

Ein Teichländer als Teammitglied CoWATT nimmt am härtesten 7 – Etappenradrennen für Jedermänner – der Jeantex-Tour-Transalp 2009 teil.

Bericht von Gunnar Arndt mit Hinweisen von Matthias Wolke / Bilder von MarathonPhoto + Matthias + Gunnar + Deborah

Die Jeantex-Tour -Transalp ist ein Etappenrennen für Zweiermannschaften – bei dem 550 Teams starten.

Der Beginn

Aber erst einmal – wie ging es los. Im Herbst, besser gesagt im September 2008 bei einer Laufveranstaltung am Stausee kam ich als Zuschauer mit dem auch den Teichländern bekannten Sportsfreund Matthias Wolke ins Gespräch. Wir unterhielten uns über Touren, Wettkämpfe ... die wir gerne mal mitmachen würden, dabei sprach Matthias die Jeantex-Transalp-Tour an und fragte, ob ich diese auch mitfahren würde. Das war natürlich schon immer mal ein Wunsch und so etwas würde ich sofort mitmachen (in dem Augenblick schätzten wir noch nicht das Gesamtausmass ein). Nach einer Überlegungszeit haben wir uns geschworen das Ding durchzuziehen und vorzubereiten. Damit war unabhängig der Anmeldeprozedur, die am 01.12.08 um 12.00 Uhr über Internet notwendig ist – und super von Matthias per Computer in die Tasten gehauen wurde- die Ampel auf grün gestellt. Als wenn ich den positiven Ausgang geahnt hätte war bei mir am 08.November der Startschuss und ich habe meinen Lebensrhythmus auf regelmäßiges fundiertes Training mit allen Schwierigkeiten des Alltag / Arbeit / Gesundheit umgestellt, alles Vorherige habe ich abgehakt – Ihr wisst -.

Für die Tour haben Matthias und ich uns ersteinmal intensiv um einen Teamnamen bemüht, das sollte dann die Grundlage für Teamshirts, Trikots und auch Einkleidung der zu den letzten Etappen anreisenden Familienmitglieder sein.

So wurde das Team (Cottbus Wolke Arndt ein dem Jahr 2008 habe ich das Zehnfache gesteigert (das schwer bei dem geringen haben wir die Höhenmeter bisherigen unserer verglichen und haben uns Wichtig für mich war, dass ausmachen werden – keine – wo es nicht



CoWATT gegründet Tolles Team). Gegenüber Training um mehr als das war ja nun nicht weiter Umfang in 2008). Gedanklich und Streckenlängen mit allem Freizeitradlerlaufbahn damit richtig hochgepuscht. Grundlagen den Hauptteil übertriebene Pace bei RTF's trainingsnotwendig war, der

spätere Einbau von Intervallen und intensiven Bereichen. Gemeinsame Trainingsausfahrten von Matthias und mir stellten sich aufgrund der Arbeitszeiten als ziemlich schwierig dar. Aber auch hier fanden wir des öfteren eine Lösung – und nutzten hierbei eben auch den Rahmen der RTF's. An denen wir als Teichländer ja auch sehr gruppenstark teilnahmen.

Die Tour

Am 28. Juni war der Startschuss in Sonthofen (Oberallgäu), die Zielankunft war am 4. Juli 2009 in Arco (am Gardasee) in Italien. Insgesamt starteten 1.100 Jedermänner zum ultimativen und Europas spektakulärstem Etappenradrennen für Jedermänner.

Wer hätte gedacht, das wir so ein Radrennen noch mal in Angriff nehmen. Es ging durch Deutschland, Österreich und Italien über rund 883 Kilometer 18 Alpenpässe sowie ca. 18.366 Höhenmeter.

Die Etappen waren mit Pässen gespickt, u.a. das Timmelsjoch (2.509 m) mit Blick auf die Gletscher der Öztaler Alpen, das Stilsferjoch (2.753 m) mit seinem ca. 25km langen Anstieg der am Ende mit letztendlich noch einmal 4 durchnummerierten Kehren – der höchste Pass der zentralen Alpen ist oder der Passo Gavia (2.604 m).der auch einen ca. 25 km langen Aufstieg erfordert und mit weiteren 4 Pässen in die vorletzte Etappe von Livigno nach Kaltern eingebaut wurde und dass sozusagen am Ende der Tour. Mit 181 Kilometern und 3.770 Höhenmetern war diese Königsetappe lt. Veranstalter auch

die Härteste, die jemals bei der Jeantex-TOUR-Transalp gefahren worden ist – aber wir waren ja auch schon 5 Etappen unterwegs gewesen –ho ho.

Die Tour war richtig toll organisiert. Die Taschentransporte, die Pastapartys, das jeweils abends durchgeführte Briefing – hier wurde immer im Anschluss an das Abendessen die nächste Etappe mit Google Earth vorgestellt, wurden die Anstiege beschrieben, auf gefährliche Streckenabschnitte hingewiesen - und der am Ende noch aktuelle Tourzuschnitt der jeweils beendeten Etappe mit dem Leben drumherum filmisch gezeigt.

Andererseits war man dann aber auch irgendwann gezeichnet vom Tage und wollte nichts wie ins Bett und fit für den nächsten Tag sein.

Der Tagesablauf war logischerweise recht identisch. Um 6.30 haben Matthias und ich gefrühstückt, bis 7.00 Uhr wurden die eigens den Teilnehmern übergebenen riesigen Tuor-Reisetaschen jeweils an den Hotelrezeptionen abgegeben, sodass diese über die Taschentransporte dann bei Zielankunft schon an der neuen Unterkunft bereitstanden. Nach Zielankunft wurde ersteinmal ausgiebig die sehr umfangreiche Zielverpflegung (Südfrüchte, Isoton. Getränke, Herzhaftes, Eiweiss – Kohlenhydrate – Mineralien und und und ..) zu sich genommen. Dann gings ab zur Unterkunft – wenn nicht am Rad irgendwelche Reparaturen notwendig wurden – die vom Reparaturservice (Rose) vor Ort sofort kostenfrei oder selbst in der Unterkunft behoben wurden. Nach Menschwerdung gings ab zur Pastaparty um 18.00 Uhr – die sich wie oben beschrieben dann mit allem drum und dran bis 20.30 hinziehen konnte.

Jeder Teilnehmer war mit Ausweis – der um den Hals hing – ausgestattet, so dass man unkompliziert die Orga-bereiche oder Festsäle betreten konnte.

Die 1. Etappe ging von Sonthofen (D) nach Imst (A) und war 121,00 km lang und hatte 2.447 Höhenmeter. Als Pässe waren das Oberjoch, Alter Gaichtpass, Namlos, Hahntennjoch zu überqueren – geschweige von den vielen kleinen Auf- und Abfahrten über die gesamte Tour.

Der komplette Startablauf war bei jeder Etappe in 4 Blöcke unterteilt, damit nicht alle 550 Teams gleichzeitig losfahren mussten. So starteten die Blöcke in Minutenabständen und wurden je nachdem inwieweit ein neutralisierter Start durchgeführt wurde, mehrere Kilometer an der Spitze bis zur Freigabe auf ein entsprechendes Tempo gehalten. So wurden die Abstände zwischen den Blöcken bis zur offiziellen Freigabe gleichgehalten (sozusagen gab's einige Etappen mit neutralisierten Starts). Vor der ersten Etappe bis zum Start ging einem noch alles mögliche durch den Kopf. Kommen wir gut über die Berge, bleibt man krampffrei, wie läuft das Team, hoffentlich gibt's kein Gewitter (wie es bis zum Vortag ja stattfand) – oder jagen wir schon gleich im Regen die Pässe hinunter.

Nach den ersten lockereren Einfahrkilometern mussten wir hoch auf die ersten 350 Höhenmetern zum Oberjoch. Das war nicht so problematisch. Es folgte dann ein leichter bergab gehender Teil und wie überall natürlich eine serpentinreiche Abfahrt mit scharfen Kurven bis in das Namlostal. Aber dann kam das Hahntennjoch als erster ordentlicher Pass mit Steigungen bis zu 19 Prozent und mit 17°C war



es hierfür auch schon ganz schön warm. Zumal wir am Vortag des Starts von schlechtem Wetter – Regen – ausgegangen sind und dementsprechend Wert auf regensichere Kleidung gelegt haben, die nun mitgeschleppt werden musste. Das Hahntennjoch selbst ist ein 1894 m hoher Gebirgspass in Österreich / nördlichster Alpenpass und verbindet das obere Inntal mit dem Tiroler Lechtal. Auf der Hälfte der Strecke zum Hahntennjoch hoch

gab es die zweite Verpflegungsstelle. In den Anstiegen musste jeder seinen Rhythmus finden - zu langsam oder zu schnell – beides konnte tödlich sein.

Nach 5:30h war unser Team als 159. der Masterklasse von 187 im Ziel - nun erahnten wir, was noch auf uns zukommt.

Die 2. Etappe ging von Imst (A) nach Ischgl (A), war 148,62 km lang und hatte 2.770 Höhenmeter. Als die schwierigen Höhen waren der Arlbergpass und die Bielerhöhe anzusehen.

Nach dem Ortsausgang von St. Anton beginnt ein richtig harter Anstieg zum Arlbergpass. Die Straße zieht sich in wenigen Kehren durch eine tolle bergige Gegend hinauf. Der Anstieg ist hier streckenweise fast gerade, wobei der Höhenmesser auch Steigungen mit 14 % und kurze Rampen bis 19% anzeigte. Im Rahmen der Tour wird sich dass noch als nicht seltenes Detail zeigen. Wunderbar – im ganzen Rennstress konnten wir uns dann an der wunderschönen Silvretta-Hochalpenstraße „erfreuen“. Bis uns der harte Anstieg mit vielen, vielen Seropentinen ab ca. Km 110 bis zur Bieler Höhe km 129 forderte. Aber immer wieder wird man mit wunderbaren Aussichten entschädigt. Diesmal war es der Silvretta – Stausee,



der atemberaubend kalt aussieht und trotzdem – man könnte sofort reinspringen. Immerhin bewegen wir uns hier irgendwo bei 2000m Höhe.

An diesem Tag wurde unser Team mit 7:08 h gewertet. Matthias hatte in den Bergen gewaltig zu kämpfen. Am Ende mussten wir ein paar Plätze zum Vortag abgeben und wurden in der Tageswertung der Altersklasse 164. Dort wo die Anstiege ein gemeinsames Fahren nicht mehr möglich machten, habe ich dann spätestens an den Verpflegungsstellen gewartet. Auf der dritten Etappe wollte ich dann auch mal meine Kamera am Lenker montieren und sehen, ob man unkompliziert ein paar Aufnahmen von rasanten Abfahrten oder den Kampf bergauf filmisch festhalten kann.

Die 3. Etappe führte von Ischgl (A) nach Sölden (A) über 119,98 km und 2.415 hm.

Das Besondere an dieser Etappe waren die Pässe Tobadill und Pillerhöhe (hatte auch Rampen um die 18%). Leider wurden die Kameraaufnahmen ein Desaster, da die Verschraubung zu wünschen ließ und sich bei der ersten Strassendelle lockerte.

Über einen Zwischenanstieg bei Jerzens konnten wir Luft holen über eine 10 km Abfahrt mit kleineren Anstiegen und erreichten das Ötztal. Das Wetter ließ sich nicht bitten und wir hatten Sonne pur + einen klaren Himmel. Das Thermometer zeigte zu meinem Schrecken dann 44 °C an, das konnte ich dann auch über die nächsten Etappen an den Oberschenkeln bemerken. Da die an diesem Tag getragene Rennhose kürzer war, hatte ich zwei Brandstreifen auf den Beinen, die sich in der Folge noch schön entwickeln sollten. Tja - Eincremen war ab dann angesagt. Matthias hatt's erwischt. Ein Infekt machte ihm zu schaffen und somit waren wir bemüht nicht Zeit zu verlieren. Aber zu allem Pech hatte Matthias dann noch einen Reifenschaden auf der letzten Abfahrt. Eine stinknormale Heftklammer bohrte sich in seinen Reifen. Zu diesem Zeitpunkt war ich beinahe in einer steilen Rechtskurve zu Fall gekommen, konnte mich aber gerade so auf dem Rad, trotz wegrutschendem Hinterrad halten. Irgendjemand hatte in der Kurve wohl einen Eimer Wasser ausgeschüttet.



Man kann sich gar nicht alle Details merken – aber die nun folgende fast 40 km lange stetig bergauf führende Strecke bis zum Ziel sog uns die Flüssigkeit aus dem Körper. Die Streckenversorgung war aber top und somit konnten wir mit vollen Trinkflaschen und Gels gut ausgerüstet den letzten Abschnitt bewältigen. Letztendlich erreichten wir dann nach 6:11h das Ziel und mussten aufgrund des Pechs und des Infekts bei Matthias dieses mal mit dem 172. Platz in der Tageswertung zufrieden sein. In der Gesamtwertung der Altersklasse fuhren wir damit auf den 167. Platz ein (gesamt 454.).

Die 4. Etappe sollte die kürzeste werden, sie führte von Sölden (A) nach Naturns (I) und hatte eine Länge von 91,19 km und 1.848 Höhenmeter. Na das machen wir doch mit links. Wenn da nicht das Timmelsjoch wäre. Leider war Matthias noch immer von seinem Infekt verfolgt, so dass sich Angriffsziele nicht so umsetzen liessen. Matthias hatte noch seinen 2. Reifenschaden der auf einer Abfahrt passierte. Ein Knaller der zum Glück nicht schwerwiegend

für ihn wurde. Zum Glück war er zu diesem Zeitpunkt schon wieder aus einem der unsäglich dunklen und gefährlichen und feuchten, rutschigen Tunnel herausgefahren. Ansonsten bestand die Gefahr bei Sturz vom nächsten Fahrer zwar gehört aber nicht gesehen zu werden. Das führte dann fast unweigerlich zum Auffahrunfall.

Lt. Veranstalter war das Timmelsjoch bisher immer der höchste Pass der Tour – aber dieses mal lag er



„nur“ an dritthöchster Stelle und die Brocken sollten in der Folge noch kommen.

Erfrischend bei aller Anstrengung waren am Ende die Schneewände links und rechts der Straße, wobei die kalte einzuatmende Luft bis in die tiefsten Spitzen der Bronchien eingesogen wurden. Wichtig war nur den Rhythmus nicht verlieren und stetig wie eine Maschine das Rad nach oben zu bewegen.

Der 25 km Anstieg wird ungefähr beim Hochgurgl mit einer kurzen Abfahrt unterbrochen und dann gehts stetig in vielen Serpentinaugen bergauf

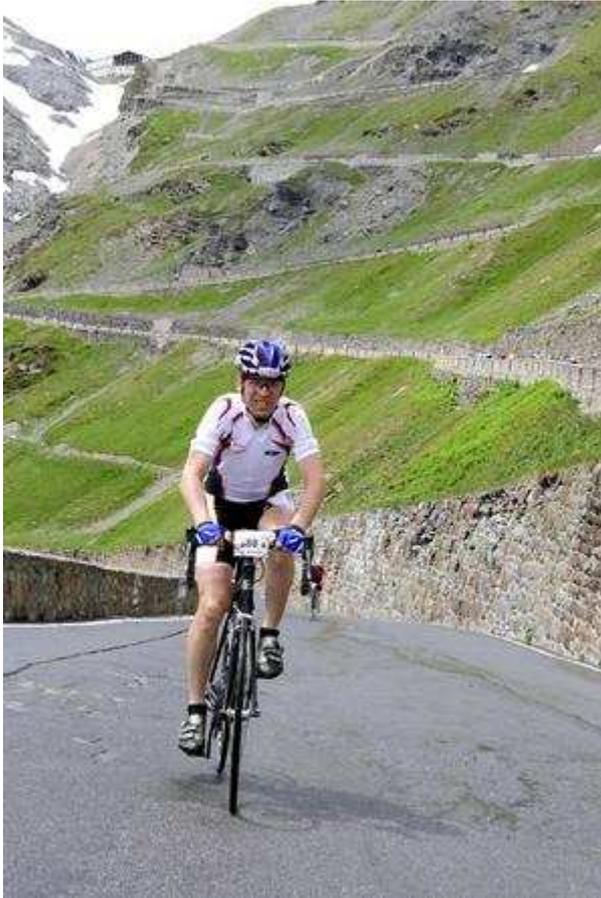
zum Alpenhauptkamm (1300hm im Stück). Im Internet fand ich folgende Beschreibung „An einem kargen Felshang sind die Straßenabschnitte scheinbar endlos übereinander geschachtelt – es erinnert brutal an den Steilhang des Stilfser Jochs“.

Unterwegs hatten wir auch die Möglichkeit, Kühe einer ansonsten am Strassenrand weidenden Herde während der Abfahrt zu umkurven – Schreck.

Zu allem wurden wir auch unsäglich in der Sonne gebraten – zum Glück gibts Sonnencreme – auch wenn diese nicht mehr überall oder besser alte Brandstellen lindern konnte. Als Team standen dieses mal 4:17 zu Buche – und somit beendeten wir den Tagesabschnitt als 160. Das war toll, denn damit konnten wir uns trotzdem und mit dem Kampfgeist von Matthias um 12 Plätze in der Tageswertung unserer Alterklasse verbessern (Gesamtwertung AK Platz 164).

Mit der 5. Etappe von Naturns (I) nach Livigno (I), über 118,30 km und 3.570 Höhenmeter, darunter das Stilfserjoch, der Passo Foscagno und Passo d’Eira wurde es nocheinmal richtig hart. Matthias hatte

mich schon im Frühjahr mit einem Fotoausblick auf die letzten 48 Kehren des Stilfser Jochs – immerhin mussten wir hier 2200 hm mit einem Schlag und ohne Unterbrechung hinauf, begeistert.



Aber wenn man dann wirklich vor der Aufgabe steht, die Wand ist das atemberaubend, dann gilt nur wieder Rhythmus finden. Viele Gesichter und Rückennummern haben sich inzwischen eingepägt und waren der Motor - für alle die nichts von Triple halten – nur ein Tipp, es ist schön wenn man Stück für Stück Mitstreiter einsammelt.

Die Abfahrt nach Bormio war dann verregnet und saukalt. Was hatte ich nicht alles zur Vorsicht und vorausschauend in meiner Tourtasche –Regenjacke, Helmmütze, Regenüberschuhe, Beinlinge, Wärmeöl und so weiter eingepackt- die aber inzwischen in unserem Zielhotel auf mich wartete. Denn leichtsinnigerweise habe ich aufgrund der doch vorhergehenden Hitzeetappe und sonstigen wirklich sonnenbrandfördernden Tagesetappen diesmal voll daneben gegriffen. Mein Sonnenöl und die ärmellose Windjacke waren kein wirklicher Schutz. Die Zieleinfahrt, die ich allein ansteuerte, lieferte mich als Eisklumpen ab. Matthias erwischte der Regen schon in den letzten Kehren des Stilfserjoches, Passo Foscano und Passo d`Eira waren dann im strömenden Regen.

Zum Glück wurden wir am Ziel dann Top versorgt, bekamen heiße Getränke und wurden durch die Zielverpflegung wieder aufgepäppelt.

Da dreimal Glück bringt konnte Matthias sich über den 3.Plattfuß – den ich beim Warten auf unser Heimtaxi bei ihm feststellte freuen. Das Bild an diesem Tag war aber ein Sportsfreund, der vor unserem Taxi Richtung Unterkunft fuhr. Der Bursche muss gerade erst und spät ins Ziel gekommen sein. Er wackelte vor Kälte so stark, dass wir ihn sicherheitshalber erst auf breiter Straße überholen konnten – ansonsten wäre er unters Auto gefahren.

Übrigens war Vorsicht in den teilweise mit den Motorrädern der Marshalls ausgeleuchteten Tunneln (siehe 3. Etappe) geboten.

Damit man nicht denkt, das wars wurden das Ziel mit den oben genannten weiteren Pässen versperrt – aber die Zieleinfahrt mit einer 10 km Abfahrt versüsst. Die Teamzeit betrug 7:43h (164. AK Tagesw.), womit wir trotz der Angeschlagenheit von Matthias in der Gesamtwertung der AK 1 Platz gut machen konnten (gesamt 446.). Da die Etappe so lang war und wir vor lauter Unterkunftssehnsucht zu spät an Rose dachten – mussten wir unsere Radpflege, Wartung selbst durchziehen - bis 23:00..

Die Königsetappe von Livigno nach Kaltern (6. Etappe) über rund 181 km und 3770 hm ließ uns noch einmal über die letzten beiden Pässe der 5. Etappe - den Passo d'Eira und Passo Foscagno nur von der anderen Seite und den folgenden zweithöchsten Pass, dem Passo Gavia (2.604 m), denen sich dann noch der Passo Tonale und der Mendelpass anschlossen, fahren. Lt. meiner Uhr fuhren wir ca. 70 km bergauf.

Die Abfahrt vom Gavia war mit Haarnadelkurven gespickt und die Straße war so schmal, dass zwei Autos teilweise nicht aneinander vorbeikamen. Das Highligh waren aber die fehlenden Straßenrandmauern oder Abgrenzungen. Da war nichts, bis auf Markierungssteine alle 25 m. Damit konnte man wunderbar ein paar hundert Meter in die Tiefe sausen – wenn man unvorsichtig wurde. Ein Fahrer soll hier auf einem bisschen sachteren Stück sich nach unten verabschiedet – aber wohl seinen Krankenhausaufenthalt glimpflich überstanden haben. Auf dieser Etappe konnten wir wieder an einigen Teams vorbeiziehen – und waren für die Schlussetappe hochmotiviert. Wir wurden 167., in der

AK-Gesamtwertung 165. und insgesamt verbesserten wir uns auf den 441. Am Zielstrich standen zu unserer Freude Sabine und Deborah, die die letzten beiden Etappen unsere heißesten Fans waren.

Die Schlussetappe (7. Etappe) – von Kaltern (I) nach Arco (I) über 102,73 km und 1.546 hm wollten wir dann noch einmal mit Schmackes fahren. Wir mussten über den Pass Fai della Paganella (1132 m) und den Passo del Ballino.

Wir sausten die ersten 38 km in der neutralisierten Zone. Unser Block machte aber gewaltig Druck (für unsere Verhältnisse), so dass wir weit vor der Freigabe mehrmals auf den vorliegenden Block auffuhren und so nach Freigabe schon am ersten Anstieg zum Fai della Paganella tief in den vor uns gestarteten Block einsickerten. Die Man glaubt es kaum, was einige Sportsfreunde so alles mit über die Berge schleppen! Bei einem kurzen Stop an einer Bahnschranke holte ein Sportsfreund eine Mundharmonika aus seiner Trikottasche und spielte ein Ständchen! Auch die Hitze am Passo Fai della Paganella forderte ihren Tribut, nicht wenige Fahrer kühlten sich an einer Quelle am Strassenrand ab und füllten ihre Trinkflaschen.

- sich unterwegs bildenden Gruppen liefen am Schlusstag sehr gut zusammen und man konnte auf dem Schlusstück sehr gut fahren.

- und wir konnten am Schlusstag noch einmal um 10 Plätze in der Tageswertung klettern – erreichten den 157. Platz, verbesserten uns auf den Platz 162 in der Gesamtwertung der AK und konnten uns in der Gesamtwertung über alles durch den 425. Platz noch auf den insgesamt 439. Platz vorschieben..



Die Zeitnahme lag ca. 1,5 km vor dem Ziel, so konnten wir die letzte Strecke genießen, die Teams konnten sich zum gemeinsamen Einfahren sammeln und das Erlebnis und die Strapazen zusammen abschließen. Es war unbeschreiblich.

Sabine und Deborah machten richtig Ramba – Zamba im Zielbereich und wurden dafür in den Jeantex – Zielfilm mit aufgenommen.

Aber worauf warteten wir alle – natürlich auf die Abschluss – Abendveranstaltung. Riesen

Open Air - Fete, statt Pasta - endlich wieder Fleisch! Das gesamte Orgteam (wohl 180 Mann/Frau) wurde vorgestellt und gefeiert. Dabei auch das Besenwagenteam – die Beiden haben wir zu unserer Freude nur an diesem Abend als Tischnachbarn kennengelernt - UND DANN erfolgte DIE EHRUNG DER FINISHER – wir erhielten nun die FINISHERTRIKOTS – und konnten uns somit schön vor der Pressewand aalen - im einsetzenden Regen.

Ausblick

Ein zweiter Start ? Eigentlich hatten wir ja nach der ersten oder zweiten Etappe gesagt, so eine Erfahrung nimmt man mit, aber ein zweites mal muss man das nicht mehr haben! Aber wen interessiert schon das Gerede von Gestern!

Zahlenspiel

Nach meinen Computeraufzeichnungen sind wir insgesamt rund 337 km bergauf gefahren. Allein auf der 5. Etappe waren rund 2/3 der Strecke, d.h., so 69 km von 118 km bergauf. Auf der 6. Etappe waren es zwar „nur“ 39% bergauf aber trotzdem nochmal 70 km.