

Race Across The Alps 2011

11. Auflage des Rennens

Start am 24.06.2011, 12.00 Uhr in Nauders, Tirol, Postplatz

Das Rennen führt durch Österreich, Italien und die Schweiz

42 Teilnehmer sind gestartet

- Startzusage erfolgt nach Selektion bzw. auf Einladung des Veranstalters

Hintergrundinfos zur Veranstaltung (Quelle: <http://www.raceacrossthealps.at>)

Das RATA – Grenzgang über die Alpen

Seit der Jahrtausendwende steht der Begriff RATA für Extremradsport in Nauders. Vom ehemals erfolgreichen Organisator des Dreiländergiros Max Wassermann zusammen mit Othmar Peer und Franz Venier ins Leben gerufen, erlebte dieser Event im Jahr 2000 seine Feuertaufe. Tirols bekannter Extremsportler Franz Venier, Inhaber zahlreicher Rekorde fungierte als Testperson, wollte zeigen, dass es möglich ist innerhalb von 32 Stunden 11 Berge der Horse Kategorie mit über 14.535 Höhenmetern zu meistern. Vom ORF dokumentiert kam der Langstreckenstar nie ins Straucheln, und daher schon nach 27 Stunden relativ relaxed ins Ziel. Also, es war möglich und im Jahr darauf erlebte das Race across the alps seine Premiere. Und was für eine. Gleich beim ersten Mal setzte sich kein Langstreckenstar an die Spitze, sondern mit dem späteren 2-fachen Österreichrundfahrtsieger Gerrit Glomser aus Salzburg ein erfolgreicher Radprofi, der gerade aus der Tour de Suisse kam. Regen, Schnee und Stürme begleiteten die gut 30 Auserwählten über die Alpen. 2002 u. 2006 siegte Österreichs Marathonkönig Paul Lindner – pikanterweise auch ein Salzburger. Auch er und seine Mitstreiter mussten sich durch alle Wettervarianten schlagen, die man sich nur vorstellen kann. In der Zwischenzeit erlangte das RATA durch breitgestreute TV- und Medienpräsenz (das Radmagazin TOUR brachte zur Premiere allein einen 7 Seiten Bericht – RTL sendete live und über 40 Fernsehstationen übernahmen die Bilder des Broadcasters) eine nie erwartete Popularität. So kamen dann in der Folge auch weitere Topstars zu diesem Ausdauerereignis der Extraklasse. Die RAAM-Sieger Wolfgang Fasching (AUT), Jure Robic (SLO) oder Andrea Clavadetscher (FL) gaben sich ebenso die Ehre wie Marko Baloh (SLO), Herbert Meneweger (AUT), Franz Venier (AUT) oder der Sieger von 2003 u. 2008/2009/ 2010 Maurizio Vandelli aus Italien – ein Radprofi der u.a. auch schon die Österreich-Rundfahrt gewinnen konnte. 2004 siegte dann der junge österreichische Newcomer Valentin Zeller und 2005 ging der Sieg an den Schweizer Daniel Wyss. 2007 hat dieses Rennen einen neuen Sieger Fischer Rene aus Zell am See. Der Hauptgrund für die Begeisterung und dem Mythos Race across the alps sind wohl die Namen der aneinandergereihten Bergriesen die schon beim Giro und bei der Tour de Suisse Radsportgeschichte geschrieben haben. Stifserjoch, Gaviapaß, Mortirolo, die Skistation Aprica stehen für Leiden, Dramen und Erfolgsstorys beim Giro d'Italia – der Bernina, Albula, Flüela, Ofen und Umbrailpaß dagegen steht für Schweizer Radsportgeschichte. Und das in Summe – aufgeteilt auf die 3 Alpenländer Österreich, Italien und die Schweiz steht für das RATA- an dem sich bis jetzt über 300 Herren und 6 Damen versucht haben.

Ja, richtig, mit der Australierin Cassie Lowe wagte sich auch eine langstreckenerprobte Dame an dieses Abenteuer und gab unumwunden zu, dass sie dieser Event an die Leistungsgrenze und manchmal darüber hinaus getrieben hat, wie all jene, die schon dabei waren oder sich das in Zukunft auch noch antun wollen.

"Die Schweizerin Trix Zraggen hat das Race Across the Alps als zweite Frau gefinisht. Das werde ich nocheinmal machen wahr die Antwort der Trix Zraggen nach der Zieleinfahrt des RATA 2010 in Nauders."

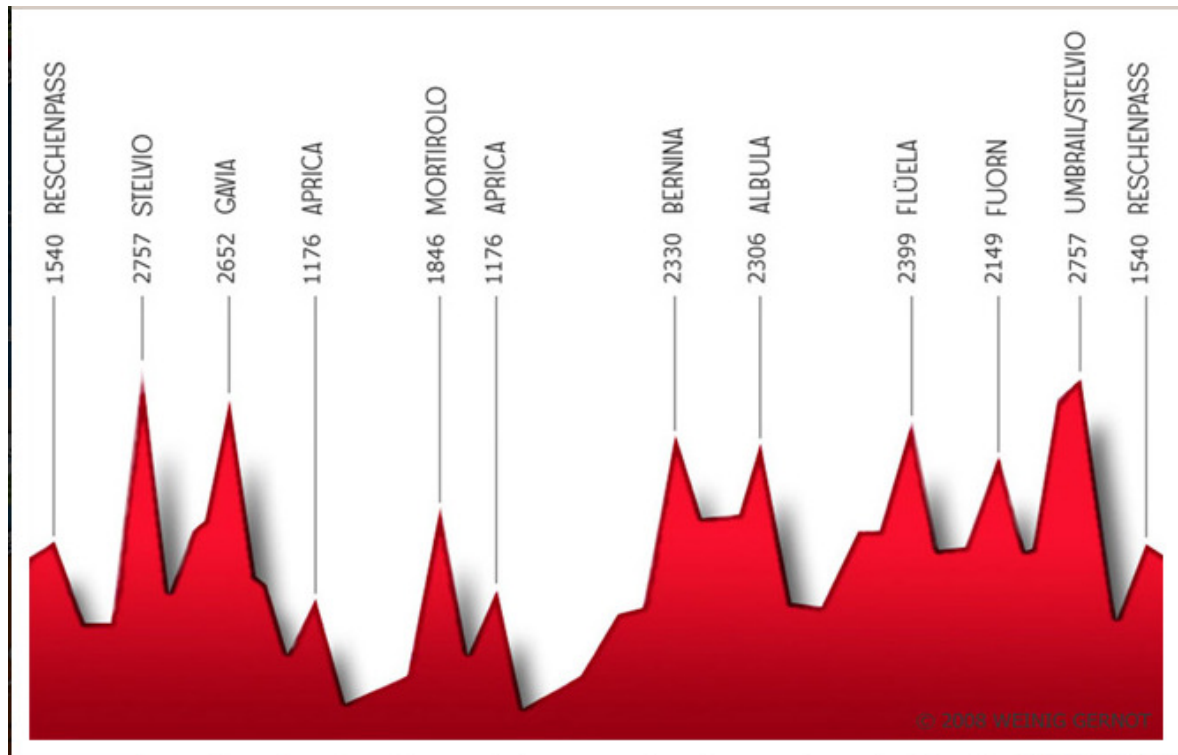
Der aktuelle rührige Organisator Gernot Weinig und sein Team versuchen auch in Zukunft für die Teilnehmer und für Nauders diesen einmaligen Event zu erhalten. Und auch das ist vom Aufwand und der Belastung oft mehr als ein Grenzgang.

Das RATA gilt als das härteste Eintagesrennen weltweit

Strecke

- 533,5 km
- 14.535 Höhenmeter
- 13 Alpenpässe

Die Pässe im Einzelnen entsprechende der gefahrenen Reihenfolge



Reschenpass (1540 m)

- Erster kleiner Pass direkt nach dem Start
- Länge des Anstiegs ca. 5 km, 200 Höhenmeter
- Spitze fuhr bereits hohes Tempo, wir sind ruhig angegangen und unser Tempo gefahren. Kamen in einer 4er-Gruppe nach der 31 km langen Abfahrt in Prad am Fuße des Stilfser Jochs an

Stilfserjoch (2757 m)

- Hier hatten wir uns eine Zeit von deutlich über 2 Std. vorgenommen, wollten also langsam die ca. 1800 Hm von Prad zum Stelvio überwinden
- Oben standen dann vor der Verpflegungspause 1:55 Std. auf der Uhr. Wir waren also nach unserem „Marschplan“, den wir nur im Kopf hatten, etwas zu schnell unterwegs. In der Auffahrt haben wir einige Fahrer überholt.
- Rasende Abfahrt nach Bormio (1.230 m ü. NN) durch Nasse und dunkle Tunnel. Unser Teamfahrzeug hatten wir auf der Abfahrt abgehängt, so dass wir kein Scheinwerferlicht in den Tunneln von hinten hatten.

Gaviapass (2652 m)

- Auffahrt über ca. 1400 Hm und 26 km Länge
- In der Auffahrt haben wir wiederum einzelne Fahrer „eingesammelt“, die uns zuvor enteilt waren.

- Auf der Passhöhe mussten wir diese jedoch wieder passieren lassen, da wir uns in Ruhe verpflegten und Rainer Sülberg von Magen-Darm-Problemen kurz beeinträchtigt war
- Die Abfahrt nach Ponte die Legno führte über hochalpine, schmale Straßen.
- In Ponte die Legno verpflegten wir uns erneut und nahmen über Edolo in einer kleinen Gruppe den Weg zu Apricapass in Angriff, um diesen das erste Mal an diesem Tag zu überqueren.

Apricapass (1176 m)

- Der Apricapass ist der einfachste Pass der Tour. Er steigt ganz langsam an und hat niemals mehr als 4-5 % Steigung und viele nahezu flache Stücke.
- Die Gruppe sprengte sich allerdings schnell an dem leichten Anstieg hinauf zum Apricapass, so dass Rainer und dort schnell wieder alleine fuhren
- Am Apricapass nahmen nochmals kurz Getränke auf, ehe wir uns in die flüssige und schnelle Abfahrt in Richtung Tresenda stürzten.
- Um Punkt 20.00 Uhr erreichten wir Tirano (458 m) im Veltin, den tiefsten und mit 27 Grad wärmsten Punkt der Tour. Gut 30 Minuten früher als zuvor geschätzt und 1 Stunde vor dem Zeitlimit des Veranstalters. Teilnehmer, die nach 21:00 Uhr in Tirano ankommen, dürfen nicht mehr den berüchtigten Mortirolopass befahren.

Passo Mortirolo (1846m)

- Kurz hinter Tirano beginnt der schwere Anstieg. Einer der steilsten Pässe in den Alpen, der regelmäßig vom Giro d'Italia gefahren wird, zuletzt 2010. Die Aufschriften auf der Straße tragen die Namen vieler Radprofis.
- Vorbei am Denkmal des Italienischen Bergspezialisten Marco Pantini windet sich der Passo Mortirolo auf schmaler Fahrbahn steil durch komplett bewaldetes Gebiet. Die mittlere Steigung auf der 12,5 km langen Strecke beträgt 10,5%. Da die oberen 3 km etwas flacher sind, hat man zwischen km 3 und km 9 stets rund 12% Durchschnittssteigung.
- In der Auffahrt überholten wir erneut einige Fahrer, die uns zuvor in unseren ausgiebigen Pausen wieder passiert hatten, u. a. die einzige Teilnehmerin, die für den Anstieg eigens auf ein Bergrad (Trekkingrad) umgestiegen war. Obwohl wir zu diesem Zeitpunkt bereits 196 km und über 4000 Hm in den Beinen hatten, lief es im Anstieg noch problemlos.
- Beim Erreichen der Passhöhe um ca. 22:00 Uhr brach die Dunkelheit herein. Wir wurden erneut verpflegt, zogen uns Knielinge und Windjacken an. Gleichzeitig installierte unser Team die Beleuchtung an Helm und Rädern.
- Die Abfahrt durch den Wald nach Monno war bereits ziemlich dunkel. Dennoch konnten wir, dank der guten Beleuchtung rasant in Richtung Tal fahren, teilweise mit Geschwindigkeiten von über 60 km/h.

Apricapass

- Beschreibung, s.o.

- Wir verpflegten uns erneut zwischen Edolo und Apricapass und nahmen anschließend die Abfahrt zur zweiten Durchfahrt in Tirano in Angriff.
- Zeitgleich verpflegte unser Begleitteam das Begleitfahrzeug für ausreichend Benzin für die noch ausstehenden über 300 km.

Berninapass (2330 m)

- Erneut in Tirano angekommen war es bereits Nacht.
- Wir bogen diesmal links ab und passierten die Grenze in die Schweiz, um anschließend den längsten Anstieg der Tour, die Auffahrt zum 2330 m hohen Berninapass in Angriff zu nehmen.
- Neben dem Mortirolo, der wegen seiner Steilheit gefürchtet ist, gilt der Berninapass als eine der Schlüsselstellen des Rennens. Über 37 km zieht sich die gut ausgebaute Straße hinauf zum Hospiz Bernina.
- Auf dem Weg zu Bernina war eine weitere Verpflegung geplant, die wir so lange es ging hinaus zögerten und erst nach der Hälfte des Anstiegs in Anspruch nahmen. Während der Verpflegung passierten uns wiederum Fahrer, die wir zuvor am Bernina schon überholt hatten. Wie sich später herausstellen sollte, gaben am Berninapass mehrere Fahrer das Rennen auf, so dass wir völlig überraschend in die TOP20 rutschten.
- Das obere Drittel der Auffahrt gestaltete sich durch einen kalten Gegenwind bereits sehr unangenehm und kühl. Wir mussten uns frühzeitig mit Westen ausrüsten.
- An der Passhöhe angekommen betrug die Temperatur nur noch 1 Grad. Wir zogen Winterhandschuhe und Jacken an und nahmen die Abfahrt in Richtung St. Moritz in Angriff. Dabei war es bitter kalt. Teilweise zitterte uns der Kiefer unkontrolliert. Kurz vor Ponresina in der Nähe von St. Moritz gönnten wir und dann eine 10 Minütige Pause im Auto; natürlich bei eingeschalteter Heizung.
- Zu diesem Zeitpunkt war es etwa 2:45 Uhr.

Albulapass (2306 m)

- Die Abfahrt (1300 Hm bergab) führte uns bis auf ca. 1800m Seehöhe, ehe eine kurze flache Überführung in Richtung Albulapass führte. In dem Hochtal war weiter bitter kalt. Daher waren wir froh, nach rund 30 Minuten den Einstieg zu Pass zu erreichen.
- Der Pass steigt ca. 8 km recht gleichmäßig steil bei rund 9% Steigung an.
- Wir waren überrascht, den Albulapass noch in der Dunkelheit zu erreichen, da wir nicht mit einem so guten Rennverlauf bis hierhin gerechnet hatten.
- Hier hatten wir nun 330 km und über 9000 Hm geschafft.
- Bei Überqueren der Passhöhe setzte die Morgendämmerung ein. Die enge und rasante Abfahrt entlang der Albulaschlucht wurde daher etwas weniger gefährlich, wenngleich drei Schotterpassagen aufgrund von Baustellen erhöhte Konzentration forderten.

Flüelapass (2.385m)

- Am Ende der Abfahrt verpassten wir zunächst die richtige Abzweigung nach Davos und mussten knapp 1 km bergauf zurückfahren. Dafür belohnten wir uns nach dem Finden der

korrekten Strecke erneut mit einer kurzen Verpflegungspause, bei der wir ein paar Minuten auf der Isomatte ausruhten.

- Die Strecke vom FuÙe des Albulapass nach Davos war wellig mit einigen Anstiegen, insgesamt waren ca. 500 Hm zu bewältigen, ehe der eigentliche Anstieg zum Flüelapass, dem ersten uns nicht bekannten Pass, begann.
- Der Pass ist rund 16 km lang und steigt gleichmäßig bei einer angenehmen mittleren Steigung von knapp 7%.
- Wir erreichten die Passhöhe um kurz nach 9:00 Uhr, waren aber nach wie vor noch durchgefroren von der kalten Nacht, da sich die Sonne noch nicht gegen die Schleierwolken durchsetzen konnte. Nach der schnellen Abfahrt nach Susch, kurz vor Zernez, beschlossen wir, eine längere Pause einzulegen, da wir sehr gut im Rennen lagen und „Ankommen“ für uns das große Ziel war.
- In einem Restaurant nahmen wir und unser Team Kaffee, Kakao und Kuchen ein und setzen erst nach einer guten halben Stunde die Fahrt gestärkt und gewärmt fort.
- Es ging weiter nach Zernez, wo der Anstieg zu Ofenpass (auch: Fourn) begann.

Ofenpass (2150 m)

- Der Ofenpass war ebenfalls Neuland für uns. Auf rund 21 km überwindet er unter Berücksichtigung einer kleinen Abfahrt mit Gegenanstieg rund 900 Hm.
- Er ist insgesamt aber angenehm zu fahren, da er selten über 8% steigt. Lediglich die letzten 3 km vor der Passhöhe steigen mit ca. 10 % an.
- In Anbetracht der mittlerweile zurück gelegten Distanz von fast 440 km und fast 11000 Höhenmeter war das schon ein hartes Stück Arbeit.

Umbrailpass / Stilfserjoch (2.757 m)

- Die steile Abfahrt vom Ofenpass nach Santa Maria im Münstairtal genossen wir, ehe wir uns der härtesten Prüfung der verbleibenden Tour stellten.
- Im Zentrum von St. Maria beginnt der Umbrailpass, eine Nebenstrecke, die zum Stilfserjoch hinaufführt und gleich zu Beginn mit Steigungen von ca. 10% aufwartet, die bis zum Passhöhe über 13 km nahezu unverändert beibehalten werden. Um Punkt 12:00 Uhr bogen wir in die Auffahrt ein.
- Dank der Unterstützung unseres Teams, das uns alle 2km aufmunterte und bei Bedarf verpflegte, gelang es uns, auch diesen Anstieg, der zwischenzeitlich über 3-4 km Naturstraße (Schotter) führt, recht gut zu bezwingen.
- Von der Umbrailpasshöhe, an der man die Schweiz in Richtung Italien verlässt, geht es weitere 3 km weiter hinauf zum Passhöhe des Stilfserjoch in 2757m Seehöhe. Diese 3 km waren nochmals sehr schwer, da man die Passhöhe bereits frühzeitig sehen kann und unsere Kräfte auch langsam schwanden. Insgesamt benötigten wir rund 2 Stunden für die Auffahrt über rund 1400 Hm.
- Damit sollte das Schwierigste geschafft sein, dachten wir als wir oben waren. Wir nahmen und Zeit für die verpflegung, das Anziehen von Windjacken und ein Teamfoto vor dem Passschild / Ortsschild.

- Die Abfahrt hinunter nach Prad gestaltet sich schwieriger als erwartet. Es war weil Verkehr, so dass stets höchste Aufmerksamkeit und Bremseinsatz gefordert war. Am Ende der Abfahrt stellten wir fest, wie sehr unsere Nackenmuskulatur beansprucht worden war.
- Wir zogen die Windjacken aus, nahmen Gels zu uns und machten uns auf den Weg in den letzten und vermeintlichen relativ leichten Anstieg zum Reschenpass zurück in Richtung Nauders. Es waren jetzt noch gut 35 km bis ins Ziel, über 490 km und über 13.000 Hm lagen hinter uns.

Reschenpass (1540 m)

- Die Anfahrt zum Reschen führt von Sponding aus gut 31 km durch das Vinschgau.
- Es stellte sich schnell als Irrtum heraus, dass dies ein relativ leichter Streckenabschnitt sein würde
- Ein orkanartiger Gegenwind drückte von vorne gegen uns. In der Ebene waren kaum Geschwindigkeiten von 20 km/h zu schaffen, bergauf mussten wir uns mit 10km/h begnügen, wobei der Anstieg niemals steiler als 4-5% war. Dies war für uns sehr frustrierend und schwächte die bis dahin noch gute Moral.
- Nach gut einer Stunde, es war fast 16:00 Uhr, hatten gerade einmal 15km, als die Hälfte des Anstiegs gemeistert.
- Im oberen, flacheren Teil konnten wir uns dann nochmal motivieren, mit „Druck“ gegen den Wind anzufahren, zumal von hinten ein weiterer Fahrer beinahe zu uns hatte aufschließen können.
- So erreichten wir die Passhöhe Reschenpass um kurz nach halb 5.
- Dort wartet bereits ein Fahrzeug der Rennleitung, dass uns die letzten 5 km nach Nauders eskortierte. Dies war ein schönes Gefühl: wir wussten, dass wir es endgültig geschafft hatten und es jetzt nur noch bergab ins Ziel gehen sollte. Das Teamfahrzeug hatte derweil schon die Deutschlandfahne aus dem Gepäck geholt und diese in den Wind gesetzt.

Zieleinfahrt

- Im Zielbereich angekommen wurden wir sofort von einzelnen Zuschauern vor dem Veranstaltungszelt bejubelt. Um 16:46 Uhr - nach 28:48 Stunden Rennzeit, 533 km und über 14.000 Hm - fuhren wir gleichauf, Arm in Arm ins Ziel. Der Organisator des RATA führte uns alle, die beiden Fahrer und alle Teammitglieder samt Fahrrädern auf die Bühne. Mehrere hundert Sportler im Zelt erhoben sich von Ihren Plätzen und applaudierten für uns. Das war schon ein einmaliges Gefühl.
- Auf der Bühne angekommen wurden die Fahrer von Moderator Martin Böckle interviewt und nach Ihren Eindrücken und Impressionen zur Strecke befragt
 - o Beide Fahrer lobten die erstklassige Betreuung durch Ihr Team
 - o Es habe während der Tour natürlich Höhen und tiefen gegeben
 - o Am Ende waren wir nur froh wieder in Nauders angekommen zu sein.
- Am Abend um 18.00 Uhr folgte dann die offizielle Siegerehrung ebenfalls vor großem Publikum im Veranstaltungszelt. Zu diesem Zeitpunkt waren 20 Fahrer im Ziel. Bis 20:40 Uhr folgten noch weitere 7 Fahrer, die das Ziel erreichten.

- Wir belegten am Ende Platz 17 und 18 von den 42 gestarteten Teilnehmern. 27 Fahrer kamen ins Ziel. 15 Fahrer schieden aus durch Aufgabe, verpassen von Zeitlimits oder Disqualifikation (1 Fahrer).
- Es siegte der sympatische junge Schweizer Reto Schoch in einem neuen Streckenrekord von unglaublichen 21:26 Stunden. Vorjahressieger Maurizio Vandelli gab nach 300 km mit Magenproblemen auf. Bester Deutscher war Pierre Bischof aus Oberhausen in 23:35 Stunden.

Unser Team:

- Fahrer
 - Rainer Sülberg
 - Platz 18
 - 28:46 Stunden
 - 50 Jahre
 - Iserlohner Tri Team
 - Vorbereitung (u.a.)
 - ca. 6.500 Jahreskilometer 2011
 - Trainingslager Mallorca 04/2011 / 8 Tage / 1200km
 - Touren zum Kahlen Asten (200 km/3000 Hm), Edersee (320 km / 4800 Hm)
 - Jörg Kowalke
 - Platz 17
 - 28:46 Stunden
 - 32 Jahre
 - Iserlohner Tri Team / Windschattenkumpel Hohenlimburg
 - Vorbereitung (u.a.)
 - ca. 8.000 Jahreskilometer 2011
 - Trainingslager Mallorca 04/2011 / 8 Tage / 1200km
 - Touren zum Kahlen Asten (200 km/3000 Hm), Edersee (320 km / 4800 Hm), Norddeutschland (310 km)
- Betreuer
 - Daniel Sülberg
 - Claudia Sülberg
 - Heike Hahne
 - Kay Wisgalle

Rahmenbedingungen

- Trockenes Wetter
 - o Start bei über 20 Grad in Nauders, sonnig
 - o Tirano 26 Grad trocken
 - o Berninapass 1 Grad trocken
 - o Bei der Rückfahrt über den Reschenpass haben wir ein paar Regentropfen aus einem Schauer abbekommen. Es war aber nicht nötig, Regenjacken anzuziehen.

Weitere Informationen und Bilder zur Veranstaltung im Web:

- <http://www.raceacrossthealps.at>
- <http://www.raceacrossthealps.com>
- <http://www.alyssatracking.ch/event/rata2011#ranking>

Nächste Rennen (geplant)

- Kowalke und Sülberg
 - o Maratona Dles Dolomites, Corvara, IT
 - 10.07.2011
 - 138 km, 4450 Höhenmeter
 - 7 Pässe
 - Hier waren wir beide schon mehrfach am Start
 - o Möneseetriathlon
 - 23.07.2011
 - 1,5/40/10
 - Vereinsmeisterschaft des Iserlohner Tri Teams