Düsseldorpia on Tour 2023

Bezirks-Radsport

Büttgen / Dormagen / **Düsseldorf** / Neuss / Ratingen

Das etwas andere Radsport-Magazin

Inhaltsverzeichnis 1. Damen

Portrait:
Christina Buschmann,
RTF-Meisterin
Bezirk Düsseldorf,
Düsseldorfer RSV
1911/12

Seite 8

Madeleine Krüger,
neue Vorstandsvorsitzende
Düsseldorf-Rath/Ratingen,
präsentiert die Siegerinnen
der Dumenklemmer RTF

Seite 10

2. Herren

Seite 31

Titelbild: „La Photo“
Düsseldorfer Fotograf
Philipp Hympendahl – Seite 12

Vor 100 Jahren:
RC Düsseldorpia 1890 e.V.
Radrennen der Herren
Rund ums Angertal

Seite 26

Seite 32

Mountainbike:
Alexander
goes to
Willingen

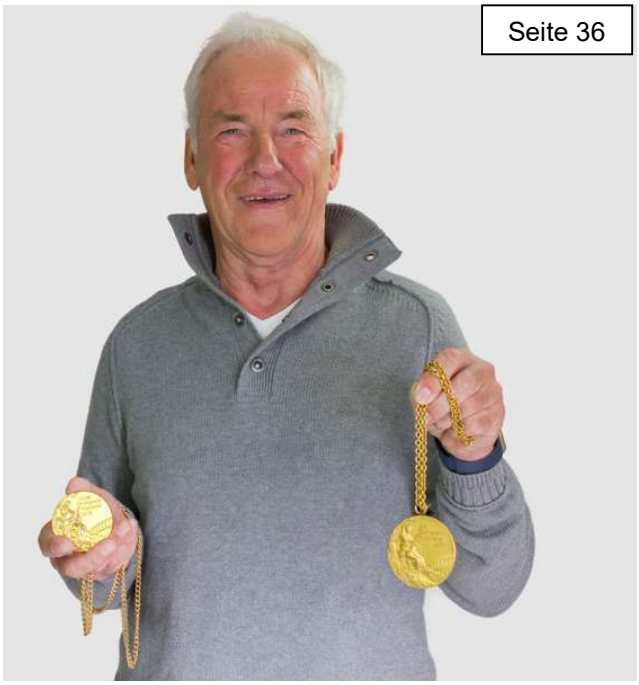
Titelbericht ab Seite 13:
Alpen oder Pyrenäen:
Welches Hochgebirge ist härter?

Seite 34

Udo Hempel – Herrenrunde:
Pedelec-Fahrsicherheits-Training in Büttgen

3. Mixed Teams - Damen & Herren

Bahnradsport:
Interview
Alina Lange /
VfR Büttgen
und
Günther Schumacher
VfR Büttgen /
BTV Vorst
(zweimaliger Goldmedaillen-gewinner München und Montreal
Vierer Mannschafts-Verfolgung)



Seite 36

RADSPORTBEZIRK DÜSSELDORF e.V.
im Landesverband Nordrhein-Westfalen

RTF-Bezirksmeisterschaft 2022

Damen und Herren - Seite 42

Seite 44

Richies Ausfahrten mit Damen

Audax Randonneure Allemagne
Bei Michael & Moni Am Niederrhein - Brevets 2023
Seite 46

Hochzeit von Ulli & Martin Standesgemäß mit Fahrrad-Rikscha

HopperCycling DÜSSELDORF

Seite 48

Preisausschreiben mit Ai-Bike, der Künstlichen Intelligenz, Seite 49

Impressum und Vorschau, Seiten 50 / 51

Wir wünschen Euch viel Spaß beim Lesen unseres Magazins

Der Vorstand des RC Düsseldorpia 1890 e.V.

Bild oben Von links:
Martin Rausch, Zweiter Vorsitzender und Team-Leader von HopperCycling,
Vinzenz Steinmetz, Erster Vorsitzender,
Horst Drechsler, Geschäftsführer und Pressewart,
Reiner Wudtke, RadTouristikFahrten-Fachwart,
Heinz-Josef Heithorn, Kassenwart und Sieger von "Rund um die Kö 1969".

Die RadTourenFahrer „Düsseldorpia and Friends“:
Andreas, Klaus, Reiner, Kersten und Scout Thomas
Saison-Abschluss 2022 am 31.12.2022 in Arcen

Der harte Kern des 70-köpfigen Teams zum Saisonauftakt
am 21.1.2023 vor der Auferstehungskirche in Düsseldorf-Oberkassel.
Zweiter von links unser 2. Vorsitzender Martin,
daneben seine Ulli (siehe bitte auch Seite 48).

Ricci Sports

Richard Pratt / Ricci Sports – Grunerstraße 35 – 40239 Düsseldorf – Tel. 0211 – 4931454
Bilder: Strategy Marketing- und Werbeagentur GmbH / Alexandra von Hirschfeld

Geleitwort Udo Hempel

Ehrenmitglied

RC Düsseldorpia 1890 e.V.

© Frank Ahlert

Liebe Radsportfreund*innen,
vielen Dank, dass Ihr das neue Magazin 2023 des Radsportclubs Düsseldorpia in die Hand genommen habt.

Unser Verein besteht insbesondere aus HopperCycling, die in ihren blauen Trikots in großen Pelotons die Straßen unserer Region befahren, der kleinen RadTourenFahrten-Truppe sowie den erfahrenen Vorstandsmitgliedern, die den Verein seit Jahrzehnten führen. Mit 80 Mitgliedern sind wir vor dem RSC Nievenheim (60 Mitglieder) und hinter Radschläger (90), Cycling Club Düsseldorf (140) und auf Rang eins dem VfR Büttgen 1912 e.V. (200) weiterhin der viertgrößte Verein im Radsportbezirk Düsseldorf.

Zum Radsport-Bezirk Düsseldorf zählen neben der Landeshauptstadt die Radsport-Hochburgen Büttgen, Dormagen, Neuss und Ratingen.

Mein RadSportDorf Büttgen, in dem ich heimisch bin, ist erneut in einigen Beiträgen des Magazins vertreten und richtet am 30. April den Spurt in den Mai aus und am 1. Mai das Straßenrennen in Büttgen. Dormagen richtet seit Jahren erfolgreich Radrennen aus, dieses Jahr am Sonntag, den 14. Mai, und weicht somit dieses Jahr „Rund um die Kö“ aus (Sonntag, 14. August).

Das einzige Radrennen des Bezirks an einem Wochentag findet am Mittwoch, den 26. Juli statt; dafür können wir hier wieder einige Stars der kurz zuvor beendeten Tour de France hautnah erleben. Da dieses Jahr keine Renn-Termine kollidieren, werden wir in der nächsten Ausgabe über die Rennen im Radsportbezirk Düsseldorf, der sich leider auflöst, berichten.

Im Magazin 2023 berichten wir zunächst über Damen, sodann über Herren; die anschließenden Berichte sind den „Mixed“ gewidmet. Das ist das Schöne am Radsport, dass insbesondere im Breitensport Damen und Herren gemeinsam unterwegs sind. So hat in unserem Pedelec-Fahrsicherheits-Training in Büttgen in Büttgen leider eine Dame gefehlt und wir haben lange überlegt, den diesjährigen Gewinn unseres Preisausschreibens einzig an eine Dame zu vergeben. Letztendlich hat die Chancengleichheit gesiegt, lasst Euch beim Lesen überraschen. Beachtet bitte auch unsere Sponsoren, passt auf Euch auf und bleibt gesund,

Euer Udo Hempel

Portrait:
Christina Buschmann
Meisterin RadTourenFahrten
Bezirk Düsseldorf,
Düsseldorfer RSV 1911/12 e.V.

Mein Name ist Christina Buschmann, geboren bin ich am 25.9.1987 in Hagen. Ich bin Mutter von drei Kindern und arbeite als Arzthelferin in Ennepetal.

Im Jahre 2016 begleitete ich meine Großmutter Rosemarie Schulte-Rahde zu einer Vereinsehrung in Düsseldorf. Damals war sie bereits 80 Jahre alt und ich fuhr sie dort hin, weil sie nach einer Knieoperation noch nicht Auto fahren konnte. Ich war fasziniert von ihren Leistungen und bewundere bis heute ihre sportlichen Erfolge.

(Anmerkung der Redaktion: Rosemarie ist unter „Rad Net“ im Internet gelistet, ihre letzte Platzierung errang sie 2007 bei der UCI Master-Straßen-WM St.-Johann / Österreich in der Klasse Frauen 5, als sie neunte wurde).

Ich fuhr bereits damals schon die ein oder andere Tour für mich allein mit meinem alten Mountainbike, als ich 2017 den Entschluss gefasst hatte, meine erste RadTourenFahrt (= RTF) in Herne zu fahren. Meine Oma war sehr begeistert und schenkte mir ein neues TREK Mountainbike, das wir in Düsseldorf bei Radsport Jachertz erworben hatten. Mich packte schnell der Wille nach längeren Touren, so dass ich im gleichen Jahr bereits ein Rennrad kaufte, um schneller und zeitiger von A nach B zu kommen. Es gab das ein oder andere Wochenende, an dem ich samstags und sonntags eine 150er RTF-Strecke fuhr. 2017 wurde ich RTF-Vizevereinsmeisterin der Damen im Radsportbezirk Düsseldorf und war mit meiner Leistung mehr als zufrieden.

Im Jahre 2018 setzte ich noch einen drauf und wurde mit 5.716 gefahrenen RTF-Kilometern Vereinsmeisterin und sogar RTF-Bezirksmeisterin in Düsseldorf.

Ich sammele seit der ersten RTF ein Streckenschild von jeder meiner gefahrenen RadTourenFahrt, die ich immer ehrlich erworben habe. Unten meine Sammlung.

2019 habe ich meinen kleinen Sohn bekommen, der unsere kleine Patchwork-Familie komplettiert hat, und fort an priorisiert FRAU doch anders.

Als dann 2020 die Pandemie kam, fanden keine RTF-Veranstaltungen mehr statt. So fuhr ich dann die ein- oder andere Permanente RTF allein. Was aber keinesfalls an das Gruppen-Feeling und den Spaß an einer Veranstaltung mit über hunderten Radfahrern gleichkam.

Kaum zu glauben aber wahr! Ich bin tatsächlich 2022 im dritten Jahr in Folge Bezirksmeisterin in der Kategorie RTF mit 3.843 km geworden. Ich bin mächtig stolz und der Wanderpokal bleibt für immer in meinem Besitz. Jetzt habe ich auch einen, wie Oma.

Ich hoffe in Zukunft auf mehr RTFs und dass alle gesund durch diese kuriose Zeit kommen, so dass man die bekannten Gesichter der „RTF-Gemeinde“ wieder trifft.

Auf meiner sportlichen to do Liste steht an erster Stelle eine Fahrt aus der Heimat zur Nordsee. Ich möchte irgendwann, hoffentlich im Jahr 2023, von zuhause, sprich Gevelsberg, gern mit dem Rennrad nach Schillig bei Wilhelmshaven fahren.

Leider befindet sich unser Verein 1911/12 in Auflösung und ich bin bereits ausgetreten und fahre ab der Saison 2023 für den Radsportclub Silschede 2007 e.V. Gevelsberg.

Meine aktuelle vierte Meisterschaft bei den Damen im Bezirk Düsseldorf wird somit leider auch meine letzte in Düsseldorf sein. Dafür kann ich die Silscheder in der neuen Saison hoffentlich unterstützen, den „Bergischen Löwen“ zu gewinnen.

Mein Traum oder Wunsch ist es, immer so fit zu bleiben wie meine Großmutter und auch im höheren Alter noch einige Kilometer auf dem Rennrad zu reißen.

Nachruf

Leider wird der Düsseldorfer RSV 1911/12 e.V. aufgelöst.
Düsseldorpia bedankt sich an dieser Stelle
für die schönen RTFs und wünscht den
Mitgliedern von „1911/12“ alles Gute für die Zukunft.

Rennrad-Frauen in Ratingen

Seit 2022 ist Madeleine Krüger 1. Vorsitzende des Radsportvereins Düsseldorf-Rath / Ratingen 1951 e.V., somit die erste weibliche Vorsitzende in der Geschichte des Vereins.

Für die RadTourenFahrt (= „RTF“) am 9.4.2022 hatte der Radsportverband Nordrhein-Westfalen kräftig die Werbetrommel geschlagen und auf Instagram auf die Veranstaltung aufmerksam gemacht (siehe auch oben, Bildmitte, Auszug aus dem Veranstaltungsplakat). Hierfür hatten sich Verband und Verein für die RTF die Aktion „Ehrung des stärksten Frauen-Teams ausgedacht.

2022 war die erste Saison nach Corona, in der Veranstaltungen weitestgehend wieder ausgeführt werden konnten. Auch „Düsseldorpia on Tour“ hatte im letztjährigen Magazin auf die RTF hingewiesen. Dennoch war der Veranstaltungstag bei mildem Frühlingswetter in den Corona Wirrungen leider untergegangen. Viele wussten nicht, dass die RTF überhaupt durchgeführt wird und einige hatten wegen Corona womöglich auch noch Bedenken, teilzunehmen.

Letztendlich waren lediglich 102 Fahrerinnen und Fahrer am Start, um auf die drei Strecken von 41 km, 71 km und 111 km zu gehen.

Mit dabei Marianne, Susanne und Brigitte vom RV Möwe Mönchengladbach-Lürrip, siehe Bild unten. Jede von ihnen erhielt als Auszeichnung eine der schönen Medaillen „Teilnehmerstärkstes Frauenteam“ (siehe Bild oben rechts) die der Verein eigens für diese Veranstaltung entworfen hatte.

Auf dem Bild oben ist Madeleine im Vereinstrikot mit Hans und Karlie bei der Sternfahrt am 16.6.2022 nach Erkelenz zu sehen. Im Bezirk Düsseldorf konnte sie sich zuletzt 2019 platzieren, als sie bei den Damen Rang drei erzielte.

Der Verein plant für die Saison 2023 erneut als einer der wenigen Vereine im Landesverband nicht nur eine, sondern zwei RTFs auszutragen: Am Sonntag, den 26. März 2023, die 48. RTF „Zwischen Rhein und Ruhr“ sowie den 34. Dumeklemmer Klassiker am Samstag, den 19. August 2023; diese Veranstaltung musste im letzten Jahr wegen des schlechten Wetters leider abgesagt werden. Zusätzlich richtet der Verein die RTF-Dumeklemmer-Permanente aus als auch die neue Permanente in das Niederbergische Land.

Madeleine ist gleichfalls oft im Trikot der Rennsport-Abteilung zu sehen: Sie ist sportliche Leiterin des „ETK networks Master Team“. Regelmäßig, soweit es ihre Zeit zulässt, begleitet sie die Rennfahrer zu deren Rennen. So das Nachwuchstalent Niklas (auf dem Bild unten zweiter von links) beim Rennen in Krefeld-Fischeln. Rechts auf dem Bild Gerd Schlüter, kommissarischer Geschäftsführer des Vereins und RTF Fachwart des Bezirks Düsseldorf. Zweiter von rechts Jupp Heithorn, Kassenwart von Düsseldorpia, der für den „Spurt in den Mai 2022“ organisiert hatte, dass sich unser Partner-Verein Düsseldorf-Rath / Ratingen im Sportforum Büttgen mit zahlreichen Mitgliedern die Bahn-Veranstaltung ansehen konnte. Gut organisiert hatte Madeleine eigens im Hotel des Sportforums übernachtet, um ihre Schützlinge bereits am nächsten Tag frühmorgens beim Büttgener Straßenrennen unterstützen zu können.

La Photo – Philipp Hympendahl

Im Juli 2001 gelang Philipp Hympendahl während der Tour de France im magischen Alpe d`Huez dieses besondere Einzelfoto. Mit einer 8x10 Inch Großformatkamera machte er diese detailreiche, fesselnde Aufnahme. "La Photo" ist auf 6 Exemplare limitiert. Das Format: 1,80m x 2,30m.

Das erste Exemplar wurde im Jahr 2010 zugunsten der Behindertensportorganisation Special Olympics versteigert.

Dankenderweise hat Philipp Hympendahl, der früher für Düsseldorpia gefahren ist, „La Photo“ als Titelbild autorisiert für unsere Titelstory.

https://www.edition-hympendahl.de

Welches Hochgebirge ist härter?

Alpen und Pyrenäen

Düsseldorpias RTF-Fachwart Reiner

Die Alpen, gleichfalls wie die Pyrenäen ein Faltengebirge, liegen im Herzen Europas und sind mit insgesamt 300.000 km^2 Fläche etwas kleiner als Deutschland. Die Alpen erstrecken sich von Österreich im Osten über die Schweiz in der Mitte bis Frankreich im Westen einerseits sowie von Deutschland im Norden bis Italien im Süden mit einem Ausläufer nach Slowenien im Südosten. Eine besondere Position nimmt der

Mont Ventoux ein, der geologisch zu den Subalpinen Ketten gehört, die geographisch noch zu den Alpen gezählt werden, jedoch ob seiner Lage in der Provence nicht zu den typischen Alpen-Anstiegen zählt.

Die Pyrenäen, die den Grenzkamm zwischen Frankreich und Spanien bilden, sind 450 km lang, durchschnittlich 100 km breit und sind mit einer Fläche von 45.000 km^2 so groß wie Niedersachsen.

Die Alpen sind somit wesentlich größer als die Pyrenäen und bieten über 100 asphaltierte Straßen, die höher als 2.000 Meter führen. Die Pyrenäen bieten gerade einmal neun derartige Anstiege und sind weniger abwechselungsreich. Somit ist der Col du Tourmalet mit 84 Befahrungen der meistbefahrene Anstieg der Tour de France. Die Tour wurde erstmals 1903 ausgetragen, der Tourmalet war erstmals 1910 dabei. Zur Vierfaltigkeit der Pyrenäen (Quelle quäldich.de) zählen weiterhin die Pass-Straßen hoch zum Aubisque, zum Aspin und zum Peyersoude, die allesamt mehr als fünfzig Mal im Programm der Tour waren. Der Galibier wurde erstmals 1911 befahren und liegt mit 62 Befahrungen in den Alpen vorne.

Pässe und Hochpunkte in Alpen und Pyrenäen

Wir analysieren zunächst die Alpen einerseits sowie die Pyrenäen andererseits anhand messbarer Kriterien wie Höhe, Länge, durchschnittliche Steigungen einzelner Pässe sowie mehrerer Pässe bei Jedermann-Rennen und Etappen der Tour de France (= „Tour“). Diese Analyse bezieht sich insbesondere auf Daten aus quäldich.de. Entscheidend ist hier die QuälDichHärte (= „QDH“): Der Wert entspricht der Länge eines Passes in Kilometern multipliziert mit dem Quadrat der Steigung in %; hierbei unterteilt quäldich den Anstieg in 100 Meter lange Teilstücke, multizipliert jedes mit dem entsprechenden Quadrat der Steigung und addiert anschließend alle Werte, so dass sich hieraus die QDH ergibt.

Abschließend gehen wir auf klimatische Bedingungen ein.

Bei der Analyse können Kriterien wie der Straßenbelag – dieser ist in den Pyrenäen rauer – sowie Abfahrten außer Acht bleiben, gleichfalls der nicht messbare Einfluss der Zuschauer vor Ort: Diese sorgen insbesondere am Berg der Holländer beim Anstieg hoch nach Alpe d`Huez für Aufsehen – Lance Armstrong wurde mit Bier beschüttet - als auch die fanatischen Basken in den West-Pyrenäen.

Für Hobbyfahrer sei noch angemerkt, dass die Pyrenäen wesentlich verkehrsärmer sind als die Alpen. Hiermit haben Fahrer in Profi-Rennen und Hobby-Fahrer bei bestimmten Events mit abgesperrten Straßen jedoch keine Probleme.

1. Alpen

Die Tabelle auf der nächsten Seite zeigt eine Übersicht aller asphaltierten Alpenpässe und Hochpunkte mit einem Gipfel von mehr als 2.600 Meter Höhe. Ist ein Pass von zwei Seiten asphaltiert befahrbar, so ist jeweils die Rampe mit der höheren Bewertung der QDH bei quäldich.de angeführt. Alle diese Anstiege waren bereits in Rennen vertreten.

Rettenbachferner: Höchster asphaltiert anfahrbarer Punkt in den Alpen: Der Anstieg beginnt auf 1422 Meter über NN und ist 14 km lang mit einer durchschnittlichen Steigung von 10,4%. Somit sind 1.408 Höhenmeter (= „hm“) bis zum Hochpunkt auf 2.830 Meter zu fahren. Die QDH beträgt 1.595, was in der Liste Rang zwei bedeutet. Der Anstieg ist zwar nicht lang, jedoch steil. Bei der Deutschland-Tour 2005 und 2007 – mit Abstechern nach Österreich - hatten sich die Fahrer insbesondere über die Steigungsmaxima beschwert: So zieht sich eine Passage mit 13% über 1,2 km hin, so dass der Rettenbachferner seitdem nicht mehr bei Etappen-Rennen befahren worden ist.

Oben angekommen wartet auch im Hochsommer noch Schnee auf die Emporkömmlinge sowie dünne Höhenluft. Ich selbst habe keine Probleme mit der

Die höchsten asphaltierten anfahrbaren Punkte in den Alpen > 2600 Meter über NN Bewertung Schwierigkeit QuälDichHärte ("QDH") gemäß quäldich.de								
Name Pass / Hochpunkt (= "HP") (Land) Farbige Markierung: Rang "QDH"	Rampe	Rang Höhe Alpen	Anstieg in km	Steigung in % Durch-schnitt	Anstieg Höhen-meter	Höhe Gipfel Meter	QuälDichHärte Bewertung	Rang
Rettenbachferner HP / (A)	Süd	1	14	10,4%	1408	2830	1595	2
Col und Cime de la Bonette (F)	Südost	2	41	4,9%	1942	2802	1324	7
Col de l'Iseran (F)	West	3	44	4,2%	1868	2764	1264	8
Kaunertaler Gletscherstrasse HP (AU)	Nord	4	39	5,1%	1975	2750	1643	1
Stilfser Joch (I)	Ost	5	25	7,5%	1848	2758	1505	6
Col Agnel (F/I)	Ost	6	31	5,9%	1780	2743	1536	5
Col du Galibier + (zuvor zu fahren) Col du Telegraphe (F)	Nord	7	30	7,0%	1928	2645	1586	4
Passo di Gavia (I)	Süd	8	26	5,4%	1420	2618	1212	9
Colle del Nivolet (I) / HP	Süd	9	57	4,1%	2228	2612	1642	3

Höhenluft. Es gibt Hobby-Fahrer, denen bereits die Höhenluft in Alpe d`Huez auf knapp unter 2.000 Metern Höhe zu schaffen macht.

Cime de la Bonette: Der Col de la Bonette ist mit 2.715 m Höhe zwar nur der vierthöchste Alpenpass (siehe auch die Ausgabe 2022 von „Düsseldorpia on Tour"), jedoch haben es sich die Organisatoren der Tour natürlich nicht nehmen lassen, bei bislang vier Etappen den Cime zu befahren, der somit höchster je angefahrener Punkt der Tour ist.

Kaunertaler Gletscherstrasse: Rang eins der QDH in dieser Tabelle: Eine schöne Panorama-Straße hoch zum Gletscher (2.750 m); beim alljährlichen

Rad-Event kann jeder Mann / jede Frau Gletscher-Kaiser*in werden.

Col de l`Iseran: Die Westrampe zieht sich über 44 km an der Isere entlang.

Erst im letzten Drittel warten alpine Serpentinen auf die Fahrer. In den Alpen kann es auch im Hochsommer Schneefall geben, bei der Tour letztmals 2019: Egan Bernal war auf dem Iseran in das Gelbe Trikot gefahren. Die anschließende Abfahrt wurde jedoch von den Veranstaltern abgebrochen, da in 2.000 Meter Höhe die Straße von Neuschnee befreiet werden musste.

Stilfser Joch / Passo Stelvio: Fester Bestandteil des Giro d`Italia, der jedes Jahr im Mai ausgetragen wird, wenn der Pass von Schnee geräumt ist.

Col Agnel / Colle dell'Agnello: Höchster Grenz-Pass zwischen Frankreich und Italien und deshalb erst wenige Male im Programm von Tour und Giro.

Telegraphe und Galibier (Bild links): Die vielleicht schönste Passage in den Alpen ist die Fahrt zunächst zum Telegraphe mit anschließend kurzer Abfahrt

und Flachstück nach Valloire, von wo aus sich die Straße auf das beliebteste Dach der Tour windet. Beide Anstiege addiert ergeben Rang drei der QDH.

Passo di Gavia: Beidseitig annähernd gleich schwierige, ruhige Pass-Straße. Auch hier wartet auf die Fahrer des Giros im Mai noch Schnee an den Straßenrändern in 2.618 m Höhe. Die Seitenränder der Straße sind teilweise nicht besichert und diese ist zuweilen relativ eng. Landschaftlich schöne Auffahrt.

Colle del Nivolet: Die höchste QDH der Tabelle zeigt der Nivolet. Jedoch ist der Pass unvollendet, da auf der Ost-Rampe die letzten Kilometer über Geröll führen. Die Süd-Rampe ist beim Giro als Bergankunft beliebt. Mit durchschnittlich 4% Steigung ist der Nivolet einfach zu fahren, er streckt sich jedoch über fast 60 km, was zu der hohen QDH führt. Meines Erachtens überbewertet die QDH sehr lange Anstiege mit moderater Steigung.

2. Die Pyrenäen

Die Pyrenäen haben viel weniger Pass-Straßen als die Alpen und diese führen auch nicht so hoch. Die Tabelle unten zeigt alle neun asphaltierten Pässe / Hochpunkte in den Pyrenäen höher als 2.000 m; einzig beim Tourmalet sind beide Rampen aufgeführt. Bis auf den Port de Cabus und den Col des Tentes alle bei Rennen bereits vertreten.

Port d'Envalira (Andorra): Höchster Pass der Pyrenäen als auch hässlichster Europas mit zwei Tankstellen auf 2.400 Meter Höhe im Steuer-Paradies Andorra. Der Envalira ist im Winter offen und ist somit der höchstgelegene ganzjährig befahrbare Pass Europas. Der Envalira war erstmalig 2021 bei der Tour de France vertreten.

Port de Cabús (Andorra): Auf spanischer Seite ist der Cabús nicht ausge-

Die höchsten asphaltierten anfahrbaren Punkte in den Pyrenäen > 2000 Meter über NN
Bewertung Schwierigkeit QuälDichHärte (= "QDH") gemäß quäldich.de

Name Hochpunkts (= "HP") Pass / (Land) Farbige Markierung: Rang "QDH"	Rampe	Rang Höhe Pyrenäen	Anstieg in km	Steigung % Durch-schnitt	Anstieg Höhen-meter	Höhe Gipfel Meter	Bewertung Schwierigkeit QuälDichHärte (QDH)	Rang Schwierigkeit QuälDichHärte (QDH)
Port d'Envalira (Andorra)	Süd	1	48	3,6%	1694	2407	970	7
Port de Cabús (Andorra) / HP	Ost	2	24	5,4%	1281	2305	996	6
Ordino Arcalis (Andorra) / HP	Süd	3	25	4,9%	1200	2225	874	9
Col de Portet (F) / HP	Ost	4	16	8,7%	1391	2212	1300	1
Col des Tentes (F) / HP	Nord	5	31	5,2%	1555	2270	1103	3
Col du Tourmalet (F)	West	6a	19	7,5%	1400	2115	1142	2
Col du Tourmalet (F)	Ost	6b	17	7,5%	1262	2115	1076	5
Cortals d'Encamp (Andorra) / HP	Süd	7	9	8,6%	760	2090	707	11
Port de la Bonaigua (E)	Süd	8	20	5,6%	1110	2072	677	12
Col de Pailhères (F)	Ost	9	18	7,0%	1273	2001	1031	4
Die Vierfaltigkeit der französischen Pyrenäenpässe neben dem Tourmalet (siehe oben):								
Col de Aubisque (F)	West	-	18	6,7%	1201	1709	928	8
Col du Peyresoude (F)	Ost	-	15	4,7%	939	1569	756	10
Col de Aspin (F)	Ost	-	13	6,4%	797	1489	576	13

Die Vierfaltigkeit der Pyrenäen: Neben dem Tourmalet zählen der Aubisque, der Peyresoude und der Aspin zu den berüchtigten Pässen der Pyrenäen. Diese Pässe sind zwar nicht die höchsten, doch liegen die Fuss-Punkte dieser Pass-Straßen um die 500 Höhenmeter, so dass insbesondere der Aubisque einen 18 km langen Anstieg bietet.

baut und asphaltiert, war somit Jahrhunderte eine berüchtigte Schmuggler-Route. Einsam ist es im andorranischen Hinterland auf 2.300 Meter Höhe.

Ordino Arcalis (Andorra): Auch der dritthöchste asphaltierte Punkt der Pyrenäen, ein Ski-Resort, liegt in Andorra, bekannt durch Jan Ulrichs Fahrt ins Gelbe Trikot 1997.

Col de Portet: Diese Stichstraße wurde 2018 erstmals für die Tour de France entdeckt. Mit 1.300 QDH bei durchschnittlich 8,7% Steigung auf 16 km mit Abstand Rang eins der härtesten Pyrenäen-Pässe. Auf Hobby-Fahrer warten im Tunnel kurz vor der Passhöhe Kühe. Einfach weiterfahren, die Tiere werden schon zur Seite springen.

Col des Tentes: Diese sehr schöne Stich-Straße müssen die Organisatoren der Tour de France erst noch entdecken. Infrastruktur an der Ski-Station in fast 2.300 Meter Höhe ist vorhanden. 31 km Anstieg bei durchschnittlich 5,2% ergeben 1.555 hm und Rang drei der QDH der Pyrenäen.

Col du Tourmalet (Bild oben rechts): Seit 1910 steht der Pass auf dem Programm der Tour mit zwei annähernd gleich schwierigen Rampen. Die West-Rampe mit einem Anstieg von 19 km bei 7,5% durchschnittlicher Steigung überwindet 1.400 Höhenmeter und hat

somit den zweithöchsten QDH. Auch die Ost-Rampe zählt gemäß des Härtegrads zu den fünf härtesten Anstiege der Pyrenäen.

Cortals d'Encamp (Andorra): Die Skistation war bereits mehrmals Ziel einer Etappe der Vuelta Espana und ist der einzige im Bericht genannten Anstieg, der mir in meiner Sammlung noch fehlt.

Port de la Bonaigua (Spanien): Der höchste spanische Pass der Pyrenäen, zentral gelegen und regelmäßig bei der Vuelta vertreten.

Col de Pailhères: Erst im Jahr 2003 für die Tour de France entdeckt ist der Pass wenig befahren. Oben warten grasende Esel auf die Ankommenden und denken sich ihren Teil, wenn wieder ein Radfahrer den Pass erklommen hat.

These: Die höchstgelegenen Pässe / Hochpunkte der Alpen sind weitaus ambitionierter als diejenigen der Pyrenäen. Fahrer mit Problemen bei Höhenluft werden in den Alpen viel mehr gefordert. Unter den beidseitig befahrbaren Pässen sticht in den Pyrenäen lediglich der Col du Tourmalet hervor, der somit auch zu den vier heiligen Anstiegen der Tour zählt (Quelle: quäldich.de).

Top Anstiege in Alpen und Pyrenäen

Die Tabelle unten zeigt die asphaltiert anfahrbare Pässe und Hochpunkte in den Alpen und in den Pyrenäen mit der höchsten QDH unter folgenden Kriterien: i) Bei zwei oder mehr Anstiegen eines Passes ist derjenige mit der höheren QDH gelistet. ii) Durchschnittlicher Anstieg >= 5,0%; hier fällt sogar der Col / Cime de la Bonette mit 4,9% weg. iii) Der Anstieg war im Programm eines Radrennens, gleich ob Profi-Rundfahrt oder Jedermann-Rennen.

Hier liegen erneut die Alpen vorne:

Die Top 30 der Alpen und der Pyrenäen			
Rang	Pass / Hochpunkts (= "HP")	Gebirge (Land)	QDH
1	Groß Glockner	Alpen (AU)	1728
2	Monte Zoncolan	Alpen (I)	1709
3	Kaunertaler Gletscherstraße	Alpen (AU)	1643
4	Rettenbachferner (HP)	Alpen (AU)	1595
5	Col du Galibier + (zuvor zu fahren) Col du Telegraphe	Alpen (F)	1586
6	Col di Mortirolo	Alpen (I)	1558
7	Colle dei Morti	Alpen (I)	1520
8	Col Agnel	Alpen (F/I)	1536
9	Bernina-Pass	Alpen (CH/I)	1491
10	Col du Mont Cenis	Alpen (F/I)	1485
11	Monte Grappa	Alpen (I)	1472
12	Timmelsjoch	Alpen (I/AU)	1457
13	Splügenpass	Alpen (CH/I)	1444
14	Col de la Loze	Alpen (F)	1418
15	Passo del Manghen	Alpen (I)	1411
16	Nigerpass	Alpen (I)	1406
17	Col du Madeleine	Alpen (F)	1384
18	Mont Ventoux	Voralpen (F)	1379
19	Val Thorens (HP)	Alpen (F)	1356
20	Passo di San Marco	Alpen (I)	1354
21	Col de la Croix de Fer	Alpen (F)	1346
22	Col de Portet (F) / HP	Pyrenäen (F)	1300
23	Penser Joch	Alpen (I)	1272
24	Würzjoch	Alpen (I)	1252
25	Col du Glandon	Alpen (F)	1242
26	Col de Sarenne (über Alpe d`Huez)	Alpen (F)	1221
27	Passo di Gavia	Alpen (I)	1212
28	Susten-Pass	Alpen (CH)	1179
29	Grimselpass	Alpen (CH)	1153
30	Col du Tourmalet	Pyrenäen (F)	1142
35	Hautacam (HP)	Pyrenäen (F)	1079
38	Plateau de Beille (HP)	Pyrenäen (F)	1036
40	Col de Pailhères	Pyrenäen (F)	1031

Beim Glockner-König wartet oben unterhalb der Edelweiß-Spitze eine junge Österreicherin auf Dich, um Dir nach 32 km mit 5,9% durchschnittlicher Steigung in 2.504 Meter Höhe Deine wohlverdiente Medaille umzuhängen.

Selbst durchtrainierte Hobbysportler fahren den mittleren Teil der 10 km langen Westrampe des Monte Zoncolans in den östlichen italienischen Alpen mit durchschnittlich 12% Steigung besser in Schlangenlinien: Hier Steigungen zwischen 15% bis maximal 20%.

Rettenbachferner (Rang 4) und Galibier (Rang 5) hatten wir bereits angesprochen. Wie der Zoncolan ist der Col di Mortirolo regelmäßig im Programm des Giro Italia. Hier beschwert sich kein Profi über die harten Anstiege, die Kult sind. Beim Granfondo Gavia & Mortirolo dürfen sich sogar Hobbyfahrer auf 12 km Anstieg mit durchschnittlich 12% Steigung freuen.

Der Mont Ventoux folgt erst auf Rang 18.

Gelb markiert in der Übersicht sind die Pyrenäen-Pässe, die in der Rangliste weit abgeschlagen folgen: Härtester Pass ist der Col de Portet (Rang 22), der Tourmalet folgt erst auf Rang 30. Zwar führen die Straßen zu den Hochpunkten und Ski-Gebieten Hautacam nur auf 1650 m Höhe und zum Plateau de Beille auf 1780 m Höhe, jedoch liegen die Fußpunkte jeweils niedrig im Tal, so dass sich harte Auffahrten bieten, die auf Rang 35 bzw. 38 liegen.

Rennrad Events

Bei einem Rad-Event im Hochgebirge, ob für Jedermänner, Amateure oder Profis, stellen die Organisatoren mehrere Pässe zusammen. Die Übersicht unten zeigt zehn ausgewählte Touren. Bei den Jedermann-Events (grün markiert) ist das Kriterium einerseits QDH > 3.000, die gut durchtrainierte Hobby-Fahrer absolvieren können; andererseits wurden sehr extreme Events wie die Platin-Runde des Alpenbrevets oder „Rund um den Mont Blanc“ ausgelassen. Zudem bleibt – auch in der bisherigen Betrachtung – der französische Jura außen vor (hier bietet insbesondere der „Club der Verrückten mit vier verschiedenen Auffahrten hoch zum Grand Colombier auf 1.501 m Höhe eine QDH von 4.200). Zudem unten aufgelistet der Klub der Bekloppten (drei verschiedene Auffahrten auf den Mont Ventoux). Der Mont Ventoux (Bild unten) zählt zu den vier heiligen Anstiegen der Tour (siehe auch Seite 23).

Diese Rennen für Jedermänner werden verglichen mit den vier härtesten Etappen der Tour de France 2022 (in der Tabelle unten blau markiert). Die Rangliste zeigt, dass die Jedermänner an einem Tag mehr leisten müssen als die Profis. Dies war bereits vor 20 Jahren ähnlich, die Hochgebirgs-Etappen der Tour wurden einzig entschärft, dass sie heutzutage wesentlich kürzer sind. Doch die Jedermänner fahren nicht jeden Tag fahren, wohingegen die Profis zwischen zwei schwierigen Etappen keinen Tag Pause haben.

Veranstaltung / Gebirge (Land)	QuälDichHärte	
	Bewertung	Rang
Ötztal-Radmarathon / Alpen (AU)	4113	1
Alpenbrevet Goldrunde / Alpen (CH)	4093	2
Granfondo Pyrenees / Pyrenäen (F)	4067	3
La Marmotte / Alpen (F)	3817	4
Club des Cinglés du Mont Ventoux / Voralpen (F)	3447	5
Tour de France 2022 / 12. Etappe / Alpen (F)	3306	6
Granfondo Gavia - Mortirolo / Alpen (I)	3023	7
Tour de France 2022 / 18. Etappe / Pyrenäen (F)	2562	8
Tour de France 2022 / 11. Etappe / Alpen (F)	2571	9
Tour de France 2022 / 17. Etappe / Pyrenäen (F)	2346	10

Jedermann-Rennen

Die Aufstellung unten zeigt die Jedermann-Rennen, die - bis auf den Cingles Mont Ventoux - mit Zeit-Messung und Zeit-Limiten gefahren werden.

Eine schöne Anekdote vom **Ötztal-Radmarathon** 2008, als mein Kumpel Bernard auf der Abfahrt vom Jaufen-Pass auf abgesperrter Straße ein Wettrennen mit einem Begleit-Motorrad gefahren ist: In der vorletzten Serpentine hatte Bernard – selbst Motorrad-Fahrer und ehemaliger Amateur-Radrennfahrer – das Motorrad überholt. Sehr gerne erzählt Bernard noch heute, wie böse der Italiener beim Überholen mit dem Rennrad dreingeschaut hatte.

Beim **Alpenbrevet** aufgepasst, die Süd-Rampe des Sankt Gotthard führt

Veranstaltung	Name des Passes / Hochpunkts	Rampe	Anstieg in km	Steigung % Durchschnitt	Anstieg Höhen-meter	Höhe Gipfel Meter über NN	Bewertung Schwierigkeit QuälDichHärte QDH
Ötztal-Radmarathon / Jedermann -frau-Rennen / Österreichische Alpen							
238 km / 5500 hm	Kühtai	West	18	7%	1237	2017	1.093
	Brenner	Nord	44	2%	800	1374	685
	Jaufenpass	Ost	15	8%	1146	2094	878
	Timmelsjoch	Südost	29	6%	1821	2474	1.457
4.113	**Rang 1. Quäl Dich Härte (QDH)**						4.113
Alpenbrevet / Jedermann -frau-Rennen schweizerische Alpen (Start / Ziel Meiringen)							
172 km / 5294 hm	Grimselpass	Süd	17	5%	810	2165	1.153
	Nufenen	Süd	14	8%	1132	2478	1.041
	St. Gotthard	Süd	14	7%	993	2091	720
	Suesten-Pass	Ost	18	7%	1308	2224	1.179
4.093	**Rang 2. Quäl Dich Härte (QDH)**						4.093
Granfondo Pyrenees / Jedermann -frau-Rennen Französische Pyrenäen							
165 km / 5500 hm	Col du Tourmalet	West	19	8%	1415	2115	1.142
	Col d`Aspin	West	13	5%	653	1489	421
	Hourquette d`Ancizan	Süd	10	8%	773	1538	629
	Col du Tourmalet	Ost	17	8%	1262	2115	1.076
	Luz-Ardiden	Ost	13	8%	995	1715	799
4.067	**Rang 3. Quäl Dich Härte (QDH)**						4.067
La Marmotte / Jedermann/frau-Rennen / Französische Alpen							
174 km / 5000 hm	Col du Glandon	Süd	24	6%	1483	1924	1.242
	Col du Telegraf	Nord	12	7%	854	1570	637
	Col du Galibier	Nord	18	7%	1220	2646	949
	Alpe d`Huez	Süd	13	8%	1132	1860	989
3.817	**Rang 4. Quäl Dich Härte (QDH)**						3.817
Cingles Mont Ventoux / "Club der Bekloppten" - Drei Auffahrten / Französische westliche Voralpen							
140 km / 4400 hm	Auffahrt von Sault	Ost	25	5%	1214	1909	753
	Auffahrt von Maulaucene	West	21	8%	1576	1909	1.315
	Auffahrt von Bedoin	Süd	21	8%	1599	1909	1.379
3.447	**Rang 5. Quäl Dich Härte (QDH)**						3.447
Granfondo Gavia - Mortirolo / Jedermann -frau-Rennen / Italienische Alpen							
150 km / 3697 hm	Passo di Gavia	Süd	26	5%	1420	2618	1.212
	Colle dei Mortirolo	Süd	12	11%	1300	1852	1.558
	Passo dell`Aprica	Ost	16	3%	476	1200	253
3.023	**Rang 7. Quäl Dich Härte (QDH)**						3.023

über die historische, wenig von Kraftfahrzeugen befahrene Kopfstein-Pflaster Auffahrt. Da wird kräftig durchge-rüttelt, bergab zum Glück asphaltiert.

Dass auch in den Pyrenäen hart gefahren wird zeigt der **Granfondo Pyrenees** mit fünf Anstiegen: Es geht über 175 km nur bergauf oder bergab, wobei der Tourmalet sowohl über die West- als auch über die Ost-Rampe gefahren wird, mit einer Bergankunft in Luz-Ardiden. Dieses Rennen würde ich gerne nochmals mit der - jährlich wechselnden – Bergankunft in Hautacam fahren: Diese ist noch schwieriger, hat eine um 270 höhere QDH und läge sogar auf Rang eins der Liste.

La Marmotte 2021: Mein Freund Carsten (Name von der Redaktion auf Wunsch geändert) hat mich eigens autorisiert, über ihn zu schreiben. Carsten ist viel jünger als ich, voll durchtrainiert, größer als ich und wiegt trotz seiner Muskelpakete weniger als ich. Er sieht sich im Fernsehen alle Radrennen an, die Klassiker im Frühjahr, Giro, Tour, Vuelta, Rad-WM, und isst dabei brav sein Müsli. Wohingegen ich mich im Fernsehen auf die Berg-Etappen der Tour de France konzentriere und lieber Fußball bei einem Bierchen, Chips und einem Zigarettchen schaue.

Hoch nach Les Deux Alps ist mir Carsten davongefahren, gleichfalls zum Col d`Ornon, auch auf der noch steileren, kaum bekannten West-Rampe hoch nach Alpe d`Huez – nicht die weltbekannte Südrampe mit den 21 Serpentinen - hoch zu unserer Ferienwohnung war er schneller (siehe das Bild in der Mitte). Ich hatte jedoch bereits sieben schwere Alpen-Etappen in den Beinen, teilweise mit leichtem Gepäck, und benötige zunächst einen Tag Ruhe, um am Tag des Events – ich kenne meinen Körper – in Höchstform zu sein.

La Marmotte. Carsten ist und bleibt ein Fuchs: Er hängte sich die heute viel längeren Anstiege als zwei Tage zuvor von uns befahrenen einfach an mein Hinterrad. Hoch zum Glandon und hoch zum Telegraf. Da war er plötzlich weg. Bei der Rast im Tal in Valloire sah er extrem angefressen aus, als er ankam und ich nach acht Minuten Pause bereits wieder losfahren wollte, ich könne doch ruhig kurz warten. Nun gut. Gemeinsam auf zum Galibier. Irgendwann ist Carsten erneut weg. Meine Endorphine treiben mich nach oben. Sehr gut im Zeitlimit. Große Verpflegung. Ich will gerade losfahren, als sich Carsten auf den Pass hochquält. Gut sieht er nicht aus.

„Was ist das denn für eine Scheiße?“

Ich breite meine Arme aus und sage: „Carsten, das ist Tour de France live. Hier fahren alle Deine Stars hoch!“

„Ich schau keine Tour de France mehr!“

Hat er dann aber doch. Zum Glück ist Carsten ein ehrgeiziger Sportler. Dieses Jahr wollen wir uns erneut bei La Marmotte duellieren.

Auch Carsten ist Mitglied im Club der Bekloppten: An einem Tag von jeder der drei Auffahrten nach oben. 70 km bergauf, 70 km bergab. Carsten ist sehr ehrgeizig: Er plant, in den Kreis der Super-Bekloppten aufgenommen zu werden: An einem Tag jede Auffahrt zweimal hoch (und natürlich runter). Hierbei soll es um Mitternacht losgehen, um das Zeitlimit von 24h zu schaffen.

Letztes Jahr hat mich mein Freund Klaus die Maus zum „Granfondo Gavia – Mortirolo“ begleitet. Bergauf am Gavia – nicht am Mortirolo - schneller als ich und bergab eine Rakete: Abgesperrte Straßen. Adleraugen; Blick auf sein Navi, das ihm die Streckenführung anzeigt. Bergab mit hundert Sachen. Profis können es nicht besser.

Die Jedermänner haben somit an

<u>These:</u> Bei einem Rennen haben die Veranstalter viele Möglichkeiten, „Härte“ zu erzeugen: Wenn der Tourmalet von der West- als auch von der Ost-Rampe befahren wird, so stehen die Pyrenäen den Alpen in nichts nach.

Tour de France

Veranstaltung	Name des Passes / Hochpunkts	Rampe	Anstieg in km	Steigung % Durchschnitt	Anstieg Höhen-meter	Höhe Gipfel Meter über NN	Bewertung Schwierigkeit QuälDichHärte QDH
Tour de France 2022 / 12. Etappe / Französische Alpen							
130 km / 3000 hm	Col du Lauterat	Süd	26	4%	793	2058	804
	Col du Galibier	Süd	9	7%	597	2648	949
	Col du Telegraf	Süd	5	4%	176	1570	83
	Col de la Croix de Fer	Ost	19	6%	1655	2067	1.285
	Alpe d`Huez	Süd	13	8%	1132	1860	989
3.306	**Rang 6. Quäl Dich Härte (QDH)**						3.306
Tour de France 2022 / 18. Etappe / Französische Pyrenäen							
143 km / 3700 hm	Col d`Aubisque	West	18	7%	1201	1709	928
	Col de Spandelles	West	11	8%	848	1378	738
	Hautacam	West	14	8%	1520	1520	1.079
2.562	**Rang 8. Quäl Dich Härte (QDH)**						2.745
Tour de France 2022 / 11. Etappe / Französische Alpen							
152 km / 3300 hm	Col du Telegraf	Nord	12	7%	854	1570	637
	Col du Galibier	Nord	18	7%	1220	2646	949
	Col du Granon	West	12	9%	1053	2413	985
2.571	**Rang 9. Quäl Dich Härte (QDH)**						2.571
Tour de France 2022 / 17. Etappe / Französische Pyrenäen							
130 km / 3000 hm	Col d`Aspin	Ost	13	6%	797	1490	576
	Hourquette d`Ancizan	Nordwest	10	5%	482	1538	379
	Col de Val Louron -Azet	West	11	7%	740	1579	591
	Peyragudes	Nord	8	8%	627	1581	800
2.346	**Rang 10. Quäl Dich Härte (QDH)**						2.346

einem Tag ein viel härteres Programm zu absolvieren als die Profis.

Das jährliche Highlight der Profis besteht jedoch nicht nur aus einem Rennen, sondern aus einer Rundfahrt. Die härteste: Die Tour de France. Drei Wochen lang – bis auf zwei Ruhetage – jeden Tag ein Rennen. Die Übersicht auf der vorherigen Seite zeigt die vier härtesten Etappen der Tour de France 2022. Die Königs-Etappe liegt zwar in den Alpen, doch auch die beiden Pyrenäen-Etappen haben es in sich.

Sind die aktuell härtesten Etappen der Tour de France nicht viel länger als 150 km, so hatten diese vor zwanzig Jahren 2003 - vor dem letzten großen Doping-Skandal 2007 – zwar keine härteren Anstiege, waren jedoch stets über 200 km lang. Eine Betrachtung aus den Ursprungszeiten der Tour de France – bei wesentlich schlechteren Straßen-Verhältnissen – mit 400 km Tageskilometern und mehr auch im Hochgebirge - würde über den Zweck der Analyse hinausgehen.

Das Non-Plus-Ultra: Die vier heiligen Anstiege der Tour de France (Quelle: quäldich.de), alle zur Hors Catégorie zählend (übersetzt ins Deutsche „jenseits aller Kategorien“). Ein Anstieg zählt zur Hors Catégorie, wenn entweder mehr als 1500 Höhenmeter oder 1000 Höhenmeter mit einer durchschnittlichen Steigung von mehr als 6,5 % zu überwinden sind. Überlegt kurz, welche Anstiege Ihr zu den heiligen Vier der Tour de France zählen würdet. Die Übersicht unten gibt Aufschluss.

Vor mehr als 100 Jahren erstmals befahren zählen der Galibier und der Tourmalet zu den vier „heiligen“ Anstiegen der Tour de France. Seit 1951 der Mont Ventoux, seit 1952 Alpe d`Huez. Somit sind drei Alpen-Pässe vertreten – wird der Mont Ventoux mitgezählt – und der Tourmalet liegt bezüglich der QuälDichHärte (QDH) lediglich auf Rang drei dieser vier Pässe.

Alpe d`Huez hat noch nicht einmal eine QDH von 1.000. Der Mythos Alpe d`Huez liegt in der durchweg ansteigenden Straße mit 21 Serpentinen und der Berg-Ankunft mit Top-Infrastruktur. Zudem bieten die 14 km zum Ziel Platz an der Auffahrt für Hunderttausende Besucher.

Die vier "heiligen" Anstiege der Tour de France (= "TdF")

Name	Erste Befahrung TdF	Anzahl Befahrungen TdF	QuälDichHärte QDH Bewertung	QuälDichHärte QDH Rang alle Pässe & Hochpunkte
Col du Galibier + (zuvor zu fahren) Col du Telegraphe	1911	62	1.586	5
Mont Ventoux	1951	15	1.379	18
Col du Tourmalet	1910	84	1.142	30
Alpe d`Huez	1952	31	989	> 50

Klimatische Bedingungen

Tom Simpson starb 1967 beim Aufstieg in der Hitze des Mont Ventoux. 2003 war der Kolumbianer Belokki nahe daran, Lance Armstrong zu besiegen. Belokki fuhr mit seinem Rad in aufgeweichten Asphalt. Belokki stürzte schwer. Brach sich beide Oberschenkel, beide Handgelenke und beide Arme. Armstrong wich aus, kürzte die Serpentine über eine Wiese ab, und gelangte wieder auf die Route.

Zwar war dies in den Alpen, doch sind die klimatischen Bedingungen im Hochsommer in den Pyrenäen noch härter: Die Pyrenäen liegen einerseits südlicher: Der südlichste Punkt der Alpen liegt in etwa auf der gleichen Breite wie der nördlichste Punkt der Pyrenäen. Zudem sind die Pässe in den Pyrenäen bei weitem nicht so hoch wie in den Alpen und auch aufgrund dessen heißer.

Die Tabelle unten zeigt beispielhaft für den Col de Peyresoude am Fuß eine maximale Temperatur von 33 Gad. Am Fuß des Tourmalet sind es 32 Grad. Da erscheinen 24 Grad in Bourg d`Osians am Fuß von Alpe d`Huez gemäßigt. Am heißesten kann es im Juli auf dem Peyresoude werden. Alpe d`Huez, die Sonneninsel, folgt knapp hiernach. Doch auf dem Tourmalet ist es im Juli wesentlich heißer als auf dem Galibier oder dem Iseran.

Zudem gibt es in den Alpen im Sommer extreme Wetterlagen mit Kälteeinbrüchen: i) Schneemassen 2019 am Iseran. ii) Jan Ullrich verlor 1998 gegen Pantani im Schneeregen. iii) Mein Freund „Klaus I“ und ich konnten uns im Juli 2001 gerade noch auf den Glandon retten, als Hagel groß wie Tischtennisbälle auf das Wellblechdach unseres Unterstands einschlug. Im Juli ist das Wetter in den Pyrenäen hingegen stabil und heiß. Insgesamt scheint die Hitze in den Pyrenäen im Juli für die Fahrer härter.

Ausgewählte Klima-Daten Französische Alpen und Pyrenäen im Juli / Angaben in Grad Celsius bzw. mm Niederschlag
Quelle: Historische Klimadaten meteoblue.com

Name Stadt am Fuss sowie Pass bzw. Hochpunkts	Höhe über NN	Rang Temperatur	Durchschnittliches Tages-MAXIMUM	MAXIMALE Temperatur an HEIßEN TAGEN	Durchschnittliches Tages-MINIMUM	Niederschlag mm
Col du Peyresourde (Pyrenäen)	**1569**	**1**	**21**	**27**	**11**	86
Arreau (Fuss Peyresourde)	709		24	33	14	34
Alpe d`Huez (Alpen)	**1815**	**2**	**21**	**26**	**11**	57
Le Bourg d`Oisans (Fuss Alpe d`Huez	729		19	24	9	57
Col du Tourmalet (Pyrenäen)	**2115**	**3**	**17**	**25**	**8**	44
Luz-Saint-Sauveur (Fuss Tourmalet)	715		24	32	15	44
Mont Ventoux (Voralpen)	1909	4	15	21	5	22
Bedoin (Fuss Mont Ventoux)	313		29	35	13	15
Col du Galibier (Alpen)	**2645**	**5**	**14**	**19**	**4**	**110**
Saint-Michel-de-Maurienne (Fuss)	698		16	22	6	77
Col de l'Iseran (F)	**2764**	**6**	**13**	**18**	**1**	62
Seez (Fuß Iseran)	896		16	22	6	**125**

These: Bei der Tour de France im Juli, im heißesten Monat des Jahres, sind die Pyrenäen aufgrund der größeren Hitze wesentlich härter als die Alpen.

Im Juli findet nicht nur wegen der Hauptreisezeit, sondern auch wegen der hohen Temperaturen kein einziges Hobby-Event in den Alpen, jedoch erst recht nicht in den Pyrenäen statt. Abgesehen von L´Etape du Tour, dem Jedermann Rennen der Tour de France. Der Granfondo Pyrenees wird erst Ende August gefahren. Die Profis jedoch müssen sich im heißesten Monat des Jahres über die Pyrenäen quälen.

Bergtrikots

Für derartige Strapazen gibt es eine Belohnung: Die Jedermänner erhalten ein Trikot des Events, das in der Regel mit dem Startgeld bezahlt wird. Kennt Ihr, liebe Leser*innen, die Bergtrikots von Giro und Vuelta? Ich musste auch zunächst im Internet scannen: Der Punkte-Sieger für da Bergtrikot erhält beim Giro das azurblaue Maglia Azzura. Der Bergkönig der Vuelta ein weißes Trikot mit großen blauen Punkten. Weitaus bekannter ist das Bergtrikot der Tour de France, weiß mit vielen kleinen roten Punkten. Dieses wurde ursprünglich von Chocolat Poulain gesponsort, die Schokolade in weißem Papier mit roten Punkten verkauft hatte. Um dieses zu tragen bzw. am Ende der Rundfahrt zu gewinnen, müssen die Profis Punkte sammeln. Die meisten gibt es für die Anstiege der Hors

Catégorie. Auch hier liegen die Alpen mit vierzehn Anstiegen, die insgesamt in diese Kategorie fallen, vor den Pyrenäen mit zehn.

In den letzten drei Jahren gewann der Sieger des viel wichtigeren Gelben Trikots gleichzeitig die Bergwertung, 2022 Jonas Vingegaard, davor zweimal Tadej Pogacár. Letztendlich ist das Bergtrikot zwar nur ein „Zubrot“. Doch wer denk nicht an Simon Geschkes täglichen Kampf um dieses Trikot bei der Tour 2022 zurück? Die Franzosen lieben zudem dieses Trikot, denn seit 1985 (Bernard Hinault) hat kein Franzose das Gelbe Trikot gewinnen können, jedoch das Bergtrikot 2017 Warren Barguil, 2018 Julian Alaphilippe und 2019 Romain Bardet.

In „Düsseldorpia on Tour 2024“ Experten-Meinungen:
Eure Meinung ist geragt: E-Mail an reinerwudtke@googlemail.com

„Großer Preis von Düsseldorf 1923“
„Durchs Angertal“
Düsseldorpias Radrennen der Herren über 125,4 km

Horst Drechsler, ehemaliger Amateur-Radrennfahrer, Geschäftsführer und Historiker Düsseldorpias

Das Jahr 1923: Gustav Stresemann ist deutscher Reichskanzler. Da die Weimarer Republik die Reparationszahlungen nicht mehr leisten kann, besetzen Franzosen und Belgier das Ruhrgebiet und Düsseldorf, um Kohle und Stahl zu erhalten. Der Hitler-Putsch in München wird vereitelt. Um seinen Zahlungsverpflichtungen nachzukommen, erhöht der Staat die Geldmenge. Es kommt zur Hyperinflation (siehe auch Seite 30).

Das Bild unten zeigt ein BSA von 1910, ein straßentaugliches Bahnrad. Ausgestellt ist es in Richies Fahrradgeschäft (siehe auch Seite 45). Solch ein Rad könnte 1923 gefahren worden sein.

Seit 1889, ein Jahr vor der Gründung Düsseldorpias, gibt es Schlauchreifen der Gebrüder Michelin. Die Rennräder haben noch keine Gangschaltung und lediglich einfache Klotzbremsen.

Die Menschen arbeiten 50 Stunden in der Woche. 1923 wird – in den USA – der erste Tonfilm gedreht und Radio kann anstatt mit Kopfhörer über Lautsprecher-Boxen gehört werden.

Stummfilme im Kino werden zu Massenattraktion. Gleichfalls blüht der Sport auf: Boxen, Fußball (der Hamburger SV wird deutscher Meister), Radsport auf Bahn und Straße sind beliebt.

UCI-Straßenweltmeister wird der Italiener Ferrario (32 km/h). Die Tour de France - mit Etappen von 260 km bis zu 482 km - gewinnt der Franzose Pélissie mit einer Geschwindigkeit von 24 km/h.

In Düsseldorf leben 1923 420.000 Bürger. Die französischen Besatzer verhaften zahlreiche Amtspersonen, beschlagnahmen Gelder bei Ämtern und Firmen. Wegen Sabotage richten die Franzosen auf der Golzheimer Heide das Freikorps-Mitglied Schlageter hin. In dieser politischen Gemengelage lassen jedoch die radsportbegeisterten Besatzer die Düsseldorfer erstmals seit dem Ende des Ersten Weltkriegs wieder ein Radrennen veranstalten.

In den 20er Jahren gibt es in Düsseldorf zahlreiche Radsportvereine: Radsport-Club Düsseldorf 1911, Flottweg 1891, Radsportclub Düsseldorf, Sportclub Hota 1924, Straßenfahrer-Vereinigung, RC Staubwolke, RV Zugvogel und RC Radfreunde. Die Ehre, am 22. Juli 1923 das erste große Nachkriegsrennen der Stadt zu veranstalten (Quelle: rc-duesseldorpia.de\Geschichte\von-1919-bis-1939), kommt jedoch dem ältesten Radsportclub der Stadt, dem RC Düsseldorpia 1890 e.V., zuteil.

Ein beliebtes Ausflugsziel der Düsseldorfer ist bereits zu jener Zeit die heute noch bestehende Auermühle bei Ratingen im schönen Angertal (siehe bitte Karte oben, zweites Bild von links). Der noch heute bestehende Backsteinbau ist um 1900 erbaut worden und wird nicht nur als Mühle benutzt, sondern lädt auch zur Einkehr ein. Zu jener Zeit wird die Mühle nicht nur mit Wasser-, sondern auch mit Dampfkraft betrieben. Historische Bilder, die uns leider nicht vorliegen, zeigen noch einen hohen Schornstein. Alle anderen Bilder in der obigen Grafik hätten so auch vor einhundert Jahren geschossen werden können. Vielleicht ist es in der Auermühle gewesen, dass unser Ahnen das Radrennen „Rund um das Angertal“ ins Leben gerufen und sich die folgende Route ausdachten:

Streckenverzeichnis und Marschtabelle

zum „Großen Preis von Düsseldorf“ „Durchs Angertal“ 125,4 km

Fahrstrecke	Kilometer Von Ort zu Ort	Kilometer laufende	Zeiten Uhr	Zeiten Min.	Fahrstrecke	Kilometer Von Ort zu Ort	Kilometer laufende	Zeiten Uhr	Zeiten Min.
Kais.Wilh.-Park	0,0	0,0	10,00						
Stockum . . .	2,5	2,5	10,05		Kettwig v. d. B.	10,1	73,3	12,25	
Kaiserswerth .	6,0	8,5	10,17		Heiligenhaus .	6,3	79,6	12,40	
Ratingen . . .	7,5	16,0	10,30		Velbert . . .	6,0	85,6	12,52	
Kettwig v. d. B.	10,1	26,1	10,50		Tönisheide .	3,0	88,6	12,58	
Heiligenhaus .	6,3	32,4	11,05		Wülfrath . .	5,1	93,7	1,10	
Velbert . . .	6,0	38,4	11,17		Ratingen . .	15,7	109,4	1,40	
Tönisheide . .	3,0	41,4	11,23		Kaiserswerth .	7,5	116,9	1,53	
Wülfrath . . .	5,1	47,0	11,35		Stockum . .	6,0	122,9	2,05	
Ratingen . . .	15,7	62,7	12,05		Kais.Wilh.-Park	2,5	125,4	2,10	

Sonntag, 22. Juli 1923: Fast zweihundert Rennradler, allesamt aus Vereinen der damaligen Rheinprovinz – bis auf einen Bremer -, warten morgens am Kaiser-Wilhelm-Park in Düsseldorf auf den Start. Gelbe Fahnen markieren den Startbereich, gleichzeitig das Ziel. Die heutigen Rheinwiesen in Golzheim (Bild rechts) sind bereits 1906 als Freizeitpark und Hochwasserschutz entstanden, nachdem ein Altarm des Rheins zugeschüttet worden ist, und erstrecken sich zu jener Zeit bis zum Hofgarten. Buntes Treiben im Startbereich: Zahlreiche Buden, die den Schaulustigen Essen und Getränke anbieten. Die Honoratioren der Stadt fiebern gleichfalls dem Start entgegen.

Düsseldorpia organisiert das Rennen zusammen mit dem Radsportbezirk Düsseldorf. Es ist ein Herren-Rennen. Frauenradsport ist noch verpönt und von einigen nationalen Verbänden sogar verboten, wenn auch einzelne Frauen Aufsehen durch Distanzfahrten erregen.

Es braucht keiner besonderen Veranstaltung für Junioren: Ob des raschen Bevölkerungswachstums und mangelnder multimedialer Freizeitbeschäftigungen ist stets für Nachwuchs gesorgt.

Um 10:00h fällt der Startschuss für 51 Fahrer der „Klasse A“ mit roten Rücken-Nummern auf den baumwollenen Trikots ihrer Vereine. Um 10:15h starten 131 Fahrer der „Klasse B“ (schwarze Nummern). Auf Schotterstraßen und Sandwegen geht es nach Norden

Richtung Kaiserswerth, dann nach Ratingen. Tausende Menschen säumen die Straßen und jubeln den Sportlern zu. Die Route ist durch weiße Fahnen markiert. Erste Kontrolle in Ratingen, hier eine blaue Fahnen mit weißem „K“.

Ab Ratingen geht es im Uhrzeigersinn zweimal auf den welligen Rundkurs mit je rund 500 Höhenmetern: Kettwig, Heiligenhaus, Velbert, Tönisheide. Hier, am östlichsten Punkt, eine weitere Kontrolle. Der Angerbach fließt von seiner Quelle bei Velbert 40 km nach Westen und mündet in Duisburg-Hüttenheim in den Rhein. Viermal insgesamt überqueren die Radfahrer die Anger.

Sodann geht es nach Wülfrath und zurück nach Ratingen, von dort zunächst auf die zweite Runde. Hiernach – analog zum Hinweg – zurück zum Ziel.

Nach 125,4 km und rund 1.000 Höhenmetern ist es geschafft: Der Sieger erreicht das Ziel und die Massen jubeln ihm frenetisch zu und zollen auch den weiteren Fahrern Applaus.

Die Marschtabelle sieht eine Zeit von vier Stunden und zehn Minuten vor. Dies entspricht einer Durchschnittsgeschwindigkeit von immerhin exakt 30 km/h. Beachtenswert, wenn das damalige Material sowie die Straßenverhältnisse berücksichtigt werden.

Was wir aus der damaligen, auf gelbem Papier gedruckten Broschüre des RC Düsseldorpia wissen ist, dass unser Verein mit insgesamt 13 Fahrern an den Start gegangen war. Die Nachnamen sind in der Broschüre abgedruckt, von den Vornamen nur der erste Buchstabe. Ob die Mannschaften einen „Capitän“ hatten oder ob alle gegeneinander gefahren sind, wissen wir nicht.

Über den Ausgang des in den örtlichen Zeitungen bereits im Juni 1923 groß angekündigten Renntags ist uns nichts bekannt. Die französische Militärregierung verhängte nämlich ausgerechnet für den Zeitraum vom 29. Juni 1923 bis zum 28. Juli 1923 ein Druckverbot für die „Düsseldorfer Nachrichten“.

Wir wissen somit nichts über

- den Sieger und seine Zeit,
- das Fahrerfeld - ob alle Fahrer das Ziel erreicht haben oder es zu Unfällen kam - einzig, dass bei Gefahr rote Fahnen geschwenkt wurden, ist bekannt -,
- die Wetter-Verhältnisse,
- mögliche Absperrungen der Straßen, was jedoch bei den damaligen Verkehrsverhältnissen nicht so bedeutend ist; vermutlich ist ein Auto mit Kommissären vorabgefahren,
- die Zuschauerbeteiligung; es ist jedoch zu vermuten, dass diese im Start- und Zielbereich sowie an den Kontroll-Stellen am größten war.

Ziemlich sicher ist jedoch, dass nicht nur der Sieger, sondern auch weitere Platzierte einen schönen von Düsseldorpia gestifteten Pokal - wie auf dem Bild unten - gewonnen hatten.

Bei der Siegesfeier im Paulus-Haus auf der Luisenstraße 33 tranken die Fahrer aus ihren gewonnene Pokalen nach anstrengender Tortur ein kühles Düsseldorfer Altbier – frisch gezapft vom Fass.

1923: Unten abgebildet die Titelseite des Programmhefts zum Rennen vor hundert Jahren. Der Verein beschließt einen Preis von 3.000 Reichsmark je Exemplar und lässt das Magazin drucken, sobald das Fahrerfeld feststeht. Düsseldorpianer beschließen, bis zum Renntag abzuwarten und kurz vor Verkaufsbeginn einen neuen Preis festzusetzen: 5000 Mark. Plus 66%. Die Mitglieder des Vereins streichen den alten Preis durch und stempeln den neuen daneben.

Die Quantitätsgleichung des Geldes:

Geldmenge x Umlaufgeschwindigkeit des Geldes
=
reales Bruttoinlandsprodukt x Preisniveau

Exkurs Inflation: Die Formel im Kasten oben zeigt die Quantitätsgleichung des Geldes. Im Jahr 1923 druckt der Staat immer mehr Geld, um seine Verbindlichkeiten bezahlen zu können. Die Geldmenge steigt enorm. Die Menschen geben ihr Geld immer schneller aus, da es rasch an Wert verliert. Die Umlaufgeschwindigkeit des Geldes steigt extrem. Die linke Seite der Gleichung wächst somit sehr schnell. Auf der rechten Seite der Gleichung steigt das reale Bruttoinlandsprodukt bei steigender Nachfrage zwar an, doch sind die Produktionskapazitäten begrenzt. Es kommt zur Hyperinflation.

Großer
Preis von Düsseldorf
Durchs Angertal
125 km

Sonntag, den 22. Juli 1923 (5. Wiederholung)
Veranstalter: „Rad-Club Düsseldorpia 1890"
B.D.R. Bez. Düsseldorf, Gau 4 b bes. Gebiet

Start und Ziel: D'dorf Kaiser Wilhelm-Park
vormittags ab 10 Uhr :: Ankunft ab 2,15 Uhr

Preise im Gesamtwert v. 20 000 000 M

2er Radball ⊛ Reigenfahren

Vorwettbewerbe ab 10 Uhr vormittags in sämtlichen Räumen des Paulus-Hauses Luisen-Straße 33 :-: End-Kämpfe bei der

Sieges-Feier

nachmittags ab 4 Uhr dortselbst

Preisverteilung abends 8 Uhr

PROGRAMM M ~~3000.—~~ 5000

Preis des Programmhefts: Die Druckerei liefert die Programmhefte bei Düsseldorpia ab. Noch eine Woche bis zum Rennen. Die

2020er Jahre: Grundsätzlich ist die Umlaufgeschwindigkeit des Geldes annähernd konstant. 2020 beginnt die Pandemie mit Lockdowns. Die Nachfrage bricht weg. Das reale Bruttoinlandsprodukt sinkt. Die Menschen können jedoch weniger Geld ausgeben, da Ausgehen und Reisen nicht möglich sind. Hier wirkt die sinkende Umlaufgeschwindigkeit des Geldes in die entgegengesetzte Richtung. Was steigt sind die Preise einzelner Produkte, nachfragebedingt auch für Fahrräder und Zubehör. Jedoch lösen Preissteigerungen einzelner Güter keine Inflation aus. Mit dem Ende der Lockdowns steigt die Umlaufgeschwindigkeit wieder. Gleichfalls die Inflation. Fahrradprodukte werden noch teurer.

Club Cent Cols

Der Club des Cent Cols wurde 2022 nicht nur 50 Jahre alt. Es wurde auch ein Langzeitprojekt beendet, an dem die Arbeitsgruppe „Rest of the World“, bestehend aus Graham Cutting und Ludger Vorberg, lange Jahre gearbeitet hat.

Der wichtigste Datenschatz des Clubs sind die Verzeichnisse der Bergpässe, Grundlage für die Recherche und die Anerkennung der von den Mitgliedern gefahrenen Pässe. Das Urverzeichnis war der „Catalogue des cols de France“, 1980 von Robert Chauvot erarbeitet. Lange blieb „le Chauvot“ (auch genannt „la Bible“) das einzige Passverzeichnis. Nach und nach kamen hinzu Teilgebiete (Piemont und Katalonien) und ganze Länder (Deutschland, USA, Schweiz).

Die Arbeitsgruppe „Rest of the World“ hatte das ehrgeizige Ziel, für alle Staaten der Erde ein Passverzeichnis zu erstellen. Dieses Ziel wurde im Herbst 2022 mit der Veröffentlichung des Katalogs der Antarktis (254 Pässe, davon einer ganzjährig eisfrei und befahrbar) erreicht.

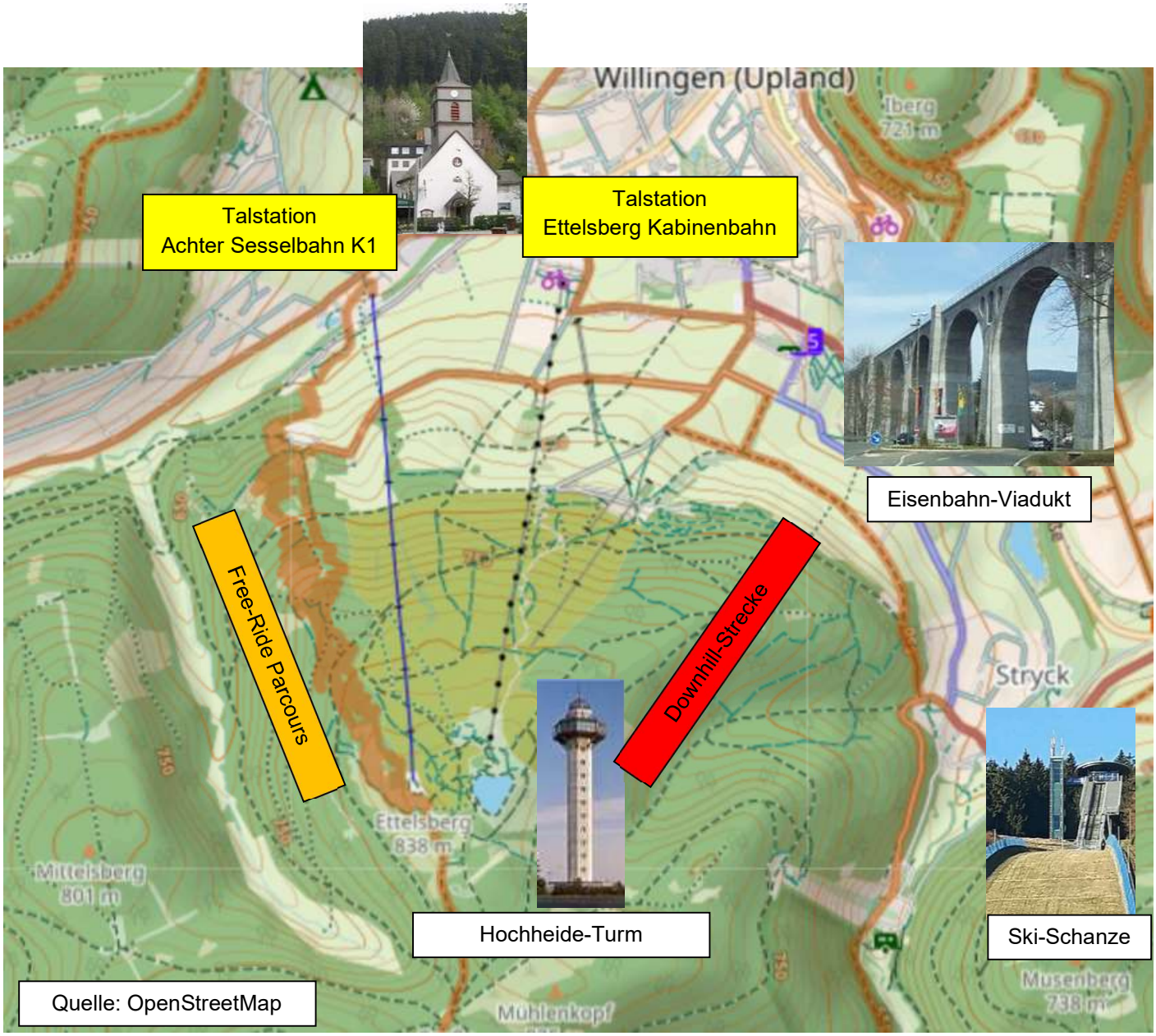
Es gibt nunmehr für Europa 23 Passverzeichnisse (mehrere Bereiche wie die nordischen Länder und Ex-Jugoslawien, Benelux und die Britischen Inseln wurden zusammengefasst), für Afrika 38, für Amerika 23, für Asien 40, für Ozeanien 5 und einen für Antarktis. Insgesamt sind in diesen Verzeichnissen etwa 100.000 Bergpässe verzeichnet.

Es gibt nicht sehr viele Länder, die keine Bergpässe haben. In Europa sind dies Dänemark, Belarus und die baltischen Staaten. Die Menge der Pässe ist allerdings höchst unterschiedlich: Die Niederlande haben z.B. nur zwei, von denen einer (Pas van Wolfhaag, 50°45`13.5 N, 006°00`04.5 E) auf der Grenze zu Belgien liegt. Italien hat dagegen 8799 Pässe, Frankreich 11244, Spanien sogar 18310.

Auch einige asiatische Länder haben viele Pässe: Japan 3370, Südkorea 3212, China 2530, Pakistan 2237.

Ein besonders exquisiter Pass ist Halsen (68°48`57,1“ N, 015°28`22,9“ E). Es ist der niedrigste bisher bekannte europäische Pass mit 2,7 Metern über dem Meeresspiegel. Er liegt auf einer landwirtschaftlichen Straße und ist gut befahrbar – allerdings nördlich des Polarkreises auf Lofoten in Norwegen. Dort ist aber wegen des Golfstroms das Klima recht mild (siehe Bild unten).

Alexander goes to Willingen



Willingen (Upland) im Hochsauerland ist immer eine Reise wert. Von Düsseldorf aus sind es mit dem Rennrad eine Tages-Etappe (180 km mit fast 1.500 Höhenmetern), mit der Bahn drei Stunden und am bequemsten mit dem Auto in knapp zwei Stunden. Im Auto können die schweren Downhill- und Freeride-Räder problemlos mitgeführt werden.

Willingen hat rund 6.000 Einwohner und nochmal so viele Gäste-Betten. Willingen liegt auf rund 600 Meter Höhe in Hessen kurz hinter der Grenze zu Nordrhein-Westfalen. Von Willingen aus gibt es schöne Wanderwege, so zum Langenberg, mit 843 Meter Höhe höchster Punkt Nordrhein-Westfalens.

Mein Ziel ist jedoch zunächst der Ettelsberg mit dem Hochheide-Turm auf 838 Meter Höhe. Die Saison dauert je nach Witterung von März bis Oktober, manchmal sogar bis in den November hinein.

Lange Jahre gab es nur die Ettelsberger Kabinenbahn, die sich Radfahrer und Wanderer teilen mussten, was teilweise zu langen Wartezeiten geführt hatte. 2018 wurde sowohl für Skifahrer im Winter als auch für Radfahrer in deren Saison die 8er Sesselbahn eröffnet, die mit 1.500 Meter Länge der längste Lift im Sauerland ist. Mit einer der beiden Bahnen geht es hoch zum Ettelsberg. Auf der Karte linke Seite sind die Freeride Routen, es geht ohne Hindernisse auf drei verschiedenen Trails bergab. Die maximale Länge ist 1,6 km, die maximale Höhendifferenz 250 Meter. Integralhelm und Protektor sind Pflicht.

Die Downhill-Strecke ist auf der Karte auf der rechten Seite zu sehen. Diese wurde 2005 für die Weltcups erbaut und ist steinig und wurzelig mit zahlreichen Sprüngen (siehe Bild unten, aufgenommen mit meiner Brust-Kamera), für die es jedoch auch sogenannte Chicken-Wings gibt, einfache Ausweich-Wege neben den Hindernissen.

Die Strecke ist technisch sehr anspruchsvoll. Ich benötige für eine Abfahrt von 1.600 Meter Länge rund 3,5 Minuten, was einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 27 km/h entspricht. Bei den Weltcup-Rennen benötigen die Profis rund zwei Minuten, was einem Durchschnitt von fast 50 km/h entspricht. Einmal möchte ich gerne zum Willinger Bike Festival Downhill Cup, der jedes Jahr im Mai stattfindet.

Udo Hempels
Pedelec-Fahrsicherheits-Training in Büttgen

Udo Hempel (* 3. 11.1946 in Düsseldorf) ist ein ehemaliger deutscher Radrennfahrer und Bahn-Bundestrainer. Zu seinen größten sportlichen Erfolgen zählen die Goldmedaille in der Vierer-Mannschaftsverfolgung bei der Olympiade 1972 in München sowie die Silbermedaille 1968 in Mexiko. Als Bahnrad-Bundestrainer für den deutschen olympischen Nationalkader und für die Paralympischen Frauen hat Udo zudem seit den 80er Jahren Erfahrung im Umgang mit Trainingskursen, Motivation und Sicherheitsübungen. Udo Hempel ist Mitglied des VfR Büttgen und Ehren-Mitglied Düsseldorpias.

Mit seiner Agentur bietet Udo unter anderem Trainingskurse für E-Pedelecs an. Zielgruppe sind Einsteiger und Senioren und alle, die ihre Fahrsicherheit mit dem Pedelec verbessern wollen. Ein Pedelec-Fahrsicherheits-Training ist sinnvoll, da sich E-Bikes im Vergleich zu normalen Zweirädern anders verhalten. Beschleunigen, bremsen aber auch das „Kurvenfahren“ und das Ausweichen einer Gefahrenquelle erfordern ein Training sowie ein gewisses Geschick.

Am 31. August 2022 war es endlich so weit: „Düsseldorpia on Tour“ konnte endlich die Preise für die Sieger der Preisausschreiben der letzten beiden Jahre verteilen. Eine Teilnahme bei Udos E-Pedelec Fahrsicherheits-Training in Büttgen.

Bei spätsommerlich heißen Temperaturen und wolkenlosem Himmel treffen wir uns in Büttgen vor dem Sportforum Kaarst-Büttgen, der Radrennbahn. Mit sechs Mann hat die Truppe eine optimale Größe.

Auf einem mit Hütchen markierten Parcours erklärt Udo das richtige Bremsverhalten und zeigt, wie wichtig es ist schnell zu reagieren, sollte plötzlich ein Hindernis auftreten. Wer hat es im Straßenverkehr noch nicht erlebt: Sich plötzlich vor einem öffnende Autotüren, Fußgänger, die einem unverhofft vom Bürgersteig vor das Rad laufen, Schlaglöcher. Gegenstände auf der Fahrbahn. Udo lässt seine Erfahrung als Radrennfahrer in wertvolle Tipps einfließen.

Udo sensibilisiert uns für das Fahren mit

E-Bikes auf glattem Asphalt – natürlich ist Helm Pflicht. Zum Training würde auch noch der theoretischen Teil zählen: Den Teilnehmern werden noch einmal die Regeln der Straßenverkehrsordnung und die Unterschiede zwischen Fahrradstraßen, Radfahrstreifen und Schutzstreifen erklärt und die Sichtbarkeit von Zweirädern thematisiert; zudem die verschiedenen Perspektiven und die damit einhergehenden Verhaltensweisen von Autofahrern und Radlern.

Unsere Truppe zieht es jedoch vor, zum Essen in das Steakhouse & Restaurant Büttgen zu gehen. Auf dem Weg dorthin sehen wir – dies war die Preisfrage des letztjährigen Preisausschreibens – fast alle Sehenswürdigkeiten Büttgens, die der Sieger Bernd aufgelistet hatte: Neben der Radsportbahn die Olympiastraße, über die wir Richtung des Zentrums des Radportdorfs gelangen, vorbei an der Skulptour de France und am Denkmal mit Wappen von Jan van Weerth und die beiden Pfarrkirchen.

Beim Essen hat Udo natürlich jede Menge großartige Anekdoten aus über 50 Jahren Radsport dabei. Möchtet Ihr auch welche hören? Udo trainiert regelmäßig auf Sicherheit, siehe bitte auch (https://www.udohempel.de).

Von links: Reiner Wudtke, Chefredakteur des Magazins, Udo Hempel, Jupp Heithorn / Kassenwart Düsseldorpias, Friedhelm Kirchhartz / Ehrenmitglied VfR Büttgen. Rechts die Gewinner der Preisausschreiben 2022 und 2021, Bernd, der die Geschichte Hans Helfgens studiert und Langstrecken-Radfahrer Johann / SV Malefinkbach, der 2021 das Preisausschreiben „Wir sind Landschaft“ gewonnen hatte.

Bahnradsport: Interview mit Günther Schumacher und Alina Lange

Alina Lange, geboren am 29.8. 1996, fuhr von 2006 bis 2020 für Kölner Vereine, seit 2019 in der Elite-Klasse. seit 2021 fährt Alina Lange in der Elite-Klasse für den VfR Büttgen.

In der Büttscher Bahnnacht am 25.9.2021 siegte Alina Lange bei den Landesverbands-Meisterschaften Nordrhein-Westfalens im Omnium / Elite Frauen. Dieser Mehrkampf setzt sich aus vier verschiedenen Ausdauer-Rennen auf der Bahn zusammen. Bereits 2012 war Alina Lange erstmals deutsche Meisterin (weiblichen Jugend) im Omnium geworden. 2022 folgte eine Medaille im Scratch (siehe Seite 40 f.)

Günther Schumacher, geboren am 27.6. 1949, ist zweimaliger Goldmedaillen-Gewinner. Bei der Olympiade In München 1972 löste er Udo Hempel als Starter ab und beschleunigte sodann den Vierer auf seine Dauergeschwindigkeit. Da Günther Amateur blieb, gelang es ihm 1976 in Montreal erneut Gold zu gewinnen. Zudem gewann Günther die Weltmeisterschaften im Bahnvierer dreimal in Folge: 1973 in San Sebastian, 1974 in Montreal und 1975 in Lüttich. 1976 erwarb er an der Trainerakademie Köln sein Trainer-Diplom. 1985 eröffnete er ein Fahrradsportgeschäft in Kaarst-Büttgen-Vorst. Dieses hatte er 2018 an Ralf Schwemin verkauft. Das Geschäft in Büttgen trägt noch heute den bekannten Namen „Günther Schumacher“, direkt gegenüber von Ralf Schwemins Radland Kirchhartz.

An Alina (*wir beginnen mit der Dame*): "Wann hast Du erstmals von Günther Schumacher gehört und wie hast Du den Weg zum Radsport gefunden?"

Alina: „Ich denke den Namen hat jeder mal gehört, der intensiver Radsport betreibt. So wirklich mit dem Namen vertraut geworden bin ich durch meinen Verein, den VfR Büttgen, in dem Günther auch ist.

Zum Radsport habe ich durch meinen älteren Bruder gefunden. Ich war noch zu klein, um alleine zuhause zu bleiben, also musste ich immer mit zu den Rennen. Weil es mir aber auf Dauer zu langweilig war, nur daneben zu stehen, hab ich mal ein „erste Schritt“ Rennen ausprobiert. Als ich dann noch einen Flaschenhalter geschenkt bekommen habe, hatte ich Lust auf mehr.“

An Günther: "Kannst Du Dich erinnern, wann und wo Du Alina zum ersten Mal getroffen hast?"

Günther: „Persönlich kennengelernt habe ich sie noch nicht, jedoch auf der Bahn in Büttgen gesehen. Sie ist ein aufstrebendes, junges Talent.“

An Alina. "Weißt Du noch, wann Du Dein erstes Rennen gewonnen hast, und was waren Deine größten Erfolge?"

Alina: „An den ersten Sieg kann ich mich nicht mehr so genau erinnern; ich denke der war in der U11. Aber an meinen ersten Podestplatz dafür ganz genau. Bei mit einem der größten und bekanntesten Rennen in Deutschland, bei Rund um Köln. Da auf dem Podest zu stehen war schon was Besonderes.“

An Günther: "Deine größten Erfolge waren zweifellos Deine beiden Goldmedaillen in der Vierer Mannschaftsverfolgung in München und Montreal. Wo bewahrst Du Deine Medaillen auf?"

Günther: „In unserem Wohnzimmer haben wir eine Ahnentafel hinter Glas, dort sind alle meine Medaillen.“

An Alina: "Was war Dein schönster Erfolg? Hast Du auch einen besonderen Ort für Deine Trophäen?"

Alina: „Die schönsten und wichtigsten stehen entweder bei meinen Eltern oder bei mir im Wohnzimmer. Die Deutschen Meisterschafts-Medaillen und Trikots haben wir eingerahmt und aufgehängt.“

An beide: "Wo seid Ihr geboren und wie habt Ihr Euren Weg nach Büttgen gefunden?"

Günther: „Ich bin in Rostock geboren und kam 1955 mit meinen Eltern als Sechsjähriger zunächst nach Schleswig-Holstein, später in die Bahnrad-Hochburg Krefeld. Als ich Olympiasieger wurde, habe ich in Berlin gelebt und bin dort für Grün-Weiß Derby Berlin gefahren. Meine Ursprünge sind jedoch in Krefeld, meine Frau kommt aus Rheydt. In der Mitte zwischen beiden Städten liegt Büttgen, wo wir 1974 hingezogen sind.

Alina: „Ich bin ein „Kölsches Mädchen“. In Köln geboren und in Köln aufgewachsen. Vom Verein in Büttgen hab ich früher schon viel mitbekommen, durch die viele Jugendarbeit und die zahlreichen Veranstaltungen, die sie durchführen. Im regelmäßigen Kontakt zum VfR Büttgen stand ich auch zu meinen Zeiten beim VCS Köln durch den heutigen Vorsitzenden der Radsportabteilung, Lars Witte. Im Nachwuchsbereich waren wir beide einmal beim VCS Köln Vereinskollegen. Ebenfalls haben wir uns regelmäßig bei Nachwuchs-Rennen duelliert ;)“

An Günther: "Wann bist Du Profi geworden und wann hast Du Deine Karriere beendet?"

Günther: „Profi geworden bin ich 1977, als ich auf der Bahn für Citizen, einen Uhrenhersteller, Sechstagerennen und Kriterien gefahren bin. Ab 1981 bin ich für Kottar`s Racing Team auf der Straße als Profi gefahren. Nach einem schweren Sturz in der Wintersaison 1983/1984 musste ich meine Karriere aufgeben.“

An Alina: "Du fährst als Amateurin. Wäre Profi-Radsport für Dich möglich?"

Alina: „Ich würde sagen ja. Mit Fleiß und Geduld für das Training kann, das denke ich, jeder schaffen. Man muss nur manchmal Niederlagen einstecken können.“

An Alina: "Was sind Deine Ziele für die aktuelle Saison?"

Alina: „Da ich Mitte des Jahres heirate, habe ich im Moment nur zwei kleinere Ziele. Einmal die erfolgreiche Teilnahme bei unserer Traditionsveranstaltung "Spurt in den Mai". Und als zweites die Deutsche Meisterschaft auf der Bahn in Cottbus. Da möchte ich versuchen aus dem zweiten Platz im Scratch vom letzten Jahr eventuell einen Titel zu machen. Das dortige Punktefahren steht auch im Fokus.“

An Günther: "Welche radsportlichen Aktivitäten planst Du für dieses Jahr?"

Günther: „Ich fahre noch immer sehr viel Rad. Am wichtigsten sind Gesundheit und Spaß. Ich brauche keine Rekorde mehr. Vielleicht noch einmal eine Alpentour.“ (Siehe auch das Bild auf der nächsten Seite unten).

An Günther und Alina: "Wie seht Ihr die Zukunft des Bahnradsports insbesondere in Büttgen als auch allgemein?"

Günther: „Wegen Corona hatte es der Bahnradsport schwer. Sponsoren fördern vermehrt den Straßenradsport. Es

gibt jedoch eine neue Bahn Weltcup Serie der UCI: Mallorca, Berlin, zweimal London mit einem hochdotierten Starterfeld. Vielleicht geht hier etwas eine Nummer kleiner auch in Büttgen. Auch ist es gut, dass in der Halle vermehrt mit Licht-Effekten gearbeitet wird: Das Licht wird ausgeschaltet und ein heller Scheinwerfer-Spot zeigt direkt auf das Geschehen, dort, wo es interessant ist. Generell sollte die Bahn in Büttgen attraktiver gestaltet werden."

Alina: „Ich glaube der Bahnradsport kommt immer mehr. Es werden mittlerweile viele Events, auch in Kombination mit Rennen angeboten. Das kommt sehr gut bei den Zuschauern an. Was mich aber noch mehr freut ist, dass vor allem der Frauen-Radsport bei diesen Events immer mehr in den Vordergrund rückt. Ich denke, der Bahnradsport in Büttgen hat eine gute Zukunft. Wir haben viele tolle Talente, egal ob Jungs oder Mädchen. Da brauchen wir uns keine Sorgen zu machen. Sollte die aktuell in der Prüfung befindliche Modernisierung für das Sportforum Kaarst-Büttgen durch die vielen politischen Gremien positiv beschieden werden, hätte der Radsport in Büttgen für die nächsten Jahrzehnte eine gesicherte Zukunft.

An beide: "Habt Hobbys außerhalb des Radsports?"

Günther: „2019 haben meine Frau und ich ein Wohnmobil gekauft. In der winterlichen Zeit sind wir gerne am Mittelmeer, wo es bedeutend wärmer ist als in Deutschland."

Alina: „Ich treffe mich neben dem Sport sehr gerne mit Freundinnen, mache gerne, wenn keine Rennen sind mit meinem Verlobten, Wochenend-Ausflüge und gehe mit unserem Hund spazieren. Zur Abwechslung von Bahn und Straße fahre ich ab und zu auch gerne mal mit dem Mountainbike durch den Wald. Einfach nur zum Spaß ohne Druck. Ich weiß, das gehört auch zum Radsport, aber ich glaube, wenn man einmal mit Radsport angefangen hat, bleibt man immer ein wenig daran hängen."

Bei den Bahn-Meisterschaften in Büttgen im Jahr 2022 wurden an sechs Tagen Titelrennen in 21 Disziplinen für Frauen als auch Herren ausgetragen: Die Elite kämpfte um Medaillen in den Disziplinen Sprint, Keirin, Teamsprint, Zeitfahren, Einerverfolgung, Mannschaftsverfolgung, Scratch, Ausscheidungsfahren, Punktefahren, Omnium und Madison (Zwei-er-Mannschaftsfahren). Die Juniorinnen und Junioren fuhren die gleichen Disziplinen aus, bis auf den Scratch.

Beim Scratch geht es im Massenstart los. Das Bild unten zeigt den Zielspurt im Scratch der Frauen / Elite. Ein Feld von sieben Fahrerinnen konnte sich absetzen und sprintete um den Sieg. Ganz links Fabienne Jährig vom BRC Zugvogel Berlin 1901, die dritte wurde. Rechts daneben Alina Lange. Ihr Vorsprung vor Fabienne ist aus der Perspektive des Bildes kaum zu erkennen. Siegerin wurde Laura Süßmilch vom Team Plantur-Pura, Belgien mit einem Vorsprung von wenigen Zentimetern. Ganz rechts Isabel Kämpfert, die vierte geworden ist.

Neben Alina waren in Büttgen vom VfR erfolgreich Franziska Minten (Gold - Omnium U15 und Bronze Madison U15w) und Julius Klein (Silber - Vierer Mannschaftsverfolgung U17 NRW Auswahl). Herzlichen Glückwunsch.

Bild oben: Siegerehrung Scratch:

Alina Lange (2.)

Laura Süßmilch (1.)

Fabienne Jährig (3.)

Bild unten:

Nach der Siegerehrung,

links von Alina ihre Oma Lilo,

rechts Mama Heike und Papa Peter

Die Redaktion bedankt sich für das Interview bei Günther Schumacher, der eigens von seinem Winterdomizil in Benicassim bei Valencia an der Costa del Azahar der Redaktion Rede und Antwort gestanden hat, und bei Alina Lange sowie Lars Witte, 1. Vorsitzender des VfR Büttgen, der Fragen und Antworten vermittelt hat.

RADSPORT SCHUMACHER

Radsport Schumacher
Bahnstraße 13

Radland Kirchhartz
Bahnstraße 22

41564 Kaarst-Büttgen

RADLAND Kirchhartz

RTF-Bezirksmeisterschaft 2022

RADSPORTBEZIRK DÜSSELDORF e.V.
im Landesverband Nordrhein-Westfalen

Vinzenz Steinmetz, 1. Vorsitzender RC Düsseldorpia 1890 e.V.

Liebe Radsportler*innen,

die Jahreshauptversammlung des Radsportbezirks Düsseldorf musste noch im Jahr 2022 abgehalten werden: Diese fand deshalb vorweihnachtlich am 21.12.2022 statt und deckte Pandemie-bedingt die beiden Jahre 2021 und 2022 ab. Die Pokale für die Saison 2021 hatte unser Bezirks-Fachwart Gerd Schlüter bereits Anfang 2022 einzeln an die Sieger der Damen, der Herren und der Jugendlichen überreicht. Dank Gerds Engagement war der Bezirk Düsseldorf einer der wenigen im Landesverband, der die Ehrungen auch für 2021 vorgenommen hatte.

Ob der Weihnachtszeit war die Versammlung leider wenig besucht. Doch wie in der letzten Versammlung vor der Pandemie im Januar 2020 zeigte Sascha Grünewald vom Bezirk Düsseldorf Einsatz und verlieh die Pokale.

Das Bild zeigt Sascha bei der Verleihung der Trophäe für 2022 sowie des Wanderpokals für die Damen an Christiane Buschmann / RSV 1911/12. Rang zwei belegte Renate Minten / SG Flughafen, Rang drei Andrea Wirth / RSC Nievenheim.

Bei den Herren gewann erstmals wohlverdient Saschas Vereinskamerad der SG Radschläger, Peter Zinner, weit über die Grenzen Düsseldorfs hinaus bekannt. Zweiter wurde unser Reiner. Dritter wurde Andreas Kulik / RSC Nievenheim, der es nach einigen Jahren erfolgreich wieder auf das Podest geschafft hat und sechs Fahrer des VfR Büttgen hinter sich lassen konnte. Auf den Rängen vier bis neun folgten vom VfR Büttgen Gerhard Rißе, letztes Jahr

noch Dritter, Hans-Jürgen Schmidt, Norbert Hilke, Vorjahreszweiter, Marek Piekarsky, Ulrich Philippi und Emil Sommer.

Die starke Leistung dieser Fahrer sorgte bei der gemischten Vereinswertung (Damen und Herren) wie in den Vorjahren für den ersten Platz. Bei der Vereinswertung zählen auch Jugendliche mit. Jedoch waren erstmals für Jugendliche keine Wertungskarten abgegeben worden.

Rang zwei der stärksten Mannschaften belegte der RSC Nievenheim vor SG Flughafen mit deren Vereinsmeister Walter Rolle und dem RSV Düsseldorf-Rath/Ratingen 1951 e.V., Vereinsmeister hier Karl Kleinbreuer.

Die Tabelle rechts – grün markiert die noch aktiven Fahrer - zeigt die „ewige Besten-Liste“ des Bezirks Düsseldorf. Weiterhin vorne liegt unser Heinz Krassek, der leider am 5.2.2023 verstorben ist (siehe bitte auch Seite 51). Einen Rang vorgeschoben hat sich Peter Zinner. Paul Kauf-mann ist leider nicht mehr aktiv. Unser Reiner hat Alfred Kriegs, RV Düsseldorf- Rath / Ratingen, ein Urgestein der RTF-Szene, überholt.

Abschließend noch die Termine der diesjährigen RTFs: Rath/Ratingen plant zwei RTFs am 26.3.2023 und am 19.8.2023. Die RTF des RSC Nievenheim findet am 6.5.2023 statt. Die RTF des VfR Büttgen am 7.10.2023 bildet seit Jahrzehnten den Abschluss der RTF-Saison. Zu beachten ist, dass alle Permanenten dieser Vereine, auch die der SG Flughafen, noch bis 31.12.2023 gefahren werden können. Dies folgt dem Beschluss des Bunds Deutscher Radfahrers (= BDR), die Saison auf das Kalenderjahr umzustellen. Die geplante BDR-App wird dieses Jahr in Nordrhein-Westfalen eingeführt worden und die Punkte-Wertung wird auf gefahrene Kilometer umgestellt (die Ewige Bestenliste werden wir diesbezüglich umrechnen und umstellen).

An dieser Stelle möchten wir nochmals alle Teilnehmer von RTF-Veranstaltungen bitten, nicht als „Piraten“ ohne Teilnehmergeld anzutreten, oder zumindest am Ziel beim Verzehr ein sehr großzügiges Trinkgeld zu geben.

Bleibt gesund, Euer Vinzenz

RTF Einzelwertung Herren von 1987 bis 2022

Rang	Name	Verein	Punkte
1.	Heinz Krassek	RC Düsseldorpia 1890 e.V.	6.831
2.	Walter Rolle	SG Flughafen Düsseldorf	6.778
3.	Peter L. Zinner	SG Radschläger Düsseldorf	4.823
4.	Paul Kaufmann	TV Jahn 06 e.V. Kapellen	4.333
5.	Reiner Wudtke	RC Düsseldorpia 1890 e.V.	4.141
6.	Alfred Kriegs	RV Düsseldorf-Rath/Ratingen 1951 e.V.	4.134
7.	Gerhard Rieße	VfR Büttgen 1912 e.V.	3.716
8.	Heribert Endrich	Radsport Aliens Düsseldorf e.V.	3.548
9.	Dieter Starre	VfR Büttgen 1912 e.V.	3.351
10.	Karl Heinz Büter	VfR Büttgen 1912 e.V.	3.084

Richies Ausfahrten mit Damen

Richard Pratt

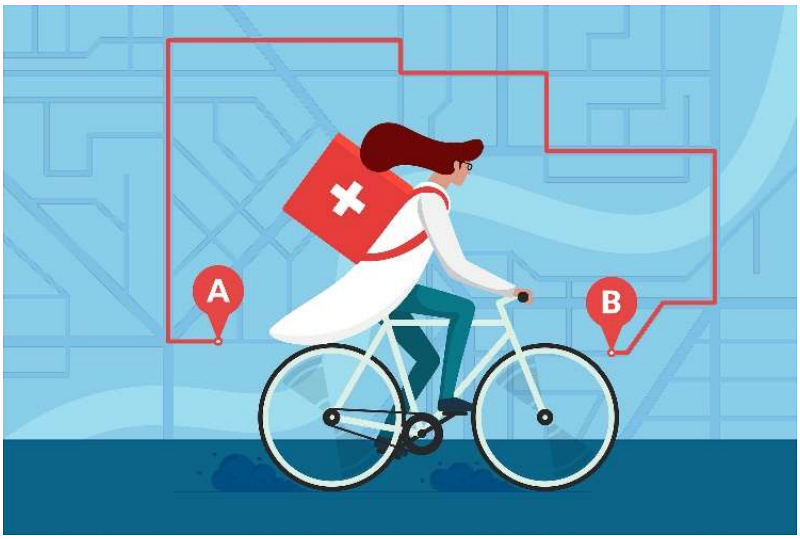
Eine Düsseldorfer Ärztin berichtet

Im Frühjahr 2020 schaute ich zum ersten Mal bei Ricci Sports im Laden vorbei, um mich über Anfänger-Rennräder zu informieren. Nach ein paar Probefahrten war damals leider noch kein passendes Rad für mich dabei, so dass Richie mich vertrösten musste und mir versprach, sich zu melden, sobald er neue Gebrauchträder habe.

Nach ein paar Wochen erhielt ich dann seine Nachricht und mich erwartete ein grüne Thompson Rad, was nach einer Probefahrt und letzten individuellen Anpassungen dann zu mir gehörte. Richies Fürsorge und Interesse, mein Rad so gut wie möglich für mich zu optimieren, faszinierte mich damals schon. In meinem Ärzte-Kollegium begannen wir, uns alle paar Wochen nach der Arbeit für die ein oder andere Rennrad-Tour zu treffen und schon bald hatte ich ein neues Hobby dazu gewonnen. Die Abwechslung, das Kennenlernen unserer Umgebung rund um Düsseldorf begeisterte nicht nur mich, sondern auch meine Kollegen und Kolleginnen, so dass wir uns mittlerweile sehr häufig zum Rennradeln treffen und die gemeinsame Zeit draussen geniessen.

Dabei geht es uns nicht um irgendwelche Zeiten, zurückgelegte Kilometer oder Wettkämpfe, sondern vielmehr um den Spaß am Rennradfahren und das gemeinsame Erleben der schönen Natur hier direkt vor der Haustür.

Danke Richie für deine individuelle Beratung, von der mittlerweile schon mein halbes Ärzte-Team profitieren konnte.



Richies Ausfahrten mit Damen

Richard Pratt (zweiter von rechts), Rennrad-Enthusiast, Profi-Mechaniker und Shop-Inhaber des Rennradladens Ricci-Sports an der Grunerstraße.

2023 ab Mittwoch, 29.3.2023.

Treffpunkt 18h Rheinterasse in Düsseldorf.

Foto: Reiner Wudtke im Sommer 2022, Rheinterasse vor der Abfahrt.
Die Redaktion von Düsseldorpia on Tour bestätigt,
dass – neben Richie – wirklich nur Frauen mitfahren dürfen.
Originalton Richie: „Reiner, Du kannst aber nicht mitfahren!“

Audax Randonneure Allemagne (ARA) Niederrhein – Brevets 2023

Klaus die Maus

Liebe Radfahrende,

erst seit einigen Jahren fahre ich Rennrad. Ich bin Mitglied des RSC Düsseldorf-Rath / Ratingen und trainiere gerne mit dem ETK networks Master Team, fahre aber auch mit den RTFlern des Vereins. Bei deren Touren fahren auch Rennradler anderer Vereine Düsseldorfs mit. So habe ich Reiner von Düsseldorpia kennengelernt.

Düsseldorpia & Friends, zu denen ich aufgenommen worden bin, fahren bei Wind und Wetter. Heiligabend bei Schneeregen sind wir die einzigen Rennradler auf den Straßen gewesen. Dies passt genau zu meinem Motto „Siff statt Zwift.“ Sowohl im Training mit dem ETK networks Team als auch mit den RTFlern sind die Strecken für meine Verhältnisse nicht allzu lang. Hier fahren wir einerseits volle Pulle, andererseits im gemäßigtem Tempo. Bei Düsseldorpia & Friends sind die Strecken schon ambitionierter: In der Wintersaison samstags von November bis Februar 120 km plus x, von März bis Oktober 150 km plus x, zuweilen über 200 km und weit hierüber hinaus.

Mit dabei sind Scout Thomas, ehemaliger Amateur-Radrennfahrer, der alle Strecken kennt. Kersten, der Fuchs aus Wegberg. Reiner, der mich 2022 mit in die italienischen Alpen genommen hat, sowie Spaßmacher Andreas, der dieses Jahr seine achte Langstreckenfahrt Paris-Brest-Paris (= „PBP“) angeht. Dies hat mich animiert, dieses Jahr zunächst auch alle Brevets zu fahren. Andreas, Tho-mas & Reiner haben sich 2005 beim 200er Brevet des ARA Niederrhein kennengelernt, als sie mit fünf weiteren Rando-neuren in einer Grup-pe fahrend den Brevet erfolgreich absolviert hatten. Die acht waren damals im Schnee die einzigen (Anmerkung

der Redaktion: Auch den Randonneur Johann, siehe Seite 35, haben wir damals kennengelernt).

Zweihundert Starter werden bei meinem allerersten Brevet am 25. März 2023 erwartet. Zusammen mit meinem Vereinskameraden Felix (im Bild rechts) habe ich mich für alle vier Brevets 2023 des ARA Niederrhein angemeldet. Auch Andreas (Bild Mitte) ist mit dabei. Vielleicht können wir gemeinsam in einer Gruppe fahren, wenn unsere Körner reichen.

Die Düsseldorfer Hoffnungsträger für PBP 2023: Klaus, Andreas und Felix. „Wir veranstalten keine Rennen, sondern Brevets nach den Regeln von Randonneurs Mondiaux. Es geht nicht um Geschwindigkeit, sondern ums Genießen!“

Startplatz ist der Sportplatz in Kevelaer-Twisteden. Organisiert werden die Brevets von Michael und Moni, von deren Einsatz die anderen der Truppe begeistert sind.

Der 200er führt von Twisteden nach Thorn, der weißen Stadt an der Maas in Belgien. Hier waren Andreas, Reiner und Thomas bereits beim 200er Brevet letztes Jahr, siehe Bild vorherige Seite.

Am 15. April 2023 fahren wir 300 km zum Veluwe Meer. Start ist hier jeweils um 8 Uhr, doch ist eine Teilnahme nur noch über eine Warteliste möglich, da die maximale Teilnehmerzahl bereits erreicht ist.

Eine Entfernung von 400 km beim Brevet am 13. Mai 2023 über RAVeL zur Zitadelle in Belgien sind dann auch für mich Neuland. Das insgesamt 1.300 km lange Radwegnetz verläuft aktuell auf fünf RAVel-Routen entlang ehemaliger Bahntrassen und Treidelpfade quer durch die Wallonie. Da bin ich mal gespannt.

Nur zwei Wochen später, am 27. Mai 2023, folgt dann der 600 km Brevet „Auf ein Croissant nach Frankreich“. Für den 400er und den 600er gibt es Stand 28. Februar 2023 noch Startplätze.

Andreas ist alle Brevets bereits letztes Jahr gefahren und hat somit für die Anmeldung für PBP 2023 bei der Startplatz-Vergabe einen Vorteil. Wenn Felix und ich den 600er Brevet gut überstehen, überlegen wir, uns wie Andreas auch für PBP anzumelden.

1.200 km sind es bei PBP vom 19. bis 24. August 2023. Wenn alles gut läuft, dann schreiben wir über die Brevet-Serie und über PBP einen exklusiven Bericht für „Düsseldorpia on Tour 2024“.

Euer Klaus die Maus

4. August 2022,
Hochzeit von Ulrike und Martin,
beide HopperCycling.
Wir gratulieren recht herzlich zur Hochzeit.

Künstliche Intelligenz für Radfahrer*innen
Preisausschreiben – Kette links

Ai-Bike – Artificial Intelligence

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

mein Name ist Ai-Bike. Ich bin eine Künstliche Intelligenz. Die Redaktion fährt gerade Rennrad; sie hat es mir überlassen, den letzten Beitrag zum Magazin zu schreiben. Ich erzähle Euch vier Geschichten über die Tour de France. Ihr müsste alles auf dieser Seite nach Fehlern prüfen.

Preis:

Gutschein für ein Fahrsicherheits-Training

oder eine Ausfahrt mit Udo Hempel.

1913: Dem Gesamtführenden Eugène Christophe brach auf der Abfahrt vom **Galibier** die Gabel. Um die Gabel zu reparieren, ging er 14 km zu Fuß bergab, bis er eine Schmiede fand. Gemäß Reglement durfte er sich nicht helfen lassen. Da jedoch ein Junge beim Schmieden der Gabel den Blasebalg bediente, erhielt er eine Strafminute zusätzlich, obwohl er bereits zwei Stunden verloren hatte. Christophe soll dies nicht druckreif kommentiert haben.

1981: Der Niederländer Peter Winnen gewann die Bergankunft auf dem **Mont Ventoux** gegen Bernard Hinault. Bernard. In seinen Memoiren schrieb Peter 2005, dass sich Benard schnell erholt hatte und Gesamtsieger werden konnte. „Ich hatte mich erst nach fünf Jahren wieder erholt!“

1998: Im Schneeregen erreicht Jan Ullrich den **Tourmalet** kurz hinter Marco Pantani. Oben auf dem Pass aß Jan nichts, hatte keine Regenjacke. Er erlitt einen Hungerast und verlor das gelbe Trikot, das er hiernach nie wieder tragen sollte, an Marco Pantani.

2016: Chris Froome stürzte kurz vor dem Ziel in **Alpe`d`Huez**: Zuschauer hatten vor der Zielankunft die Straße blockiert. Ein Begleit-Motorrad konnte deshalb nicht weiterfahren. Chris fuhr auf das Motorrad und stürzte schlimm. Sein Rad war so schwer beschädigt, dass er es - zu Fuß schnell bergauf laufend - über die Ziellinie tragen musste.

Ich mache es Euch etwas einfacher: In jeder der vier Geschichten ist jeweils ein einziger Fehler. Das Bild oben ist im Übrigen gespiegelt. Es sollte lediglich als Aufreißer dienen. E-Mail an

reinerwudtke@googlemail

und Ihr seid bei der Auslosung dabei.

Eure Ai-Bike

Das Magazin erscheint einmal jährlich, dieses Jahr im März 2023.
Alle sechs Ausgaben auf www.rc-duesseldorpia.de

Nachruf Heinz Krassek (15.10.1935 - 5.2.2023)

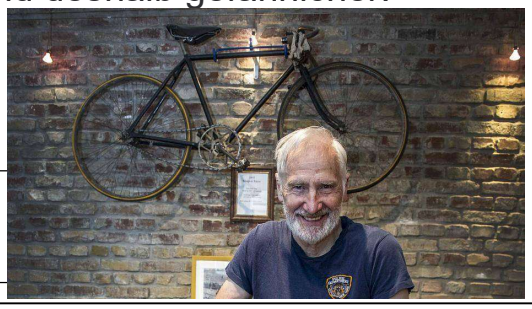
Unser langjähriges Vereinsmitglied Heinz, bei den RadTourenFahrern mehrmaliger Vereins- und Bezirksmeister in Düsseldorf, ist am 5.2.2023 im Alter von 87 Jahren von uns gegangen. Wir werden Heinz in dankbarer Erinnerung behalten.

Vorschau auf „Düsseldorpia on Tour 2024“

Alpen oder Pyrenäen: Welches Hochgebirge ist härter? Experten-Meinungen; vorab Günther Schumacher: „Ich würde fast sagen, die Pyrenäen. Die Pyrenäen sind nicht so hoch, aber steiler. Die Straßen sind enger. Das Wetter zwischen Atlantik und Mittelmeer kann unbeständig sein, die Pyrenäen sind grüner. Der rauere Asphalt in den Pyrenäen spielt keine Rolle. Jedoch sind bergab die Straßen in den Pyrenäen wegen des vielen Viehs schmutziger und deshalb gefährlicher.“

Paris-Brest-Paris mit
Andreas Horscht (Bild links)

Richard Pratts Sammlung
historische Rennräder (Bild rechts)



Vertrieb des Magazins

Düsseldorpia on Tour“ wird in einer Auflage von 400 Exemplaren gedruckt (recht herzlichen Dank an unsere Sponsoren), auf unserer Homepage veröffentlicht und per E-Mail / PDF insbesondere an Radsportvereine der Region vertrieben.

Impressum

Herausgeber & Redaktion:	RC Düsseldorpia 1890 e.V.
Chefredakteur:	Reiner Wudtke, Pfalzstraße 19, 40477 Düsseldorf
E-Mail:	E-Mail reinerwudtke@googlemail.com

Haftung für Links

Das Magazin enthält Links zu Webseiten Dritter, auf deren Inhalte wir keinen Einfluss haben. Deshalb übernehmen wir für diese fremden Inhalte auch keine Gewähr. Für die Inhalte dieser Webseiten ist einzig der jeweilige Anbieter oder Betreiber verantwortlich. Die verlinkten Seiten wurden zum Zeitpunkt der Veröffentlichung des Magazins überprüft und als ordnungsgemäß befunden.

Liebe Radsportfreundinnen und Radsportfreunde,
bereits jetzt laden wir Euch ein zum
Großen Fotowettbewerb
„500 km zwischen Heiligabend und Silvester“.
Alles weitere in einer Sonderausgabe rechtzeitig vor dem Start.

Finanzgeschäfte jederzeit schnell und sicher erledigen.

Mit den smarten Apps der Sparkasse.

Kostenfrei im App-Store oder bei Google Play herunterladen.

sparkasse-neuss.de/app

Sparkasse Neuss