



Platin: 276km - 5 Pässe - 7031 Hm
 Gold: 172km - 4 Pässe - 5294 Hm
 Silber: 132km - 3 Pässe - 3875 Hm
 Bronze: 68km - 2 Pässe - 2381 Hm

MEIRINGEN
Samstag, 27. August 2016
 Ein Bericht von Uwe Büttner

Oh, nee – dachte ich damals, als Günter vorschlug, den Alpenbrevet in der Schweiz zu fahren. Die größte Herausforderung in den Alpen überhaupt. Ich liebe Herausforderungen! - Aber gleich 7000 Höhenmeter?

Wir haben uns angemeldet. Ich muss verrückt sein!



Unsere Reise in die Schweiz beginnt bereits drei Tage vor dem Rennen. In einer kleinen Ferienwohnung in Hofstetten am Briener See beziehen wir Quartier. Hier ist es einfach traumhaft und wir fühlen uns sofort zu wie zu Hause.

Unsere Vermieter sind überaus nette und gastfreundliche Leute, die darauf achten, dass wir nicht unterernährt an den Start rollen.

Am Donnerstag brechen wir zwei Flachlandtiroler zu unserer ersten Erkundungsrunde Richtung Grimselpass (2165m) auf. Über den müssen wir auch beim Alpenbrevet.

Es herrscht schon fast zu geniales Sommerwetter mit Temperaturen um die 30 Grad und es soll die ganze Woche so bleiben.

Günter kündigt an, ohne Druck auf die Pedale hochfahren zu wollen. Kaum gesagt, war er auch schon weg. Aber oben wartet er auf mich. Wie es nur aussieht, wenn er Druck macht?

Wir genießen die Aussicht und genehmigen uns jeder zwei Cappuccino. Das erwähne ich deshalb, weil mich diese Finkennäppchen 19 Schweizer Franken gekostet haben. Dafür kann man ja bei uns die ganze Kneipe kaufen!



Unser Ziel ist Gletsch im Tal auf der anderen Seite des Passes. Die Abfahrt dorthin ist absolut cool. Viele Kehren und lange Geraden – Laufenlassen-Bremsen-Laufenlassen – ich liebe das!

Auf dem gleichen Weg, den wir gekommen sind, geht es dann auch wieder zurück. Das Ergebnis des Tages sind viele tolle Eindrücke und Erkenntnisse. Jetzt nur noch das Salz von der Haut spülen, denn geschwitzt hat der Flachlandtiroler auch.

Am Freitag, einen Tag vor dem Rennen, fahren wir die gesamte lange Strecke mit dem Auto ab. Wir wollen sehen, was uns erwartet.



Den ersten Pass der Tour, den Grimselpass, hatten wir ja bereits am Vortag auf dem Rad erlebt. In Gletsch ist Streckenteilung. Wer sich für die Bronze- bzw. die Silber-Tour entscheidet, muss hier Richtung Furkapass abbiegen.

Für die Gold- und die Platin-Tour geht es zunächst weiter bergab bis Ulrichen auf 1345 m, wo der lange Anstieg zum Nufenenpass beginnt. Mit 2475 m ist dieser Pass zugleich der höchste Punkt der Tour. Der Ausblick in die Ferne ist herrlich und wird nur durch den Anblick von drei riesigen Windkrafträdern getrübt, die oben am Gipfel errichtet sind. Da kann man sicher geteilter Meinung sein, ob es bei aller Umwelteuphorie notwendig ist, solche Ungetüme gerade hier aufzustellen.

Wir setzen unsere Tour mit der Abfahrt auf betoniertem Belag Richtung Airolo fort. Im Auto fühlt es sich etwa so ruppig an, wie früher auf unseren Autobahnen.

Airolo ist die Schlüsselstelle der Tour. Hier ist um 11.15 Uhr Kontrollschluss für die Platin-Tour. Ein Streckenwechsel ist dann nicht mehr möglich und es gibt nur noch „Sieg oder Blut im Schuh“.

Wir müssen weiter runter nach Biasca auf nur noch 295 m. Von hier aus beginnt ein nicht enden wollender Anstieg von 41 km bis hinauf zum Lukmanierpass (1980m). Der Aufstieg ist nicht übermäßig steil, aber er zieht sich und entlockt mir ein weiteres: „Oh, Oh ...“.

Günter kann bis hier noch keine Probleme entdecken und ist vor lauter Optimismus kaum zu bremsen. Was sich für mich wie acht Prozent anfühlt, sind für ihn höchstens vier.

Aber hier geht der Spaß ja erst los! Mit dem Oberalppass (2044m) und dem Sustenpass (2282m) folgen noch zwei weitere Brocken.

Für die gesamte Runde benötigen wir mit dem Auto einschließlich kleiner Pausen immerhin rund acht Stunden. Da haben die grauen Zellen Beschäftigung bekommen. Ich sehe nicht die Strecke an sich als das Problem, aber die Zeit als solches. Wir haben an diesem Abend noch lange gefachsimpelt und analysiert. Auch wenn es schwer würde, wir wollen es versuchen.



Bereits um 4.45 Uhr klingelt der Wecker. Draußen ist es noch stockfinster. Wenigstens habe ich einigermaßen gut geschlafen. Günter macht einen recht angespannten Eindruck. Aber mir geht es ja auch nicht besser. Nur mit Mühe kriege ich mein Frühstück runter.

Diese Anspannung lässt erst etwas nach, als wir endlich auf unseren Rädern sitzen und zum Start nach Meiringen radeln.



Noch immer ist es dunkel und wir schalten unsere Fahrradbeleuchtung ein. Diese ist in der Schweiz ohnehin auch am Tage wegen der vielen Tunnel Pflicht. Eine Missachtung führt bei Sportveranstaltungen unweigerlich zur Disqualifikation. Diese 13 km Anfahrt zum Start mit 100 Hm garniert, sind eine geniale Erwärmung vor dem Rennen.

Kurz nach 6.00 Uhr erreichen wir Meiringen und suchen uns unseren Platz in einem der Startblöcke. Diese sind unterteilt nach Durchschnittsgeschwindigkeiten, die man bei Selbsteinschätzung in der Lage sein würde, zu fahren. Weil wir nur so vor Optimismus strotzen, entscheiden wir uns für den „22 km/h“ – Block.



Schnell füllt sich der Startbereich. Mit insgesamt 2500 Radlern aus aller Herren Länder ist die Veranstaltung ausverkauft. An den Startnummern ist zu erkennen, dass einige Sportfreunde sogar aus den USA und Canada angereist sind.

Pünktlich um 6.45 Uhr fällt endlich der Startschuss. Es geht sofort mit flottem Tempo zur Sache und schon nach wenigen Kilometern bekommt die Oberschenkelmuskulatur signalisiert, dass sie heute etwas Besonderes zu leisten hat. Der erste kleine Anstieg mit 100 Hm liegt schnell hinter uns und es geht schon wieder abwärts nach Innertkirchen.

Ab hier ist Schluss mit lustig und der Anstieg zum Grimselpass beginnt. Um diese Zeit ist es noch angenehm kühl und der Pass lässt sich relativ rhythmisch fahren.

Nach einer Weile denke ich meinen Augen nicht trauen zu können, als ich von einem „Fixi“ überholt werde. Das ist so ein Ding ohne Freilauf und ohne Gangschaltung – vorne ein geschätztes 53er Blatt und hinten höchstens 12 Zähne. Mit vollen Oberkörpereinsatz bei einem Aktionsradius von 1m nach rechts und 1m nach links, sowie einem selbstgebastelten Zeitfahrhelm auf dem Kopf schraubt sich dieser Kerl den Berg hinauf. Das eigentlich deprimierende an der Begegnung ist, dass ich diesen Typen schon bald nicht mehr sehe. Oh. Oh ...



Oben angekommen zeichnet sich schon ein Zeitproblem ab. Ich hätte um 8.51 Uhr da sein müssen, um im Zeitfenster für die Platin-Runde zu bleiben. Doch ich habe schon 5 Minuten Verspätung. An der Verpflegungsstelle fülle ich rasch meine Getränkeflasche auf und stürzte mich in die Abfahrt nach Ulrichen.

Immer wieder der Blick auf die Uhr. Ich dachte, ich könnte die 5 Minuten auf der Abfahrt rausfahren, aber in Ulrichen habe ich schon 10 Minuten Verspätung. Oh, Oh ...

Nun beginnt der Anstieg zum Nufenenpass. Ich suche noch meinen Rhythmus, als ich ungewohnte Kettengeräusche wahrnehme. Zunächst versuche ich, die Schaltung während der Fahrt nachzustellen. Doch die Schaltung rührt sich nicht. Mir wird plötzlich seltsam komisch zumute und als auch der Versuch scheitert, den Umwerfer vorne zu betätigen, war die Katastrophe perfekt.

Der Akku dieser Hightech-Schaltung hat nämlich das Bedürfnis, ab und zu geladen zu werden. NEIN, nicht jetzt, nicht gerade heute. Mir wird vor lauter Entsetzen heiß und kalt zugleich. Ich fluche so laut, dass ich mein eigenes Echo hören kann und die Murmeltiere sich in ihre Behausungen verziehen. Da sind gerade mal 50 km gefahren und es liegen noch mindestens 3 Pässe vor mir. Die lange Strecke kann ich jetzt eh abschreiben.

Nach einer Weile beruhige ich mich wieder und versuche die ganze Sache nüchtern zu betrachten.

Ich habe also vorne nur noch das kleine Kettenblatt. Halb so schlimm, denke ich. Bergauf brauche ich das Große nicht und bergab muss ich halt darauf verzichten, mittreten zu können. Gerade Streckenabschnitte gibt es kaum.

Da sich die Schaltung im sogenannten Reserve-Modus befindet, kann ich wenigstens hinten noch schalten. Nur habe ich keine Ahnung, wie lange es dauert, bis der Akku gänzlich den Geist aufgibt. Wenn dieser Fall eintritt, geht die Schaltung hinten in die Mittelstellung und bleibt dort stehen. Das würde für mich bedeuten, die Berge mit der sogenannten „dicken Mühle“ hochfahren zu müssen. Mein Kopf hat dann mal mit meinen Beinen geredet: „Ihr schafft das!“ Also weiter geht's.

Irgendwann habe ich den Gipfel des Nufenenpasses (2474m) erreicht. Die Sonne brennt inzwischen erbarmungslos auf meinen sportlichen Körper. Die Temperaturanzeige auf dem Tacho zeigt selbst oben auf dem Berg noch 30 Grad.

Schnell was essen und Getränke fassen, bevor ich mit der Abfahrt nach Airolo beginne. Die Plattenstraße fühlt sich auf dem Rad erfreulicherweise nicht so ruppig an, wie bei unserer Tour mit dem Auto.

Mit 20minütiger Verspätung zum magischen Kontrollschluss treffe ich in Airolo ein. Etwas wehmütig schaue ich auf das Tour-Teilungs-Schild. „Platin“ ist abgeklebt. Andererseits habe ich längst meinen Frieden mit der gegenwärtigen Situation gemacht. Die Aussicht mit einem Lächeln und in der Rangliste gewertet über die Ziellinie zu fahren, gefällt mir besser als die, weinend mit dem Besenwagen ins Ziel kutschiert zu werden. Ob Günter es wenigstens geschafft hat?



Eine Sache gefällt mir an der Gold-Tour besonders. Denn jetzt müssen wir als nächstes über den St. Gotthard. Und dieser Pass hat was! Er bildet die Grenze zwischen Uri und dem Tessin. Keinem anderen Pass der Alpen werden so viele Mythen nachgesagt, keiner hat solch eine verkehrstechnische Historie aufzuweisen und besteht aus so vielen beeindruckenden Bauwerken, wie der Sankt

Gotthard. Schon unmittelbar hinter Airolo beginnt der Einstieg auf die größtenteils mit Kopfstein gepflasterte und unter Denkmalschutz stehende Passstraße durch das Val Tremola, dem „Tal des Zitterns“. Ich hatte gelesen, dass man mit etwas Glück der uralten Postkutsche begegnen kann, die heute immer noch über den Pass fährt. Autoverkehr ist hier kaum anzutreffen, denn die fahren über eine neu gebaute Trasse.

Auch wenn man diese Art von Straßenbelag nicht sonderlich mag, macht es zu mindestens deswegen kaum Probleme, den 15 km langen Anstieg mit 32 Kehren zu bewältigen. Bei Steigungen von 7-10% kämpfe ich mich langsam nach oben. Meine Schaltung hinten funktioniert immer noch. Also weiter sparsam schalten. Ich wähle immer die Übersetzung, die ich gerade noch so treten kann und lasse dies möglichst lange unverändert.

Endlich oben auf der Passhöhe bei 2091m angekommen, suche ich vergebens eine Verpflegungsstelle. Ich habe mich geirrt – hier gibt es keine. Meine beiden Flaschen sind leer gesaugt bis auf den Grund.



Jetzt sehe ich das Passschild und möchte mich gern mit diesem auf einem Foto verewigen. Ich stehe ja nicht mehr so unter Zeitdruck. Im Zeitplan für diese Strecke bin ich dem Kontrollschluss eine Stunde voraus. Ich engagiere für mein Foto den ersten besten Sportfreund, der für mich seine Fahrt unterbricht. Soviel Zeit muss sein.

Die rasante Abfahrt nach Andermatt genieße ich in vollen Zügen. Auf der neuen und weithin einzusehenden Straße erreiche ich immerhin 86 km/h. Kleinmachen und rollen lassen. Schade nur, dass ich nicht auf das große Kettenblatt schalten kann. Ich werde von einer Gruppe überholt und schiele neidisch auf deren Schaltung. Ich liebe mechanische Schaltungen.

Unten im Tal liegt Andermatt. Hier kommen alle Touren des Alpenbrevets an und hier gibt es auch was zu Trinken und zu Essen. 122 km und 3 Pässe liegen hinter mir.

Über den letzten Berg, den Sustenpass müssen alle Teilnehmer. Ich finde, er ist der fieseste aller Pässe dieser Tour. Von Wassen aus geht es 18 km bei Steigungen mit fast durchgängig 8 Prozent bergauf.

Man kann das Tal schön weit einsehen und erkennen, wie die Straße in den Hang gemeißelt ist, ohne aber ein Ende zu sehen. Einfach immer nur geradeaus, das ist bei der Hitze des heutigen Tages sehr

zermürend. Aber ich will nicht klagen, meine Schaltung hinten funktioniert immer noch!
Was will ich mehr!



An einer Wasserstelle halte ich noch einmal an, um mir das Salz aus den Augen zu waschen. Der Kopf redet noch einmal mit den Beinen: "Ihr schafft das ..." Als dann endlich der kurvenreichere Abschnitt beginnt, weiß ich, bis oben ist es nicht mehr weit.

Auf der Abfahrt zurück nach Innertkirchen vermisste ich mein großes Kettenblatt nun wirklich. Hier gibt es einige flachere Abschnitte, wo ich ganz schön „leiern“ muss. In meinem Schlepptau habe ich einen Kameraden aus der Schweiz. Der wundert sich sicher über meinen Fahrstil, aber trotzdem setzt er sich nicht von mir ab. Hinterradlutscher! Als „Gruppe“ bleiben wir bis ins Ziel zusammen.



Nur noch ein letzter Hügel kurz vor Meiringen mit dem Ziel vor Augen. Hier versucht dieser Kerl an meinem Hinterrad doch tatsächlich, mir davon zu fahren. Da hat er aber die Rechnung ohne mich und mein kleines Kettenblatt gemacht! Herausforderung angenommen! So etwas setzt Kräfte frei und wir fliegen den Anstieg förmlich hoch. Auf der letzten Abfahrt des Tages müssen wir beide grinsen.

Nach 10 Stunden und 15 Minuten rolle ich ziemlich platt, aber zufrieden über die Ziellinie. Es war eine elende Schinderei, aber ich habe meinen persönlichen Rekord. Noch nie zuvor bin ich über 5000 Hm am Stück gefahren. Und wer weiß, wenn ich den Akku lade, packe ich die lange Strecke vielleicht irgendwann doch noch!

Günter wartet im Zielbereich bereits auf mich. Nanu? Ist er etwa schon von der langen Strecke zurück? Oder ist er auch „nur die Goldene“ gefahren. Aber die Geschichte kann er besser selber erzählen!

Fotos: Günter Kretschmar und Uwe Büttner