



## Aus dem Inhalt

Mallorca 2006

		1 141101 44 2000	
	2	Oberstdorf - Comer See	12
Impressum	2	Berchtesgadener Radmarahthon	14
Vorwort von Tom	3	Vereinsmeisterschaft	16
Vorwort von Thomas	4	Uvex-Tour de France	20
Dänemark-Traingslager	5		
5 5	_	Tour-Finale in Paris	24
Mein erster Radmarathon	6	Jubiläums-Cyclassics	26
Stilfser Joch im April	8	Youngclassics	28
Flandernrundfahrt	9	<u> </u>	
		Wertungskarten und Lizenzen	29
Rund um Köln	10	Pinnwand	30

**Auf dem Titelmontage zu sehen:** Mario Weise beim Passieren des Start-Ziel-Bereichs während der Vereinsmeisterschaft am 20. August sowie die dort verliehenen Pokale und Medallien.



## **Impressum**

Vereinszeitung der Radsportgemeinschaft Blankenese e.V. Ausgabe Nr. IX, November 2005
"DER PLATIFUSS" erscheint zweimal im Jahr.

Auflage: 200 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, an.joka(ät)web.de, 040/31706674



#### So, da ist er nun,

Plattfuss Nummer 9, der zweite (und letzte) in diesem lahr.

Es ist Zeit für **Danksagungen**:

Plattfuss: Dank an Arne, er ist mal wieder klasse zu lesen,

dank der Autoren wieder prall gefüllt,

dank der diversen Aktivitäten nicht langweilig, dank der Anzeigenkunden wieder in Farbe...

Vereins- Danke an das Haupt-Orga-Team (Jürgen, Mario, Martin, meisterschaft: Hassan, Thomas, Arne und Martin), mit so einem Team

macht das Planen und Durchführen Spaß, Danke an die spontanen Helfer vor Ort,

Danke an die Helfer im Vorfeld (Schilder und Pfosten). Danke an unseren Sponsor Stefan Bollmann, für den

Sonderpreis, für das Catering

Danke an den Spender, (der schon den fehlenden Betrag zur Anschaffung des letzten 24" Vereinsrennrades beigesteuert hat) der den Großteil unserer I. Vereinsmeisterschaft finanziert hat, und auch jede Menge notwendiges Material

beigesteuert hat.

Dank an den Radsportverband, durch den wir diese Strecke

nutzen konnten.

Wir sollten uns jetzt schon überlegen, wie wir im nächsten Jahr diese Meisterschaft finanzieren wollen, ob aus Spenden (die WER einsammelt), Vereinsmitteln oder einer Umlage. Die notwendige Größenordnung liegt bei ca. 2000,00 Euro. Aktuell: Ist die Zufahrt zur Strecke nicht mehr mit dem Auto möglich, dank der Gemeinde Wulmsdorf, dürfen nur noch Land- und Forstwirtschaftliche Fahrzeuge die Zufahrt benutzen.

Vereinsarbeit: Dank an alle, die ehrenamtlich Vereinsarbeit gemacht haben

und machen.

Aktuell:

Es gibt einen neuen Trainingstreff: Die so genannte 'Hafenrundfahrt'. Jeden I. Sonntag im Monat gibt es eine 10:00 Uhr Runde, bei der Anfänger und Neulinge sowie Mitglieder, die das 'Bolzen' nicht mehr wollen, gemeinsam am Laden starten und gemeinsam am Laden ankommen. Das Tempo wird vom Langsamsten

bestimmt. An den übrigen Sonntagen bitte vorher im Laden fragen, ob jemand für diese Runde da ist.

LG.



#### Hallo zusammen,

diesmal gibt es an dieser Stelle ein paar aktuelle Informationen zur momentanen Situation der Jugend im Verein. Die Saison ist nun vorbei, und wir befinden uns gerade in der "Winterpause". Das Komische an dieser Pause ist allerdings, dass wir trotz Pause weiter fahren

(mindestens I. mal pro Woche), und dass sie schon vor Beginn des Winters wieder vorbei ist; ab dem I. November werden wir wieder regelmäßig trainieren.

Unsere Jugendgruppe hat sich im letzten halben Jahr sehr erfreulich entwickelt. Wir haben eine sehr aktive Gruppe, die den Verein regelmäßig bei Rennen im gesamten Norddeutschen Raum vertreten hat (U17, U13 und U11) und die schon recht flott im Training unterwegs sind. Daneben ist die Gruppe (besonders im Umfeld der Cyclassics) enorm gewachsen, 8 Jungen im Alter zwischen 8 und 17 Jahren sind dazugekommen, und wir sind an einigen Sonnabenden zum Training mit 16 Jugendlichen losgefahren. Aus dieser nun sehr heterogenen Trainingsgruppe aus ältere Jugendlichen, die für Rennen trainieren wollen, und zum Teil sehr jungen Anfängern, die das erste Mal auf einem Rennrad sitzen, ergeben sich zunehmend Probleme. Die Gruppe muss immer öfter nach den unterschiedlichen Leistungsniveaus geteilt werden, und Traudl und ich haben dabei oft Schwierigkeiten, alle Gruppeninteressen unter einen Hut zu bekommen. Durch die Mitarbeit einiger Väter (Bernd Cords, Jens-Uwe Wüstling oder Thomas Geercken) hat dies zwar häufig geklappt, aber jeden Samstag ist es eine neue Herausforderung.

Die Jugend (und damit auch Traudl und ich) benötigen deshalb Eure Hilfe. Sowohl finanzielle (z.B. für Leistungsdiagnostik und professionellere Trainingspläne bei den Älteren) als auch personelle Unterstützung von Traudl und mir (durch regelmäßige/vertretungsweise Übernahme einer Gruppe am Samstag und ab Frühjahr auch in der Woche) sind dabei herzlich willkommen. Vielleicht hat der eine oder die andere ja Lust bekommen, unseren Haufen von liebenswerten Chaoten irgendwie zu begleiten und dabei auch selber viel Spaß zu haben. Sprecht uns einfach an.

In diesem Sinne wünsche ich allen eine gute Winterpause und eine erfolgreiche Saisonvorbereitung für 2006.

Gruß,



## Kiddies-Trainingslager in

So hatten wir uns das nicht vorgestellt... klar, Dänemark im März ist ziemlich kalt und windig. Aber insgeheim hatten wir vom Frühling geträumt. Und dann das... Radfahren im dichten Schneetreiben. So war das nicht geplant. Gut, dass Jan-Haukes Mutter daran gedacht hat, dass wir einen Wäscheständer mitnehmen und auch in der Sauna kann man prima Wäsche trocknen. Trotz allem sind wir fast jeden Tag Rad gefahren. Entweder auf der Straße oder im Poolraum auf der Rolle

Wir, das sind Hans-Wilhelm, Johannes, Christoph, Marian, Henning, Thorben, Jan-Hauke, Thorsten, Traudl und Thomas. Am I 2.03.2005 machen wir uns mit drei Fahrzeugen (Danke an Bernd Cords, der einen seiner Firmenwagen zur Verfügung stellte) auf den Weg.

Insgesamt hatten wir viel Spaß, obwohl es im Ferienhaus auch viel Arbeit gab. 10 Leute haben eben 10x Hunger und machen 10x Dreck. Gut, dass wir einen Geschirrspüler und eine Waschmaschine im Haus hatten. Es gab fast immer viel zu

viel zu Essen (fast wie im Hotel) und wir sind meistens ziemlich lange aufgeblieben. Thomas kann richtig gut kochen und auch Gitarre spielen.

Und Thorsten hat mit uns am Strand und auf der Wiese Fußball und abends immer Karten gespielt. Und obwohl das Wasser im Pool etwas kalt war, haben wir immer so doll getobt, dass fast der ganze Poolraum unter Wasser stand.

Trotz der Kälte sind wir bis zu 110 km täglich geradelt. Klar, dass die Räder jeden Tag geputzt wurden. Und es war gut, dass Dieter Lieb uns ein Vorsorgepaket mit Ersatzmaterial zur Verfügung gestellt

hatte. Split führt nun mal immer wieder

zu Plattfüssen.
Am Ruhetag waren wir erst in Hvide Sande. Da schwamm eine Robbe im Hafenbecken. Danach ging es ins Bowlingcenter. Da hat die Mannschaft "seniors und minis" gegen die "teenager" ganz knapp mit 1295 zu 1308 verloren. Weil wir darum gewettet hatten, mussten die Verlierer an diesem Abend ganz alleine abwaschen. Und der Open-Air-Autoscooter vor dem Bowlingcenter

Am letzten Abend gab es Hot-Dogs bis zum Abwinken. Klar, dass wir alle ziemlich müde wieder zu Hause ankamen

wurde auch rege genutzt

Traudl (für alle, die dabei waren)





Nachdem ich die Cyclassics letztes Jahr doch sehr sturzlastig und anstrengend empfand, weil man befürchten musste, von anderen vom Rad geholt zu werden, habe ich mir zu Beginn des lahres ein neues - stressfreies -Saisonziel gesucht. Ich wollte dieses Jahr erstmalig eine Strecke von über 200km, also einen Radmarathon, bewältigen. Angeboten hat sich dafür natürlich die Nordcup-Serie, die von Hamburger und Schleswig-Holsteiner Radverbänden im Norden auf die Beine gestellt wird. Wer vier von sieben angebotenen Marathons absolviert, erhält dann auch noch ein Finisher-Trikot. Wenn es gut klappt, warum dann nicht gleich aufs Trikot fahren, dachte ich mir.

Von anderen habe ich gehört, dass man rund 1000km in den Beinen haben

sollte, bevor man einen Radmarathon fährt. Durchs Cross-Fahren im Winter habe ich das gerade mal so hingekriegt. Die Veranstaltungen beginnen jeweils um 7.30 Uhr, vor allem wenn der Startort weiter weg ist, bedeutet dies verdammt frühes Aufstehen mitten in der Nacht. Der erste Radmarathon war dann am 24. April, es sollte nach Poppenbüttel gehen. Gestartet wird gemeinsam und ich wollte dann mit Angelique fahren, die ich schon in der Bahn getroffen hatte. Nach dem Start war ich vom angeschlagenen Tempo überrascht. 30 bis 40 km/h zeigte mein Tacho mir bei den ersten Kilometern an. Nanu, war ich bei einem Rennen gelandet? Da kommen noch über 200km, wie soll das denn gehen? Schnell bröckelte die Gruppe auseinander und ich hatte Schwierigkeiten, an der Gruppe von Angelique dranzubleiben. Bei der ersten Verpflegungsstelle habe ich Angeliques Gruppe dann ziehen lassen und auf die nächste Gruppe gewartet. Da waren viele Fahrer vom RSC Kattenberg dabei und so wurde dann sehr gleichmäßig und diszipliniert gefahren. Leider löste sich diese Gruppe an der nächsten Verpflegungsstation wieder auf, dafür traf ich mit Philippe und Christoph zwei weitere RSG-Kameraden, mit denen ich ein gutes Stück gemeinsam geradelt bin. Eine Gruppe hatten wir nicht, sind aber auch zu dritt entspannt zusammen unterwegs gewesen.

Nach Kilometer 150 waren dann meine Reserven leider aufgebraucht, obwohl wir inzwischen wieder eine Gruppe zusammen hatten. Ich habe die beiden nach der letzten Verpflegungsstelle alleine losgeschickt, womit die beiden erst gar nicht einverstanden waren. War aber wohl besser so. Ich selbst kämpfte mich dann allein oder mit anderen

Versprengten über die letzten Kilometer, kam aber nach nicht ganz siebeneinhalb Stunden erstaunlich gut im Ziel an. Als es zwischenzeitlich über den Klingberg ging, hatte ich sogar noch wieder die Energie, eine Schippe drauf zu legen. Im Ziel war ich zwar alle, aber genauso froh, so gut durchgekommen zu sein. Am Ende hatte ich noch einen Schnitt von über 29 km/h, was ich dann doch überraschend fand.

Wenn man erstmal weiß, dass man solche Strecken schafft, dann ist es mit der Motivation für die weiteren Veranstaltungen gar nicht so schwierig. Ich darf mir jedenfalls jetzt mein Nordcup-Trikot bei der Trikot-Verleihung am kommenden Samstag abholen... Und nach dem dritten Marathon hat es dann endlich auch ohne "Einbruch" geklappt, das Ziel zu erreichen.

Informationen zum Nordcup gibt es unter www.nordcup-radmarathon.de.

Arne



## Stilfser Joch im April

Das war mal wieder so eine Idee, den Winterurlaub nach Ostern zu legen. "Mitte April liegt doch kein Schnee mehr da unten" beschwerte sich mein Snowboard. "Vielleicht nicht mehr im Ort, aber oben liegt immer was. Auch im April!" bemühte ich mich mein Board zu beruhigen. "Da musst du aber auch mich mitnehmen", blökte mein Rad von der Seite, "All die schönen Bergstraßen!"

Diesen Wunsch mochte ich ihm nicht verwehren

Jeden Morgen ging ich also in den "Ski"-Keller, um eines der beiden Sportgeräte auszuführen. Für den geneigten Leser sicherlich interessanter, die Ausfahrt mit dem Rad zum schlafenden Stilfser Joch.

Die mit 2.760m dritthöchste asphaltierte Passstraße der Alpen wartet an der attraktiveren Nordseite mit sensationellen 48

Kehren auf. Der Startort Prad liegt auf gut 900m. Von dort geht es bis Gomagoi (1.260m) recht moderat und ab dort erstaunlich stetig steil weiter. Bis Trafoi (1.540m) ist die Straße auch im April geöffnet. Dort weisen eindeutige Hinweisschilder auf die Wintersperre bis Ende Juni hin. Lediglich für den Giro d'Italia wurde der Pass Ende Mai kurzzeitig geöffnet: Basso verlor mit Magenproblemen an diesem Berg den Giro.

Durch dichten Wald windet sich die Straße bis zum Gasthaus "Weißer Knott"

(1.760m). Für alle, die nicht lesen können oder wollen, versperrt nun eine Schranke den Weg. Nicht ein wirkliches Hindernis. Doch ein paar Kilometer weiter parkt ein massiger Schneeräumbagger quer auf der Straße. Gibt es eine Steigerung von quer? Mit Verlaub ist der Bagger an dieser exponierten Stelle absichtlich derart abgestellt worden, dass ein Vorbeikommen nicht möglich ist. Wohl

aber ein Untendurchkriechen...

Wie ich später erfuhr, steht das Ungetüm jetzt während der Wintersperre immer dort, weil letztes Jahr zwei Motorradfahrer die Schranke geöffnet, später aber in den oberen Serpentinen von einer Nassschneelawine überrascht wurden. Die beiden blieben unverletzt, aber zukünftig wollte man es Idioten

(wie mir) eben nicht mehr so leicht machen.

Meine Auffahrt wurde dann leider durch eine geschlossene Schneedecke bei 2.450m beendet. Die Häuser an der Passhöhe waren doch schon in Sichtweite! Auf der Auffahrt sind mir auf der menschenleeren Straße einige verdutzte Rehe über den Weg gelaufen und diverse Murmeltiere warnten durch lautes Pfeifen ihre Artgenossen – ich nehme an – vor der keuchenden Gefahr, die sich mit zwei Metern pro Sekunde den Asphalt hochschraubte.



Was sind die Unterschiede zwischen der Haseldorfer Marsch und Flandern? Ganz einfach: Man wird auf dem Rennrad weniger von Autofahrern angehupt oder wahlweise attackiert, und die belgische Region, die sich im Westen bis zur Nordsee erstreckt, ist noch flacher. Dieses topografisch fast unmögliche Phänomen

war zumindest mein Eindruck auf den ersten 170 Kilometern der Flandernrundfahrt am 2. April mit Start im auch schon im Morgengrauen ganz hübschen Brügge. Doch dann wurden auch die rund 1.000 RTFler durch jenen Teil der Strecke geführt, auf dem die Profis am Tag darauf die Entscheidung um Weltcup-Punkte suchen. Von sonst eher gut beschaffenen Straßen (nicht gesperrt für Autos) mit breiten Seitenstreifen ging es hinein in den anderen Teil der Region. Insgesamt 17 Bergwertungen ergänzten die Rundfahrt bis zur Zielmarke bei etwa 270 Kilometern in Ninove. Der Quälfaktor

allerdings erhöhte sich wahlweise um den Grad der Steigung – bis 22 Prozent – oder durch die unterschiedlichen Arten von Kopfsteinpflaster: groß, klein, glatt, breite und enge Fugen. Das vom Veranstalter noch so harmlos angekündigte "cobblestone" ließ einen in den Varianten "old" und "new" so richtig die eigene Anatomie

spüren. Auf insgesamt 22 Kilometern rüttelte es mich durch und ich wusste nicht, um wen ich mehr fürchten musste: um meine Knochen oder mein Rad. Beide aber blieben heil und noch nie habe ich mich so über die Alternative eines sandigen Seitenstreifens gefreut.

Bevor hier ein falscher Eindruck entsteht. Es war ein toller Saisonauftakt, denn die ganzen elf Stunden Fahrtzeit schien die Sonne im alles andere als mediterranen Belgien, Verpflegung an vier Punkten und Organisation waren gut (für nur 12 Euro!), und last but not least hatte ich gute Beine trotz eher dürftiger Vorbereitung von nicht mal 400 Kilometern. Meine fünf aus Hessen, dem Sauerland und Italien stammenden Mitstreiter hätte ich an diesem Tag allerdings nicht missen mögen.

Noch ein paar organisatorische Tipps: Die Flandernrundfahrt kann auch in kürzeren Distanzen (inkl. MTB) gefahren werden. Start und Ziel sind dann in Ninove. Die lange Schleife startet in Brügge und endet in Ninove. Hierfür ist es ratsam, einen Transfer zu organisieren (ca. 45 Autominuten). In Brügge gibt es einen Campingplatz, auf dem man sich auch später abends noch hinstellen und morgens bezahlen kann.

Die Autofahrt von Hamburg dauert ca. sechs Stunden (650 Kilometer), je nachdem, wie man vor allem durchs Ruhrgebiet kommt.

Jan Schütte

#### Jedermannrennen am Ostermontag

## Rund um Köln

Ein paar Daten und Fakten

Rund um Köln ist eines der ältesten deutschen Eintagesrennen, wurde 1908 zum ersten Mal ausgetragen und fand in diesem Jahr zum 90. Mal statt.

Und zum 2. Mal wurde im Rahmen des Profirennens auch ein Jedermannrennen veranstaltet.

2900 Teilnehmer haben für die beiden Strecken gemeldet. Letzes Jahr wurde lediglich eine 60km Strecke angeboten, in diesem Jahr konnte man sich im Vorfeld für eine 60er oder 100er Runde entscheiden. Die ca. 1000 Teilnehmer für die 100er Runde wurden in einen Startblock A und B unterteilt.

Von der RSG Blankenese nahm auch noch Holger Koopmann teil, der seit ein paar Jahren in Köln wohnt und arbeitet. Holger war auch schon bei der Premiere im letzten Jahr dabei.

Die Strecke geht vom Start in Leverkusen direkt vor der BayArena, durchs hügelige und anspruchsvolle Bergische Land, mit vielen knackigen Anstiegen und dann wieder hinunter nach Köln zum Ziel auf der Rheinuferstrasse.

#### Das Rennen:

Das Rennen fand bei bestem Osterwetter statt. Ich hatte mich für die 100km entschieden, wo ich aus Block B heraus startete. Holger hatte sich aufgrund seines hervorragenden Ergebnisses aus dem letzten Jahr einen Platz in Block A verdient. Mein persönliches Ziel war es,

das Rennen als erste "verschärfte" Trainingseinheit und Abschluss meines einwöchigen Trainingslagers zu bestreiten. Also nicht zu schnell angehen, eigenes Tempo finden, nicht im roten Bereich fahren und Ergebnis egal. So weit so gut. Neben mir im Startblock standen



6 unruhig an ihren Trikots nestelnde Schwaben vom RSV Nattheim. Deren unverkennbares Ziel: "Nicht lang Schnacken, A-Block knacken". Block A startete 2 Minuten vor uns und als dann unsere Startpistole erklang nahm das Geschehen seinen Lauf. Binnen weniger Sekunden hatte ich alle meine Vorgaben über den Haufen geworfen (was interessiert mich das Geschwätz von gestern) und mal schnell neue Prioritäten gesetzt. Die da hießen, bedingungslose Einreihung und Unterstützung des Schwaben-Express. Nach der ersten Kurve hatte ich schon einen 170er Puls und die schweren Anstiege im Bergischen Land folgten ja erst noch. Das Tempo war also entsprechend hoch, die Zusammenarbeit klappte trotz

## Challenge 2005

Sprachbarrieren sehr gut und der erste lange Anstieg über 10km, wurde zügig genommen. Nach ca. 25km hatten wir die Spitzengruppe aufgefahren, jetzt hieß es erst mal hinten einreihen und so gut wie möglich erholen. Die Spitzengruppe war ca. 60 Mann groß und in dieser ließ es sich auch sehr gut fahren.

Highlight des Rennens ist in jedem Jahr die Ortsdurchfahrt durch Bensberg. Es galt einen steilen engen Anstieg über Kopfsteinpflaster zu bewältigen. Links und rechts der Strecke säumten sich Tausende von Zuschauer. Die Profis fahren hier gleich dreimal durch.

Die Durchfahrt garantiert Gänsehaut, so oder ähnlich muss es bestimmt auch bei den Frühjahrsklassikern zugehen.

Ab Km 80 geht es die letzten 20km nach Köln nur noch bergab. Gefährlich wird es 5km vor dem Ziel, wo mehrere rechtwinklige Kurven zu durchfahren sind. Hier war es einige Male sehr brenzlig. Nach der letzten Kurve geht es auf die 2km lange Zielgerade, der

Rheinuferstrasse. Dort gab es unmittelbar vor mir einen Massensturz, dem ich nur um eine knappe Pneu-Länge ausweichen konnte.

Wieder Fahrt aufgenommen, kam ich nach 2 Stunden 38 Minuten ins Ziel und konnte die super Stimmung im Zielbereich in mir aufnehmen.

#### Fazit:

Trainingsziel verpasst...aber das mit viel Spass.:-)

Rund um Köln ist ein anspruchsvolles, aber gut zu bewältigendes Jedermannrennen.

Wer es etwas hügeliger mag, kommt hier auf seine Kosten.

Das Zuschauerinteresse ist sehr groß. Es sollen über I Millionen Zuschauer entlang der Strecke gezählt worden sein. Dazu halt noch, wie wir es bereits von Hamburg kennen, das unmittelbare Flair eines Profirennen.

Ist zwar etwas früh im Radsportkalender, aber für mich als gebürtigen Rheinländer wohl ab jetzt ein Muss. Rolf Huber

### Mallorca 2006

In den Hamburger Frühjahrsferien werden mindestens Thomas Lemcke und einige Jugendliche wieder über Diana-Sportreisen im Royal Cristina an der Playa de Palma Quartier beziehen. Das Hotel und den Veranstalter haben wir in den letzten Jahren immer wieder für gut befunden. Ich selbst weiß derzeit leider noch nicht, ob ich in der Zeit Urlaub bekomme, also ob und wenn ja wie, Tom und ich dabei sind.

Jürgen Lange will noch Informationen zu einem Hotel bei Alcudia zusammenstellen. Schaut halt, was auf der Homepage des Vereins oder auf dem roten Brett im Laden veröffentlicht wird. Bei Fragen könnt Ihr Euch natürlich auch unter 040/8302393 gerne an mich wenden.

Voriges Jahr hatte ich an einer organisierten MTB-Transalp teilgenommen (Bodensee - Turin). Mit einer Gruppe macht es (meist) Spaß, braucht aber lang. So viel Zeit hatte ich weder beruflich noch familiär. Deshalb habe ich mir in diesem Sommer eine kurze Strecke rausgesucht, einen passenden GPS-Track aus dem Netz runtergeladen und eine Liege im Nachtzug gebucht, als Hoffnung auf akzeptables Wetter bestand.

Der erste Pass hinüber nach Vorarlberg hatte die unscheinbare Höhe von 1687 m, die Transalp-Legende Heckmair schreibt zum Schrofenpass aber immerhin:

"Der ursprünglich ein Meter breite Weg ist an einigen Stellen abgebrochen, sodass nur noch ein fußbreiter Steig übrig ist. Diese Stellen sind mit Drahtseil und einer Eisenbrücke gesichert. An diesen Stellen ist Schwindelfreiheit und absolute Trittsicherheit erforderlich."

Letztlich ist alles natürlich halb so wild, lästiger war mir nach der schönen Fahrt durchs Verwall der (nach dem Arlberg) dritte Pass des Tages, das Winterjöchle, weil es dort extrem sumpfig war; dort fiel die zweite Stunde Schieben an. Als ich das hinter mir hatte, erschien es mir machbar, den ersten Tag noch weiter zu strecken und einen guten Freund auf einer Alm oberhalb von Tschagguns zu

## **Oberstdorf**

besuchen. Dass dafür allerdings nach dem Abendessen weitere 600 Hm Anstieg erforderlich waren, hatte ich zunächst etwas ausgeblendet, mit schon 2.400 Hm und auch etwas Strecke in den Beinen fiel mir das letzte Stück dann nicht wirklich leicht.

Ab dem zweiten Tag hab ich keine anderen Durchquerer mehr getroffen, die meisten starten am Wochenende und fahren Richtung Gardasee. Bei meist strahlend blauem Himmel hab ich's etwas lockerer angehen lassen und nach zwei Pässen in Langwies (Schweiz) ein Zimmer im einzigen Hotel am Platz genommen, bevor ein Gewitter kam. Nur das Schlappiner Joch (2.200 m; von 650m) Richtung Klosters war mit längerem Schieben und Tragen verbunden, auch hinab; der Durannapass (rund 1.000 Hm) war leichter, dass ich mich ausgerechnet bei einer Bach-



## **Comer See**

überquerung lang gemacht hab, war eigene Dummheit.

Am dritten Tag früh gestartet nach dem Motto: Mal sehen, wie weit ich komme. Zuerst gings passabel über Arosa aufs Hörnli (2.500 m), von oben dann ein



schöner Blick in alpines Gelände - ein Bergwandersteig schlängelte sich bis zum Horizont. Hinter diesem Übergang begann dann aber die Abfahrt doch noch. Lenzerheide, Tiefenkastel, jetzt keimte der Gedanke auf, ich könnte es am gleichen Tag bis nach Italien schaffen und die gewonnene Zeit dann für eine Rückfahrt in die Schweiz nutzen. Deshalb stringent die Straße hinauf nach Bivio gekurbelt, dort für den nächsten Tag den Nachtzug Chur - Hamburg gebucht und dann entlang der alten Römerstraße hinauf zum Septimerpass (2.300 m), für mich eins der landschaftlichen Highlights.

Dort gab es aber bald eine Ernüchterung, denn der "Traumdownhill" entpuppte sich als überwiegend für mich nicht fahrbar: ein alter, recht grober Säumerpfad aus Blockwerk durch zum Teil sehr steiles Gelände, gern hätte ich die Cracks dort fahren sehen, bin aber niemandem begegnet.

Trotzdem reichte es dann noch bis bella Italia. Nach dem Ende der eigentlichen Transalp, auf der mich mein GPS bestens

geführt hatte und nach 111/

2 Stunden unterwegs an diesem Tag waren mir in einer Trattoria in der Altstadt von Chiavenna die landesüblichen Genüsse vergönnt. Hotelsuche problemlos

Ebenso unproblematisch – wieder bei Sonne – am nächsten Tag von Chiavenna (300 m) mit meinem nur noch 4 kg schweren Rucksack auf den Splügen (2.100 m) auf der Passstraße, Abfahrt in die Schweiz

zurück und auf dem Schweizer Radwanderweg Nr. 6 überraschend schön über Andeer und Thusis nach Chur. Am nächsten Morgen zurück in Hamburg.

Insgesamt also 4 Tage mit 10.650 Hm, 32 Stunden reine Fahrtzeit und 380 km auf dem Mountainbike. Nass geworden bin ich nur zweimal: Auf dem Hinweg zum Bahnhof und auf dem Rückweg vom Bahnhof, jeweils in Hamburg.

Rundherum ein Kurzurlaub ganz nach meinem Geschmack.

Michael Heinz michaelheinz(ät)web.de



## I. Berchtesgadener Land Radmarathon

Der Berchtesgadener Land Radmarathon fand am 12.06.2005 zum ersten Mal statt und ist Teil des Alpencups, zu denen u.a. noch der "Amade Radmarathon" Radstadt und der "Dreiländer "Radgiro" Nauders gehören.

Es standen zwei Strecken zur Auswahl: Strecke A 201km / 3750hm, Strecke B 103 km / 1720hm. Streckenprofil der 201km Strecke: Die ersten 110km sehr bergig mit 3 Pässen, die letzten 91km eher eher hügeliges Profil.

Start und Ziel: Bad Reichenhall. Die Startgebühr betrug je nach Zeitpunkt der Anmeldung zwischen 40,- und 55,- Euro. Im Startgeld enthalten waren u.a. Radtrikot (sogar ein gutes), Verpflegung an 6 Labestationen, Zielverpflegung, Pastaparty am Vorabend, Verpflegungsbeutel, Zeitnehmung, Siegerehrung.

Zeitlimit A-Strecke = 10 Std., B-Strecke = 8 Std. 1800 Teilnehmer waren für beide Strecken gemeldet. Ich fuhr den Radmarathon als Abschluss meines Trainingslagers in Corvara / Südtirol.

Von der RSG Blankenese mit am Start war auch noch Bergziege Angelique Funk.

Wir beide haben uns für die Langdistanz über 201km angemeldet.

Ich traf am Sa. Nachmittag in Bad Reichenhall bei bestem Sommerwetter ein. Gegen Abend fing es dann an zu regnen und dies sollte sich über die ganze Nacht fortsetzen. Morgens dann trocken, aber bedeckt und noch ein wenig kühl. Für den Verlauf des Tages waren zwischenzeitlich immer wieder kleinere Regenschauer vorausgesagt worden.

Start war um 7.30 Uhr, den ich fast verpasst hätte. Musste mich somit in die letzte

Startreihe, so ungefähr als 1800ter Teilnehmer anstellen. Da war ich erst einmal bedient gewesen.

Vom Start weg hieß es "Blinker links", um vor dem ersten Anstieg möglichst viele Mountain-, Trekkingbikes und Familien-Teams hinter mir zu haben. So war es nicht geplant, wollte eigentlich nicht schon vor dem ersten Pass im roten Bereich rumturnen. So bin ich also mit 'nem satten 165er Puls in den ersten Anstieg über 6km und 450hm eingefahren. In der Abfahrt war höchste Achtsamkeit geboten, da der Asphalt gerade in den bewaldeten Zonen, noch sehr nass und rutschig war. In dieser ersten Abfahrt gab aus der Spitzengruppe heraus auch schon einen schweren Sturz. Der Kollege sah übelst aus und musste ärztlich versorgt werden.

Ab km 45 dann die vom Streckenprofil her schwerste Herausforderung des Marathons, 12km Anstieg mit durchschnittlich 12%, über den Obersalzberg auf das auf 1600m gelegene Rossfeld. Dabei galt es 1100 hm zu überwinden.

Erschwerend hinzu kam, das das Wetter um so höher wir kamen, immer schlechter wurde. Regen und dichter Nebel setzten ein. Die Abfahrt hinunter ins Tal nahm ich dann auch mit allergrößter Vorsicht. Direkt nach der Abfahrt ging es schon wieder auf die Anfahrt zum dritten. Pass des Tages. Es ging 16 km immer leicht bergauf, die letzten 8 km hatten es aber in sich und waren nach meinem Empfinden die schwersten Km des Tages.

Nach I I 0km hatten wir die härtesten Anstiege hinter uns gelassen und es ging jetzt eigentlich nur noch hügelig weiter über Schneizelreuth, Siegsdorf, Laufen und Freilassing bis ins Ziel nach Bad Reichenhall. Ab hier war es ratsam, sich zu größeren Gruppen zusammenzufinden, um nicht 90 km alleine im Wind fahren zu müssen. Auf den flacheren Teilstücken zog doch ein ziemlich heftiger Wind durch.

Das klappte auch auf Anhieb sehr gut. Drei

kleinere Grüppchen fusionierten zu einer gut zusammenarbeitenden 20er Gruppe. letzt wurde es richtig schnell.

Mein größtes Problem war es aber jetzt nicht zu dehydrieren, da ich in meiner Gruppe der einzige nicht regionale Fahrer war und daher auch keinen Helfer an der Strecke hatte, der mich mit neuen Trinkflaschen versorgte. Einmal hielt ich kurz an einer Verpflegungsstelle an um mir lediglich einen kleinen Becher Wasser zu gönnen. Dabei sollen die Labestationen vorzüglich gewesen sein, berichtete mir Angelique hinterher. Die Aktion hat natürlich ein ziemlich großes Loch zwischen mir und der Gruppe gerissen. Mit Mühe und Not konnte ich das entstandene Loch wieder zufahren. Von nun an und bis ins Ziel hielt ich mich im hinteren Teil der Gruppe auf.

Wir erreichten Bad Reichenhall in einer Zeit von 6:32h. Im Zielbereich, bei jetzt strahlendem Sonnenschein, war mächtig Stimmung. Das erstmalig stattfinde Rennen, da mit Transpondermessung, wurde von den Bad Reichenhallern sehr gut angenommen. Schon entlang der Strecke, bei der Durchfahrt der einzelnen Orte standen erstaunlich viele Leute und machten einen Höllen Spektakel.

Angelique übrigens, kam in einer Zeit von 7:45h ins Ziel und war damit **Gesamt-achtbeste** Frau.

Fazit: Der Berchtesgadener Land Radmarathon ist mit einer Länge von 201 km und 3750 hm wohl einer der am schwersten zu fahrenden Bergmarathons. Also auf jeden Fall für jeden ambitionierten und begeisterten Bergfahrer eine Herausforderung.

Organisation und Stimmung waren erstklassig.

Verpflegung soll ja auch ausgezeichnet gewesen sein.

Rolf Huber





## Vereinsmeisterschaft 2005







# Stimmen aus dem Forum:

Dank an alle, die die Veranstaltung auf die Beine gestellt haben!!!

Und wahrscheinlich noch mühsam abgebaut haben.

Michael Heinz

Liebes Orga-Team, liebe Helfer, liebe Sponsoren,lhr habt für uns ein supertolles Fest auf die Beine gestellt. DANKE!!!!!!! Die, die nicht dabei waren, haben echt etwas verpasst. Ätsch!

Liebe Grüße, Traudl

Kaum zu glauben, aber wahr, mit 63 Jahren habe ich meine I. Vereinsmeisterschaften absolviert.

Alle meine Erwartungen wurden übertroffen. Obwohl ich erst seit dem I.1.2005 in der RSG Blankenese Mitglied bin, hatte ich das Gefühl, in eine große Familie aufgenommen zu sein.

Die Vereins-Führung und -Organisation hatte die Veranstaltung bestens organisiert, so dass es an nichts fehlte. Sportlich ging jeder pünktlich an den Start, die Fahrzeiten wurden exakt aufgenommen und die Strecke war für

Jeder feuerte jeden an, so dass genügend Motivation vorhanden war und ieder das

alle gut zu bewältigen.

Beste aus sich herausholen konnte.

Sie anschließende Siegerehrung, sowie die Tombola mit wirklich attraktiven Preisen, kann kaum Wünsche offen gelassen haben.

Fürs leibliche Wohl hatten Veranstalter und Sponsoren ebenfalls gut gesorgt: Kuchen, Steaks, Würstchen und Getränke satt, zu Preisen wie vor der Währung.

Man konnte mit allem sehr zufrieden sein, ich war's auf alle Fälle.

Und last not least, Petrus war uns gut gesonnen, das Wetter hätte nicht besser sein können.

Fazit: besser geht's kaum, auf ein Neues in 2006 Jürgen Lange



Jo, ich fands auch klasse! Selten nen WK erlebt, bei dem das mit der Siegerehrung so schnell ging! Und das bei der Premiere, war wirklich klasse! Danke Martin für die tolle Ergebnislistenerstellung, ging schneller und unkomplizierter als so manches Profi-Zeitmesssystem!



Hauke



In der Firma, ein normaler Tag, im Frühjahr, zu Beginn der Saison, ein Anruf von Stefan Weiler (Chef der Fachhandelsabteilung Fahrradhelme Deutschland).

DU hast gewonnen Klaus Dieter, WAS?, eine Event-Reise zur Tour de France. Völlig ungläubig sage ich, "das kann ich nicht glauben, ich gewinne nie etwas". Nach der schriftlichen Bestätigung kann ich es endlich glauben. Anreise auf eigene Kosten, also Bahn, Auto oder Flieger. Entschieden habe ich mich dann für eine entspannte Bahnfahrt nach Fürth. Also Koffer packen und ab in die Bahn. Von HH-Altona ins Stammwerk des Helmsponsors UVEX. Fünf Stunden ruhige Bahnfahrt waren wirklich angenehm. Um 20.00 Uhr in Fürth angekommen. wurde ich schon von Stefan erwartet, der mich zum Hotel fuhr. Dort kurz eingecheckt und ab zum Essen, durch den extremen Energieverbrauch während der Bahnfahrt hatte ich schon einen Hungerast. Stefan und seine Frau haben mich dann zum Essen eingeladen, war ein leckerer Italiener (nicht der Italiener, sondern das Essen). Am nächsten Morgen wurde ich von Stefan abgeholt, ab auf die Bahn. 650 Trainingskilometer für die Beckenknochen.

(Jetzt weiß ich auch, wie ein Hornhautraspler an meinem zarten Popo weh tut.) Drei Etappen à 216 km auf der Autobahn, natürlich absolvierten wir die Etappen in Bestzeit.

Endlich gegen 16.00 Uhr sind wir im Hotel L'Auberge de Nicey in Romeilly sur Seine angekommen (ca. 120 km vom Startplatz entfernt). Ich war natürlich nicht der einzige Gewinner: Zwei Fahrradhändler, Herr

Ruster und Herr Ammann trafen fast zeitgleich mit uns ein. Ab aufs Zimmer, erst einmal duschen. Abends gab es ein Begrüssungsessen mit Vorstellung unserer Betreuer. Conni, blond, hübsch und ehemalige Tour de France-Fahrerin, jetzt studiert sie Medizin. Guido, ehemaliger Tour de France-Fahrer, jetzt Lebenskünstler, lebt überwiegend in Südafrika und organisiert Radrennen. Nach einem fürstlichen Essen, wurde uns der Ablauf des morgigen Tages erläutert. Wir hatten natürlich auch 1000 Fragen, der Abend wurde lang.



## Meine

# UVEX-TOUR DE FRANCEI

Mir war nur wichtig, dass die zwei Team-Trikots vom Team T-Mobile unterschrieben wurden , was ja auch geklappt hat Ein unterschriebenes Team Trikot, mit Zertifikat, könnt ihr demnächst ersteigern (Angebote können schon jetzt im Laden abgegeben werden) der Erlös kommt der Vereinsjugend zugute.

Am nächsten Morgen, 8 Uhr, gab es erst mal ein kohlehydratreiches Frühstück. Früh aufstehen war also angesagt. 8.30 Uhr Abfahrt. Der T-Mobile Bus mit Fernsehübertragung wartete schon, jetzt geht's los. Das Wetter war nicht so berauschend, leicht bewölkt und noch trocken. Im Village Depart' angekommen. Guido erklärte uns noch mal den Ablauf des Tages. In einer halben Stunde fährt die "Caravane publicitaire" los, das sollten wir uns natürlich nicht entgehen lassen. Die Werbekaravane setzt sich ca. 1,5 Std. vor dem Start des Peloton in Bewegung, und

Insider-Facts T-Mobile Team

36 Räder (jeder Fahrer hat zwei Rennräder und zwei Zeitfahrräder)

6 Kfz zur Betreuung

800 Bananen

2 Lkw

550 PowerBar Riegel

I Bus

54 Trikots und Hosen

500 Renncapes

20 Regenjacken

750 Verpflegungsbeutel

20 Sonnenbrillen

360 Liter Sojamilch

dann in das Dorf zu gelangen, war fast unmöglich, zu viele Menschen. Guido verteilte orangefarbene Armbänder mit Datum, das waren die Eintrittskarten für das Dorf. Also ab ins "Village Depart", es war beeindruckend, diese begeisterten Menschenmassen, die sich um das Dorf, den Start und Akkreditierungs-Bereich drängelten, wir hingegen konnten uns im Dorf ganz entspannt die Stände anschauen und das eine oder andere Souvenir erwerben.

Als erstes sind Stefan und ich zum Startplatz gegangen. Auf der linken Seite parkten ca. 30 Begleitmotoräder, rechts 15 Tour Autos, picobello gereinigt und startklar für die sechste Etappe. Die Animateure warfen die ersten Präsente im Startbereich in die Menge, die Stimmung stieg ins Unendliche, je lauter die Menge wurde, um so mehr Präsente wurden verteilt. Plötzlich, ein ohrenbetäubender Lärm, die Werbekarawane setzte sich in Bewegung. Unser TÜV hätte die Hände über den Kopf zusammen geschlagen, bei den futuristischen Fahrzeugen. Das ganze Spektakel dauerte ca. eine halbe Stunde.

Jetzt wird es aber Zeit, die ersten Team-Busse waren in Sicht, zügig sind wir durch das Dorf gegangen, im Schlepptau die ganzen Reporter aus aller Welt.

Die ersten Busse und Pkw waren schon eingetroffen. Vom Team T-Mobile noch keine Spur. Der CSC-Bus hielt direkt neben uns. Als erstes wurde Jens Voigt sofort von den Reportern umlagert. Die erste Frage war natürlich, ob er heute einen Ausreiss-versuch starten würde. Er ist ja der "Couleur le plus combatif". Da er aber,

bei der Gesamtwertung, auf Platz 3 stand, wäre das ein aussichtsloses Unterfangen. Wow, jetzt kam der Chef an, Discovery. Es war unbeschreiblich, obwohl wir in einem abgesperrten Areal waren, kam der Bus kaum auf seinen zugewiesenen Parkplatz. Die Reporter und geladenen Gäste stürzten sich auf den Bus, obwohl der Boss noch nicht einmal zu sehen war. Dem Herdentrieb folgend, wir wurden förmlich mitgerissen, stürzten wir uns auch auf den Bus. Nachdem der Bus nun endlich seinen Parkplatz erreicht hatte, waren die Betreuer nicht in der Lage, die Absperrbänder aufzustellen. Absperrgitter hielten die einigermaßen in Schach. Die Einzigen die ihren Spaß hatten, war die Gendarmerie, die schauten sich das Spektakel vom weiten an. Dann war es soweit, the ,King of The Road' glitt durch die Bustür.

Noch mehr Gedränge. Ich wurde fast, aber nur fast, zerquetscht... Flucht rückwärts. Lieber alles aus der Ferne beobachten, ich stand am Bus von Gerolsteiner. Aus sicherer Entfernung schaute ich mir das Gedrängel dann an. Über mir wurde ein Fenster vom Gerolsteiner Bus geöffnet, der Busfahrer machte ein paar Fotos von Lance. Ich sprach ihn an: ,Toller Platz da oben für Fotos'. Er sagte, ,gewisse Vorteile muss man als Fahrer ja auch haben'.

Plötzlich ein Hupkonzert, der T-Mobile Express rollte an. Guido und Stefan schleusten uns zum T-Mobile Bus, hier war der Andrang, Gott sei dank, nicht so groß. Ich gab Stefan die beiden Trikots, mit der Bitte sie von allen Fahrern unterschreiben lassen. Schon waren sie weg und kamen nicht wieder. Na ja, vielleicht gefiel Ulle unser Trikot so gut, dass er es behalten wollte, aber Armin (ein Uvex-Mitarbeiter) versicherte mir später, das alles unterschrieben ist und er uns die Trikots zuschickt.

Leider kam es zu keinem Gespräch mit den Fahrern, alle waren hypernervös, durch das schlechte Abschneiden von Ulle beim Prolog.

Stefan stellte uns dann Olaf Ludwig vor und machte ein paar Gruppenfotos. Inzwischen hatte ich den Fotoapparat zum glühen gebracht. Herr Ammann machte den Vorschlag, zur Akkreditierung zu gehen, also los. Wir beide hin, leichter gesagt als getan, wir mussten 'am Bus von Lance'

vorbei und ihr könnt euch ja vorstellen, was da abging. Das einzige, was ich kurz sehen konnte, war, dass Lance auch wie wir zur Akkreditierung wollte und einfach keinen Meter mit seinem Rad vorwärts kam. Wir waren schneller (hähä). außen herum und schon waren wir nach ca. 500m da. Die CSC-Mannschaft hatte sich gerade eingetragen und für ein Gruppenfoto aufgestellt, die fahren



Fotos von Sven Ruster



immer geschlossen zur Akkreditierung, wurde uns gesagt, tolles Bild. letzt warteten wir auf Lance, zehn Minuten gingen ins Land, von Lance keine Spur. Na ja, wieder

zum Team-Bus von T-Mobile. Ich glaubte es kaum, Lance hatte den Weltrekord im Langsamfahren aufgestellt. Sage und schreibe zwei Meter in einer halben Stunde, unschlagbar. Er immer war noch der umringt von Meute. letzt ein Foto, na klar, die Gelegenheit günstig, Fotoapparat war abgekühlt und lag ge-

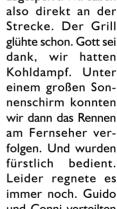
schmeidig in der Hand. Nur ich war zu klein, also auf die Fußspitzen, ab ins Blaue fotografiert. Sind leider nichts geworden. Aber was für ein Stress für Lance, und das kurz vor den Rennen.

Guido kam ganz hektisch auf uns zugelaufen, wir müssten sofort losfahren, sonst bekämen wir die Fahrer am Cote de Brouthieres (364m) nicht mehr zu sehen. Also alle im Stechschritt zum Team Bus und ab die Post.

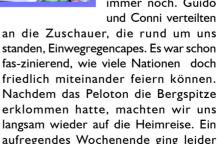
Den Start und das Rennen haben wir dann im T-Mobile Bus verfolgen können. Am Fuße des Berges angekommen (Kösterberg-Niveau), fing es natürlich an zu regnen. letzt den Berg hoch zu Fuß mit Uvex Regenschirm. Wir kletterten über die Absperrung und bestiegen den 364iger. Wer kam uns entgegen, die Werbekarawane mit lauter Musik und Werbegeschenke verteilend, das war bei der Bergbe-

steigung eine hervorragende Abwechslung. Auf der Bergspitze hatte das T-Mobile Team, einen Tag zuvor, zwei Reisemobile aufgestellt und den Platz mit Gittern

abgesperrt. Wir saßen fürstlich



aufregendes Wochenende ging leider zuende.



Klaus Dieter Lieb

Trotz aller noch im Frühiahr gefassten Pläne. die Tour dieses lahr in den Bergen oder bei ihrem Deutschland-Abstecher in Karlsruhe anzuschauen, haben Referendariat, Job und sonstige Termine mal wieder einen Strich durch die Rechnung gemacht. Was also tun? Es gab da ja noch die Möglichkeit, dem Tour-Finale in Paris live beizuwohnen. Dieses Unterfangen war auch der Liebsten wieder recht einfach schmackhaft zu machen: immerhin fahren die Rennfahrer dort auf den Champs Elysées mehrere Runden; man sieht das Peloton also nicht nur einmal schemenhaft an sich vorbeihuschen. Außerdem bietet Paris auch für die nur oberflächlich radsportinteressierte Begleitung einiges an Alternativprogramm. Gesagt, getan: Auch in der zweiten Tour-Woche waren noch erstaunlich günstige Flüge nach Paris zu ergattern. Ein Hotel für die Nacht von Samstag auf Sonntag war im Internet auch schnell gefunden und gebucht; ebenfalls recht günstig und nur eine Gehminute vom L'Arc de Trioumphe entfernt in einer ruhigen Nebenstraße.

Nun haben wir solche Paris-Trips zum Tour-Finale in den vergangenen Jahren schon öfter gemacht. Dennoch sollte es dieses Jahr etwas spektakulärer werden. Durch eine glückliche Fügung des Schicksals haben wir nämlich Einladungen für "Tribune Concorde". eine der offiziellen Zuschauertribünen an den Champs Elysées erhalten, etwa 150 Meter vor dem Zielstrich. Während wir also die letzten Jahre immer schon um 7 Uhr morgens an den Champs Elysées campieren mussten, um die für uns als eher kurz geratene Menschen zwingend notwenigen Plätze in der ersten Reihe zu ergattern, konnten wir uns dieses Jahr nach einem ausgiebigen Frühstück so gegen 13 Uhr gepflegt zu unseren Tribünenplätzen begeben. Nachdem wir die Eingangskontrollen zum Tribünenbereich inklusive Taschen- und Leibesvisitation passiert hatten, stellten wir außerdem erfreut fest, dass man ohne

weitere Kontrollen in die so genannte "zone technique" der ganzen Fernsehteams sowie in das Fahrerlager mit den Teamfahrzeugen gelangen konnte. Dort liefen uns dann auch etwa der nach eigener Aussage wieder genesene lens Voigt oder auch Rolf Aldag über den Weg, die sich für ihren Kommentatoren-lob beim ZDF im sendereigenen Restaurant stärken wollten. Auch in technischer Sicht gab es im Fahrerlager einiges zu sehen, so etwa einen Prototyp einer elektronischen Schaltung von Campagnolo oder neue Shimano-Carbonlaufräder. Mein Angebot, mich als Testfahrer zur Verfügung zu stellen, wurde aber leider abgelehnt.

Nachdem auch wir uns im Restaurant eines



französischen Senders etwas gestärkt hatten (nach unserem Mitarbeiterstatus fragte dort keiner, dafür war das Essen um so leckerer...) begaben wir uns langsam zu unseren Plätzen. Die Tribüne selber lag direkt Ausgangs der Kurve vom Place dé la Concorde auf die Champs Elysées und erwies sich von der Rückseite als eher wenig Vertrauen erweckende Konstruktion. eingerahmt von ein paar Dixie-Klos. Aber das ist einem ja egal, Hauptsache man sitzt bequem und kann gut sehen. Außerdem reicht es anscheinend, wenn die ganze Geschichte im Fernsehen gut aussieht. Von der Tribüne selber hatte man dann auch einen tollen Ausblick auf den Place de la Concorde sowie einen großen Teil der

Champs Elysées. Für das leibliche Wohl sorgten freundliche Hostessen, die einen mit Getränken sowie bei dem erneut einsetzenden Regen mit äußerst kleidsamen (natürlich gelben) Regencapes versorgten. Das Publikum auf der Tribüne setzte sich in erster Linie aus von den einzelnen Fahrern oder den Teams und Sponsoren eingeladenen Gästen zusammen. Auch eine Schulklasse war dort und wenigstens die sorgte auch für ordentliche Stimmung.

Die noch verbleibende Zeit bis zum Eintreffen der Fahrer vertrieb ein kurzes Kriterium von einigen französischen Jugendfahrern sowie die allseits bekannte Werbekarawane. Gleichzeitig konnte man das Renngeschehen die ganze Zeit auf großen Videoleinwänden verfolgen. Zusammen mit den Fahrern kam dann allerdings auch wirklich mieses Wetter in Paris an, so dass es an ein Wunder grenzt, dass auf den nun letzten 8 Runden der Tour de France 2005 auf dem Kopfsteinpflaster der Champs Elysées kaum Stürze passierten.

Nach der obligatorisch ruhig gefahrenen ersten Runde, der Ehrenrunde für die Träger des gelben, grünen, weißen und gepunkteten Trikots, wurde dann noch 7 Runden lang richtig Radrennen gefahren. Es gab immer wieder Antritte einzelner Fahrer oder Gruppen, die schließlich jedoch alle wieder vom Feld gestellt wurden. Erst der zweite Angriff von Alexander Winokurow in der letzten Runde war perfekt platziert. Während die Sprinter sich noch sortierten, schoss Winokurow schon an der Tribune Concorde vorbei in Richtung Zielstrich. Die "gefühlte" Geschwindigkeit von Winokurow

aus Zuschauersicht betrug dabei mindestens 70 km/h, er ist ein unglaubliches Tempo gefahren, und das als Solist. Der Sieg von Winokurow wurde auch von den Franzosen frenetisch gefeiert. Unsere Sitznachbarn waren sich einig, das sei das Beste gewesen, was hätte passieren können, von einem französischen Sieger einmal abgesehen. Anschließend folgten die Siegerehrungen sowie die Ehrenrunden der Teams und insbesondere natürlich des siebenfachen Toursiegers Lance Armstrong. Diese bekamen wir allerdings nur noch teilweise mit, da es mittlerweile 18:00 Uhr war, unser Rückflug um 19:00 Uhr ging und wir noch zum Flughafen Charles de Gaulle mussten. Es wurde für uns also noch mal etwas hektisch.

Zusammenfassend kann man ein solches Tour-Wochenende auf ieden Fall weiterempfehlen. Man kann mittlerweile für ca. 80 EUR nach Paris fliegen und auch das Hotel hat keine 50 EUR gekostet. Somit war es wohl die günstigste Art, die Tour live zu Gesicht zu bekommen, inklusive Sightseeing bzw. Shoppen am Samstag vorher. Nur werden wir nächstes Mal wohl wieder um 7 Uhr morgens am Streckenrand stehen. Zwar ist so ein Tribünenplatz schon sehr komfortabel, aber die Stimmung am Streckenrand war in den letzten Jahren zwischen all den enthusiastischen Belgiern, Amerikanern, Italienern, Franzosen usw. viel authentischer, als zwischen lauter eingeladenen Leuten, die sich das ganze nur anschauen, weil sie eben eingeladen wurden. Außerdem man ist direkt an der Strecke viel näher dran am Geschehen, als auf so einer Tribüne. Falk Mathews



## Die Jubiläumstour...

Da stand ich also in meinem Startblock, letzte Woche habe ich noch gesagt ich starte nicht. Genau genommen, bin ich auch gar nicht gestartet. Startblock R(?) Witt, Rotraut, stand auf meiner Startnummer. Traudl hatte einfach keine Lust zu starten und so bin ich auf Ihrer Nummer gefahren. Entspanntes Starten aus so einem Startblock, deutlich weniger Hektik als die Jahre zuvor in einem der vorderen Startblöcke.

Mit dabei waren Alan und Dave, zwei Gäste aus GB. Sie hatten wir vor ein paar Jahren in Riccione im Radurlaub kennen gelernt.

Das Wetter versprach perfekte Bedingungen, nicht zu heiß, nicht zu kalt und es schien trocken zu bleiben. Dann fiel irgendwann vorne, für uns nicht hörbar, der Startschuss. Als der Block vor uns losfuhr, war in unserem Block immer noch keine Hektik zu spüren. Als wir an der Reihe waren, bemühten wir uns als Trio zusammenzubleiben. Das war mit Alan auch kein Problem, lediglich Dave fiel relativ sofort zurück. Wir hatten abgemacht, falls wir uns verlieren, uns genau in unserem Startblock wieder zu treffen.

Die Neue Strecke durch den Süden des Hamburger Umlandes kam meinem Fahrstil entgegen, die kurzen auf Dauer giftigen Steigungen führten dazu, dass einfaches Windschattenfahren nicht möglich war. Auf den Steigungen ließ sich also vortrefflich "Windschattenballast" abschütteln. In den kleinen Dörfern entlang der Strecke war fast immer "der Teufel los", na ja war ja auch für fast alle Dörfer etwas neues.

Ich fand, dass deutlich disziplinierter gefahren wurde als in den Jahren zuvor. Es gab kaum brenzlige Situationen. Um einen herum sah man auf Dauer immer wieder die gleichen Gesichter, mal mehr, mal weniger angestrengt. Einige waren auch schon mit ,Pupille quer' unterwegs, Starter von denen man sich besser fernhält

Für mich verging die Zeit, trotz meines enormen Trainingspensums (bis zu den Cyclassics so ca. 500km auf dem Rennrad), wie im Fluge. Raus aus Hamburg, in Richtung Süden, über Harburg wieder rein, über die Köhlbrandbrücke, dort den Fotografen zulächeln:-), hinunterrasen in den Hafen, die Schienen machten dieses Jahr keine Probleme. Die letzten Kilometer vergehen wie im Flug. Irgendwie habe ich Alan dann doch verloren, ich dachte er wäre hinter mir. war er aber nicht... Als ich dann nach vorne gesucht habe hat es um und bei vier Minuten nicht gereicht. Das übliche Gänsehautfeeling bei der Einfahrt in die Mönckebergstrasse, auch hier deutlich weniger Hektik.

Nach dem Ziel ging es ohne Stau weiter zu den Transponderrückgabestellen, dort staute sich das ganze dann aber doch. 20.000 Starter sind halt doch etwas mehr. Nach der Rückgabe bin ich dann zurück zum Startblock. Dort sah das alles dann ganz anders aus als am Morgen, die Absperrgitter waren nicht mehr da, die Werbeschilder fehlten und es waren deutlich weniger Menschen auf dem Platz.

Langsam zog es zu, hoffentlich bleibe ich trocken....

Alan tauchte auf, kurzer 'Talk' was zu tun ist, Dave fehlt…; Traudl kommt zu uns und versorgt uns mit 'IA Sportlernahrung' --> Baguettebrötchen mit Salami und Schinken + Coca Cola.... Wie gut so etwas schmecken kann nach einem Rennen....

Von Dave immer noch keine Spur.... Ich bleibe vor Ort, Alan fährt mit dem Rad in Richtung Ziel um nach Dave zu suchen. 20 Minuten später ist er wieder da... ohne Dave....

Dann kommen die Besenwagen, vier große Reisebusse voll mit eingesammelten Radlern und halten direkt vor unseren Füßen. Aus Bus Nummer 2 steigt dann auch Dave aus, er ist unterwegs eingesammelt worden, weil er den geforderten Schnitt nicht halten konnte.

Trotzdem lacht er und ist gut drauf, das Erlebnis ,HEW-Cyclassics' wurde nicht geschmälert.

Nun sehen wir, dass wir mit dem Rad zur U-Bahn kommen, um noch trocken nach Hause zu kommen. Die letzten 200 Meter vor der Station fängt es dann an zu schütten und wir kommen halbtrocken in die Bahn.

Zuhause, duschen und dann vor den Fernseher um das Profirennen im Fernsehen zu verfolgen. Dave und Alan wollen im nächsten Jahr auf jeden Fall wiederkommen. Aus Großbritannien kennen sie zwar "Große-Jedermann-Rad-Renn-Veranstaltungen" aber keine auf abgesperrten Strassen...

Abends haben wir uns dann wie letztes Jahr auch im GAGGA in Schenefeld getroffen. Schade, dass da nicht mehr Mitglieder hingekommen sind. *Tom* 



#### 02.08.2005

## **Young classics 2005**

Soweit mir in Erinnerung war, wollten Hans-Wilhelm Wüstling, Florian Reinsch und Christoph Strate starten.

H-W (sprich: Harvey) und Florian starteten im jüngeren Feld. Nachdem H-W aufgrund einer in der ersten Runde abgesprungenen Kette zunächst fast eine halbe Runde Rückstand hatte, ist er als Jüngster im Feld immerhin noch 21. von 52 Startern geworden. Es war die helle Freude, mitanzusehen, wie er Runde um



Runde aufholte. Diese Leistung hat er ganz alleine, ohne den schützenden Windschatten einer Gruppe erbracht. Ich mag mir gar nicht vorstellen, was ohne die abgesprungene Kette gewesen wäre. Florian fährt seit einem ¾ Jahr Rennrad, hat erst vor kurzer Zeit von Normal- auf Körbchenpedale umgestellt und ist 11. von 52 geworden (4. seines Jahrgangs). Diese Leistung ist meines Erachtens noch höher zu bewerten, wenn man bedenkt, dass er sich an alle Hinweise gehalten und von Gruppen ferngehalten hat.

Christoph hat mich mit seinem 9. Platz unter 53 Startern (5. des Jahrgangs) überrascht. Ich bitte Dich um Entschuldigung, dass ich Dich nach Deinem Unfall am Mittwoch unterschätzt habe. Nachdem sich vier Fahrer abgesetzt hatten, gab es eine Gruppe, die Christoph trotz des in den Kurven auftretenden Ziehharmonikaeffektes bis zur letzten Runde halten konnte.

Später bei der Pastaparty erfuhr ich dann, dass auch Johannes Cords teilgenommen hatte. Er ist bei den Lizenzlern gestartet und dort 28. von 32 in seiner Altersklasse geworden. Es tut mir leid, dass ich Dir nicht zugesehen habe.

Euch vieren gilt: Chapeau!!!!!

Marian Querfurth (1.29) und Laszlo Kusch (1.39) gaben in diesem Jahr ihr Debüt bei den Cyclassics und fast alle anderen unserer "Kiddies" waren im Urlaub. Mal sehen, was nächstes Jahr (voraussichtlich am 29.07.2006, leider mitten in den Ferien) geht.

lieb 'e Grüsse, Traudl

#### An alle RTF-Wertungskarteninhaber und Lizenzfahrer

#### Warum eine RTF-Wertungskarte?

Hauptsächlich, weil so die Teilnahme an RTFs stressfreier ist: du verfügst über eine permanente Startnummer, die du schon rechtzeitig am Trikot anbringen kannst. Meist ist bei der Anmeldung die Schlange der Wertungskarteninhaber kürzer als die der Jedermannfahrer und es gibt keine Diskussion über das Startgeld - es sind immer 3,- Euro. Und nicht zuletzt "gehört man dazu" und sammelt Punkte.

#### Willst du 2006 eine RTF-Wertungskarte haben?

- Wenn du 2005 eine RTF-Wertungskarte hattest, dann schicke die mir bitte zu bzw. wirf sie in meinen von außen erreichbaren Briefkasten ein: Zickzackweg 8a, 22605 HH zusammen mit dem Vermerk, ob du wieder eine haben möchtest
- Wenn du noch keine Wertungskarte hattest, dann gib mir bitte einen Hinweis (z.B. eine kurze Mail).

#### Warum eine Lizenz?

Ohne Lizenz kannst du an keinem BDR-Rennen teilnehmen. Die Cyclassics oder andere Jedermannrennen kannst du natürlich auch ohne Lizenz fahren.

#### Willst du 2006 eine Lizenz haben?

- Wenn du 2005 bereits eine Lizenz hattest, erhältst du zusammen mit dem Plattfuß einen Wiederholungsantrag zugesendet. Den bitte ausgefüllt und unterschrieben an mich zurück
- Wenn du noch keine Lizenz hattest, dann lade dir bitte im Internet einen Lizenzantrag herunter und schicke ihn mir zu. Schau unter www.rad-net.de. Dort findest du unter "Formulare" den "Lizenzantrag 2006".

Bitte alles an mich bis zum **30.11.** Dann mache ich beim BDR eine Sammelbestellung, so dass du für die kommende Saison rechtzeitig deine Lizenz bzw. Wertungskarte erhältst.

Und noch eine Bitte: Die Kosten für die Lizenzen bzw. Wertungskarten trägt der Verein. Also bitte beantrage eine Wertungskarte/Lizenz nur, wenn du auch vorhast, sie zu nutzen, und wenn du sie hast, dann nutze sie auch.

Sportliche Grüße

Martin Huber

# Für die Pinnwand

#### I. 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)

#### stelly. 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 14 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.unihamburg.de, 04103-900488, 01724009017
Anfänger / Jüngere
Traudl Witt, traudl-witt(ät)web.de, 0408302393

#### Aufgaben:

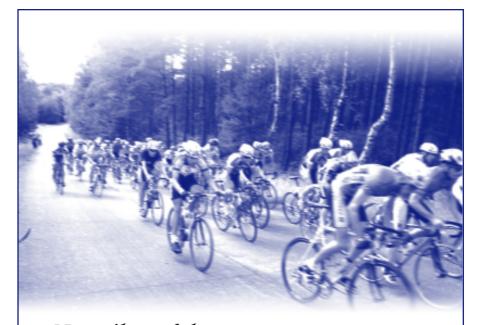
- Ansprechpartner bei Fragen zum Jugendtraining, etc.

#### **Redaktion Plattfuss:**

Arne Naujokat, an.joka(ät)web.de, 040-31706674.0163-1625451

#### Aufgabengebiete:

- Alles zur Vereinszeitschrift



# Vorteile erfahren Chancen nutzen Risiken erkennen Mit Sicherheit ans Ziel

Wir geben Windschatten!



OLAF KLIMPEL e.K. Versicherungsmakler Partner der RSG Blankenese e.V.

Deichstraße 36 - 20459 Hamburg Telefon (040) 37 44 92 - Fax (040) 37 51 80 03 - Info(ät)Olaf-Klimpel.de



#### Sanitärtechnik

Rissener Busch 5 · 22559 Hamburg

Tel. 040 - 81 31 15

Sanitärtechnik · Heizungstechnik Bedachungen · Rohrreinigungen Wartungsdienste



- Focus Monocoque Carbon Frame
- Shimano Dura Ace 20-Speed
- FSA WH-RD 220 Wheelset

1.999,-- EUR



ohne Abb.

Focus - Cayo 20G Ultegra

- Focus Monocoque Carbon Frame Top Stiffness
- Shimano Ultegra 20-Speed
- Shimano WH-R550 Wheelset

1.699,-- EUR

Zweiradshop



Hasenhöhe 5 • 22587 Hamburg-Blankenese Tel. 040 . 86 41 71 • Fax 040 . 86 72 11