden. Hügel, auf denen kein Baum steht, über die weithin sichtbar Mähdrescher die Ernte einfahren. Straßen, die sich durch die Hügel fräsen, erodierende Hänge, Stoppelfelder, kein Wasser, Trockenheit, Flimmern am Horizont.

Es ist heiß, 37°C, es gibt keinen Schatten. Ich habe ernste Zweifel, ob ich in Madrid ankomme. Mich packt die Wut. Wie konnte ich nur glauben, mal eben so von Bordeaux nach Madrid fahren zu können?

Ich habe einen niedrigen Puls, aber dabei einen vollkommen kraftlosen Tritt. Ratlosigkeit. Meine Batterien sind leer. Aus. Vorbei. Ich ergehe mich in Selbstmitleid, heule auf dem Rad sitzend, fluche laut. Seit zwölf Stunden sitze ich auf dem Rad, seit sechs Stunden bin ich



allein unterwegs und nun in dieser trostlosen Einöde angelangt, weit weg vom Ziel. Ich bin so ein Idiot! Was mache ich hier eigentlich? Ich gebe also ein Heidengeld aus, entsage ein halbes Jahr dem Alkohol, trainiere diszipliniert, um mich hier so fi***n zu lassen? Soll das so sein, ja? „Das hier ist etwas anderes“ schießt es mir durch den Kopf. Ich begegne dem stummen Blick von Olivier. „Leck mich doch!“

Und jetzt sind auch noch meine Trinkflaschen leer. Was für ein Durst! Ich höre ein Auto kommen, halte demonstrativ meine leere Flasche zur Seite. Der Wagen hält tatsächlich. Eine Frau sitzt am Steuer, spricht mich auf Spanisch an, lächelt, gibt mir eine volle Wasserflasche, fährt weiter. Was für ein Engel!

Andere Teilnehmer überholen mich. Ich kann nicht mal in den wenigen flachen Passagen ein Hinterrad halten. Muss ich in den Besenwagen? An irgendeinem von diesen nicht enden wollenden immer gleich aussehenden Hügeln hocke ich mich verzweifelt neben die Straße.

„Komm, nur noch zehn Kilometer bis zur Verpflegungsstation. Allez!“ sagt mir der Fahrer eines Begleitfahrzeugs. Ich bin überrascht – war ich doch überzeugt, es sei noch viel weiter. Setze mich also wieder aufs Rad, schleiche weiter. Es waren noch 25 Kilometer, aber, als ich das geschnallt hatte, waren es wirklich nur noch zehn.

Nun auch noch der unnötige und steile Aufstieg zur Burgruine nach Tiebas. Warum können wir nicht wenigstens um dieses Dorf außen herum fahren? Das wäre so einfach gewesen...

Endlich, in Muruarte de Reta gibt es eine Tankstelle. „Ich fahre nur noch bis zur Verpflegungsstation“ denke ich, „Dann ist Schluss!“. Rettet mich am Ende der Rükkenwind, der mich seit dem Aufstieg durch die Pyrenäen begleitet? Schöner Nordwind bläst mich über die Puerto de Carrascal nach Artajona.

Kontrolle III: Artajona
Sa, 21:03 Uhr, km 350, 35°C
Zurückgelegter Abschnitt 125 km mit 1.800 Höhenmetern

Halbzeit. Die letzten 150km bin ich allein gefahren. Soll das so weiter gehen?

Was sich in den nächsten 19 Stunden meiner grotesken Fahrt abgespielt hat, erfährst du im nächsten Plattfuß.

Infos zu Bordeaux-Madrid findest du unter

http://www.bordeaux-paris-randonneurs.com/products.htm

Martin Huber

Tandem

oder eine Lösung für Paare, um

Bericht von den ersten Erfahrungen als ‚Captain' auf einem Tandem

Einige wissen es bereits; Traudl und ich haben im letzten Jahr auf dem Weg in den Urlaub, in Rosenheim, getestet ob Tandem fahren evtl. eine Lösung für GEMEINSAME Radtouren ist. Der erste Test war schon ganz viel versprechend.

Wolfgang und Renate hatten das ganze ja schon vorgezeigt. Diejenigen, die letztes Jahr auf der Pastaparty waren, haben sie ja schon mal mit Ihrem Tandem gesehen. Nach ersten eigenen Erfahrungen vermute ich, das die beiden mit gut ‚Zwei Rottstedt' unterwegs sind, eine Geschwindigkeit, die manche ‚Einzelfahrer' zur Verzweiflung bringen dürfte?

Wir kamen also morgens in Rosenheim an und wurden schon erwartet. Zum Testen läuft das immer nach dem gleichen Muster ab:
Der Tandemguide fährt mit dem zukünftigen ‚Stoker' (derjenige, der hinten sitzt) eine Runde. Dabei lernt der ‚Stoker', dass Tandemfahren sicher ist und ‚nix' passieren kann.

Danach nimmt der Guide den zukünftigen ‚Captain' mit. Der bekommt dann gezeigt, wie man den Stoker in ‚Angst und Schrecken' versetzen kann, bzw. welche Fahrweise bei dem Stoker zu Unwohlsein führt. Ich hatte meine Füße mehr als einmal von den Pedalen, weil mit die Kurve zu eng vorkam. Auch wollte ich zu Anfang immer ‚lenken', erst nach ein paar Minuten saß ich ruhig auf meinem Platz.

Mit diesem Gefühl noch im Kopf geht dann die gemeinsame ERSTE Fahrt los. Der Tandemguide fährt auf einem Einzelrad nebenher und kann dann auftretende Fragen und ‚Probleme' sofort lösen.

Nachdem wir jeder diese kurze Tour gefahren waren, ging es los. Morgens um 11:00 Uhr in Rosenheim, Es war die Zeit der ‚rush hour', zumindest dachte ich das, weil so viel Autofahrer unterwegs waren und ich eigentlich lieber einen leeren Stadionparkplatz gehabt hätte.

Aber dadurch lernte ich gleich: Auch langsam fahren ist mit einem Tandem kein Problem. Aufsteigen zu Anfang jedoch schon… Ein bisschen kam ich mir wie in den ersten Fahrstunden mit dem Auto vor, möglichst so an die Ampel fahren, dass man nicht neu anfahren musste….Aber auch das ist zurückblickend ein Anfängerproblem.

Zeitsprung: Ende Februar 2006.

Drei Tage bis Mallorca, das erste Testtandem ist angekommen, teilbar, mit Koffer und so genannter Schleppbremse, hierzu später mehr.

Beim Zerlegen und Verpacken habe ich Rosenheim schon mal zugesehen. Jetzt war das Tandem verpackt bei uns im Laden. Da die Zeit für einen ‚Test'-Aufbau fehlte, haben wir nur kontrolliert, ob alle Teile mitgeliefert worden sind.

Der Importeur hat mal beim ‚Wettzusammenbau' knapp mehr als eine Viertelstunde gebraucht. Mein Schätzung

fahren

gemeinsam Spaß zu haben…

für das erste Zusammenbauen; etwas mehr als eine Stunde.

Auf ‚Malle' angekommen regnete es am Sonntag, dadurch konnte ich ganz in Ruhe an den Zusammenbau gehen. Im Hotelkeller sammelte sich schnell eine Schar von Schaulustigen; ‚Was, in dem kleinen Koffer soll ein Tandem sein?', , Das glaube ich nicht…'

Insgesamt habe ich, mit zwischendurch schwatzen usw., ca. zwei Stunden für die erste Montage gebraucht, (Der zweite Aufbau nach der Rückreise, im Laden, war dann 1 Stunde, ohne Hektik).

Das erste Zerlegen und Verpacken war in einer Stunde erledigt und lässt sich wohl auch in der halben Zeit schaffen. Wenn man aber dabei gleichzeitig das Tandem putzt ist eine Stunde wohl richtig gerechnet.

Die erste Tour haben Traudl und ich dann am Montag, dem ersten trocknen Tag (von 12 weiteren), an der Promenade entlang gemacht. 1. Erfahrung: Unauffällig ist man mit solch einem Gefährt nicht. Auch Autofahrer nehmen Rücksicht auf das ungewohnte Gefährt.

Zu Anfang haben wir ‚Gummiblock' - Pedale montiert, um ein größeres Sicherheitsgefühl zu haben. Ende der ersten Woche hat Traudl dann hinten ihre ‚Looks' bekommen, in der zweiten Woche habe ich mir dann vorne ‚Time' montiert.

Die ersten gemeinsamen Touren zeigen, in der Ebene ist man schneller als ein Einzelfahrer mit gleichem Leistungsstand, bergauf (untrainiert wie wir waren) langsamer und bergab kaum zu schlagen. 150kg bergab, ½ Rollwiderstand und ½ Windwiderstand, das ist BÖSE…

Wer den Deltaberg, die Abfahrt von Randa (Ort) nach Llucmajor oder die Abfahrt vom Puig Major nach Soller kennt, weiß, wie schöne Abfahrten aussehen. Ein normaler Einzelfahrer hat wenig bis gar keine Chance an einem Tandem dranzubleiben. Das alles wohlgemerkt OHNE Angst, das Tandem liegt ‚wie ein Brett' und da schlingert überhaupt nicht.

Dank der ‚Schleppbremse' kann man die Bergabgeschwindigkeit aber gut dosieren und begrenzen ohne ständig die Bremshebel in der Hand zu haben.

Die Sorge, dass Kurven fahren schwieriger ist, erweist sich als unbegründet. Selbst enge Serpentinen lassen sich stressfrei fahren. Auf Mallorca haben wir von Playa de Palma aus unsere erste größere Tour nach Orient gemacht, wir sind von Bunyola angefahren, hatten also die engen Serpentinen bergauf. Kurze Steilstücke kurbelt man dank der Übersetzung von 30/34 einfach langsam hoch. An so genannten Rampen ist Traudl hinten auch schon mal aus dem Sattel gegangen. Ich denke, Fortgeschrittene können sogar im Wiegetritt fahren.

Wichtig scheint mir noch die Wahl des Sattels zu sein, da man doch deutlich mehr sitzend fährt als auf dem Solorad. Da die beiden Kurbeln durch eine Kette gekoppelt sind, muss ein ‚aus dem Sattel gehen' koordiniert werden. Wir haben uns angewöhnt öfter mal mit dem Treten aufzuhören, um dann gemeinsam ‚den Hintern zu lüften'. Das klappt nach 10-15 Touren auch schon fast ohne Worte.

Praktisch ist, dass die Riegel in meiner Rückentasche für den Stoker frei zugänglich sind, ich bekomme also nach Wunsch das gereicht, was ich gerne hätte.

Der größte Vorteil ist aber wohl, dass jeder auf dem Tandem soviel Druck aufs Pedal bringt, wie er kann oder möchte. Leistungsunterschiede werden komplett egalisiert. Außerdem ist es kommunikativ, Unterhaltungen sind stressfrei möglich.

Unsere ‚Königsetappe' führte uns dann in der zweiten Woche über den Puig Major, vorher an Callobra vorbei (das kommt später mal dran…) und abschließend über den Col de Soller. Das waren dann fast 150km bei einer ‚Netto'-Fahrtzeit von acht Stunden. Ich muss dazu sagen, dass ich diese Etappe komplett im Grundlagenausdauerbereich gefahren bin. Auf der Abfahrt nach Soller herunter ist dann die besagte Schleppbremse auch ausgiebig zum Einsatz gekommen, die war dann unten angekommen ziemlich heiß (zisch….), hat sich in Ihrer Leistungsfähigkeit aber kein Stück geändert.

Fazit: Tandemfahren macht sauviel Spaß

Wir fragen uns: Warum haben wir das nicht schon vor 10 Jahren angefangen? *Tom*

Tandem:

Vom „Bestimmer“ zum Stoker…

Teichi hatte noch gefragt: „Wie wollt Ihr das denn machen? Ihr könnt doch nicht beide vorne sitzen?

O. K., ich habe den Vorteil, als Sitzriesin und mit erhöhtem Lenker über Toms Schultern gucken zu können. Aber auch, wenn ich mich hinter Tom klein gemacht habe, hatte ich vollstes Vertrauen. Das Tandem ist auch bei 90 km/h bergab oder im Wiegetritt stabil.

„Tandemfahren ist SUUUUUPER!!!!!!!!!!!!!!!!“ „Wie haben wir es nur „früher“ ohne Tandem ausgehalten?“ „Endlich mal gemeinsam Radeln, nicht nur zeitgleich!“

Tandemfahren ist toll! Leistungsunterschiede lassen sich sehr gut ausgleichen. Einfachstenfalls lasse ich Tom meine Beine nur bewegen.

Aber kurze giftige Steigungen sind am Besten zu bewältigen, wenn Tom sitzt und lenkt und ich im Wiegetritt den nötigen Anschub für den „Pickel“ gebe. Längere Anstiege sind am leichtesten im „süddeutschen Stil“ (runterschalten und kurbeln, bis man oben ist) zu bewältigen, aber auch der gemeinsame Wiegetritt ist möglich.

Auf Mallorca haben wir alle Strecken, Abfahrten und Serpentinen stressfrei bewältigt. Der Wendekreis des Tandems ist nur geringfügig größer als beim Solorad und es war die helle Freude, bergab alles, was Beine und Räder hatte, abzuhängen. 150 kg und nur einmal Windwiderstand bedeuten eben „die Macht des Doppelwhoppers“. Fragt mal die Jugendlichen und Erwachsenen, die im Trainingslager 2006 dabei waren...

Einziger bislang festgestellter Nachteil: als Soloradler/in kann ich jederzeit aufstehen, um das Gesäß zu durchbluten. Auf dem Tandem müssen wir uns abstimmen. Es geht halt nicht, dass nur eine/r aufhört zu treten.

Direkt vor mir in Toms Trikottaschen befindet sich das Buffet. Fehlt nur noch die Frage. „Liebling… möchtest Du Wurst oder Käse aufs Brot?“ Ich hatte Zeit, angeregt zu telefonieren und hätte sicherlich auch mein Buch weiterlesen können.

Trotzdem möchte und werde ich mich auch als Captain üben. Ich stelle es mir toll vor, z. B. auswärtigen Freunden zu viert auf zwei Rädern die Gegend zu zeigen.

Traudl

Für die Pinnwand

1. Vorsitzender:

Tom Soltau
Opm Blockhorn 1d
22869 Schenefeld
1687-167(ät)onlinehome.de
040-8302393, 0172-9213216

Aufgabengebiete:
- Aufnahmeanträge
- Vereinsbekleidung
- Redaktion Plattfuss
- RSG-Ausweise
- Sonstiges (nicht Aufgelistetes)

stellv. Vorsitzender:

Martin Huber
Zickzackweg 8a
22605 Hamburg
m(ät)huber.net
040-88128303, 0177-6421813

Aufgabengebiete:
- Rennlizenzen
- RTF-Wertungskarten
- Mitgliedsausweise BDR

Schriftführer:

Frank-Martin Uhlemann
Bockhorst 41g
22589 Hamburg
fmu(ät)fvw.de
040-87 36 59

Aufgabengebiete:
- Triathlonansprechpartner
- Mitgliederlisten (Änderungen bitte mitteilen)
- Schriftverkehr allgemein
- E-Mailversand (Mailinglisten)

Kassenwart:

Olaf Klimpel
Blankeneser Kirchenweg 4
22587 Hamburg
olafklimpel(ät)aol.com
040-87080222

Aufgabengebiete:
- Geldverkehr allgemein
- Spenden
- Mitgliedsbeitragseinzug
- Tretradversicherung

Ältestenrat:

Jörg Schwiemann, 040-83299261
Manfred Baden, 040-877401
Holger Koopmann, 0179-2192082

Kassenprüfer:

Wolfgang Schindler, 040-87086761
Arne Naujokat, 040-31706674
Manfred Baden (stellvertretender Kassenprüfer), 040-877401

Homepagereferent:

Jan-Hauke Schuchmann,
jan-hauke(ät)rissen.de, 040-812691

Aufgaben:
- Alles, was mit der Homepage zu tun hat

Jugendreferenten:

Rennsport orientiert / Lizenzler
Thomas Lemcke, lemcke(ät)chemie.uni-hamburg.de, 04103-900488, 0172-4009017
Anfänger / Jüngere
Traudl Witt, traudl-witt(ät)web.de, 040-8302393

Aufgaben:
- Ansprechpartner bei Fragen zum Jugendtraining, etc.

Redaktion Plattfuss:

Arne Naujokat, arnenaujokat(ät)alice-dsl.de, 040-31706674,0163-1625451

Aufgabengebiete:
- Alles zur Vereinszeitschrift