



AtosTour 2018

Am Start zur 15. AtosTour waren Teilnehmer(innen) aus folgenden Ländern

- **17 aus den Niederlanden**
- **17 aus Deutschland**
- **13 aus Frankreich**
- **9 aus UK**
- **3 aus Belgien und je**
- **einer aus Irland, USA, Polen, Finnland, Dänemark und Rumänien.**

Eine bunte internationale Gruppe, die durch 14 Crew-Mitglieder unterstützt wurden.

Die Crew

Das Geheimnis der AtosTour ist die absolut perfekte Organisation und das hohe Engagement aller Crew-Mitglieder. Für mich ist die AtosTour die „Tour de France des kleinen Radlers“. Sie ist ja kein Rennen und es geht auch nicht um schnelle Zeiten oder wer der erste am Ziel ist. Die schiere Länge von 475 km in diesem Jahr und damit die Zeit im Sattel ist die große Herausforderung und die ist für alle immer gleich.

Hervorzuheben ist natürlich das Engagement des Tour-Direktors Gerrit, der drei Wochen vor dem Start noch einmal die ganze Strecke abgefahren ist und die letzten Absprachen bei den geplanten Raststationen durchführte. Zurückhaltend erklärte er seinen immensen Einsatz damit, dass die Tour ja „nur“ sein Hobby wäre. Dabei hat er den Anspruch für eine perfekte Organisation mit maximaler Sicherheit für alle Teilnehmer. Minutiös ist alles geplant und der Plan wird auch strikt eingehalten. Kommen wir zu einer Raststation, dann liegen die Baguettes oder der Kuchen schon bereit und der Kaffee ist gekocht. Schon 20 Minuten nach dem Eintreffen ertönt die Trillerpfeife von Gerrit mit dem Kommando „Ten minutes“ und bei „Five minutes“ sind wir schon wieder auf dem Weg zu unserem Fahrrad um in Startaufstellung zu gehen. Wer bei der Ankunft sich nicht sofort um sein Baguette und seinen Kaffee

kümmert und nicht auch noch parallel den Toilettengang mit einplant, der hat dann ein Problem. Zeitliche Zugeständnisse gibt es nicht.

Und mit der Begeisterung für die Tour ist er ja nicht allein. Sei es der Mechaniker Geert, der mich schon vor 4 Jahren so verblüffte. Ein Radwechsel erfolgt in gut 30-40 Sekunden und er repariert auch während der Fahrt die defekten Räder. Da wird schon mal während der Fahrt die seitliche Schiebetür geöffnet, um das zu reparierende Rad drehen zu können. Oder unser Versorger Hendrik der bei jedem noch so kleinen Stopp an der Schlange entlangläuft um Wasser oder Bananen zu verteilen. Sehr beeindruckend sind die 6 Motorradfahrer, die uns die Straßen freihalten und manch renitenten Gegenverkehr auf den linken Standstreifen abdrängen. Mit hoher Geschwindigkeit und entsprechender Lautstärke der Harley-Davidson wurden wir links überholt. Aber alles nur zu unserer Sicherheit und damit wir Radler gut vorankommen konnten.

Seit Jahren versuchen andere Firmen wie Colt Telecom und die KPMG ähnliche Radler-Aktionen auf die Beine zu stellen. Sie haben den Marketing-Effekt zwar erkannt, bekommen aber die Organisation nicht hin. Entweder sind sie gescheitert und haben aufgegeben oder haben bei weitem nicht die Qualität der AtosTour.

Die Radler-Exoten

Der finnische Kollege Jouni zeigte sich hochmotiviert. Er war als Backrider eingeteilt und hatte dafür sogar sein eigenes Rennrad, halbzerlegt im Karton, aus Helsinki mitgebracht. Er wäre am liebsten gleich am Donnerstagnachmittag, nach der Ankunft in Paris, schon gestartet. Musste aber noch eine Nacht warten. Trainiert hatte er über Winter auf seinem Tourenrad mit Spikes und erst ab Ende April gab es schnee- und eisfreie Straßen für ihn. Auch in Finnland war der Sommer außergewöhnlich schön gewesen, so dass er gut trainieren konnte und sich auf die Tour mit 475 km richtig freute. So weit war er noch nie geradelt. Da war er aber ganz sicher nicht der einzige Teilnehmer mit diesem „Handicap“.

Mein Bettnachbar in der ersten Nacht war der Kollege Serban aus Rumänien, ein Bicycle-Nerd, wie er sich selbst nannte. Er hielt mir einen langen Vortrag über die optimale Reifenbreite und den dazu passenden Reifendruck. Sein Leihrad für die Tour hatte nur schmale Reifen und sei nicht mehr auf dem neuesten Stand der Forschung bzw. der Erkenntnisse, meinte er. Er will sich sein eigenes Rad bei der nächsten Tour mitbringen. Da wurde ich doch ganz schön stutzig, denn ich fahre mit schmalen Reifen und mindestens 8 bar Druck. Also völlig veraltet. Kein Wunder, dass ich immer so schwer die Berge hochkomme und bei der Hamburg Cyclassics nur hinten mitfahren und nie auf dem Siegertreppchen stehe. Die rumänischen Erkenntnisse werde ich selbstverständlich jetzt erst mal eingehend überprüfen. Ha, vielleicht funktioniert es dann doch nächstes Jahr mit dem Siegertreppchen.

Mein Kollege Christian aus den USA wohnt mittlerweile in Florida und hat dort seine Trainingsrunden gedreht. Da das Gelände vorwiegend flach ist, fehlten ihm die Bergstrecken um richtig fit zu werden, weshalb er in diesem Jahr Konditions-

probleme bekam. Aber über diesen physischen Einbruch kam er doch hinweg in dem ich ihn mit allerlei Geschichten über meine Weinwandertouren ablenkte. Am Ziel hat er sich extra dafür bedankt, dass ich ihm über diese schwere mentale Stunde hinweggeholfen habe. Vor 2 Jahren hatte er noch in den Rocky Mountains trainiert und war viel besser drauf gewesen.

Meine Vorbereitung

Mit meinen 3.000 Trainingskilometern sah ich mich eigentlich sehr gut vorbereitet. Doch während der Fahrt musste ich in den Gesprächen mit anderen Teilnehmern feststellen, dass ich mit diesem Trainingsaufwand nicht wirklich punkten konnte. Im Schnitt wurden mindestens 5.000 Kilometer gefahren. Na ja, ich sagte es nicht laut aber dachte mir, Qualität geht ja vor Quantität. Dies zeigte sich dann auch bei den Bergen, wo ich noch unsere holländische Kollegin schiebend unterstützen konnte. Und das muss man sich auch mal vorstellen, im 1. Gang des Rennrades, was so selten ist wie Schnee im Sommer, einen langgezogenen Berg hoch kämpfen, und dann kurze Zeit später wieder mit über 50 km/h bergab zu fahren um dann wieder eine Vollbremsung zu machen vor der nächsten Abbiegung. Manche Anstiege in den Ardennen sind aber auch wirklich ganz schön gemein zu befahren und da fragt man sich schon: „Warum mache ich das?“ Aber am Ziel ist fast alles wieder vergessen und außerdem wir strampelten ja ‚for charity‘.

Auch wenn die Durchschnittsgeschwindigkeit, so wie jedes Jahr bei ca. 25 km/h lag, hatte ich und auch viele Teilnehmer das Gefühl, dass wir schneller fuhren als in den letzten Jahren. Rückblickend lag es meines Erachtens daran, dass wir im hinteren Drittel des Feldes nach Abbiegungen oder Steigungen die notwendige Geschwindigkeit nicht sofort wieder erreicht hatten. Es stellte sich der bekannte Ziehharmonika-Effekt ein, wodurch rasanten Aufholfahrten notwendig wurden. „Close the gap“ hieß es dann immer, denn nur als geschlossene Gruppe hatten wir auch Vorfahrt.

Mein lieber Ex-Kollege und Sportsfreund Thomas hat es in diesem Jahr mit seiner Radl-Vorbereitung wahrlich untertrieben. Sein Motto lautete im Scherz: „Ich bin jung, ich bin dynamisch und ich kann das. Die AtosTour schaffe ich auch mit Minimalvorbereitung und wenn nicht, dann setze ich mich halt in den Bus.“ Nur 400 km hatte er trainiert. Ja, jung und dynamisch ist er, aber diesmal damit doch gescheitert. Mehrere Etappen saß er auf der „Arme-Würstchen-Plattfuß-oder-Po-und-Waden-Schoner-Bank“ im rückwärtigen Tour Fahrzeug. Und er war auch nie allein. 6 Sitzplätze gibt es für Unfallgeschädigte und Erschöpfte. Thomas meinte noch, die Nachfrage wäre in diesem Jahr größer gewesen, als der verfügbare Platz. Ein Radler bekam beim Einstieg in den Bus noch nicht mal mehr die Beine hoch. Er wurde dann von den anderen einfach reingezogen.

Im Nachgang schrieb er mir: „Nee war ich untrainiert! So bergig war die Strecke ja noch nie ;-)-“, dabei wird zu 99% immer die gleiche Strecke gefahren. In 2 Jahren will er mich aber wieder begleiten, dann aber mit wesentlich mehr Training. Das hat er mir „hoch und heilig“ versprochen.

Die Straßen

In den letzten Jahren haben sich die Straßen in Belgien massiv verbessert. Die Betonplatten mit den breiten Längs- und Querrillen in den Dörfern sind fast verschwunden. Feinster glatter Asphalt verwöhnte unsere Hintern und die Handgelenke. Sogar die berühmte Kopfsteinpflasterstrecke hatte nach der Hälfte einen glatten schmalen Teerstreifen an der Seite. Das war wenigstens ein positiver Abschluss. Der erste Kilometer war aber wieder was für Masochisten. Die Kopfsteine hatten sich in der Mitte des Weges durch den Druck der Fahrspuren nach oben gewölbt und lagen deshalb noch weiter auseinander. Nur mit vollem körperlichem Einsatz in extremer Rüttelhaltung (Hintern hoch vom Sattel und Lenker nur ganz leicht führend zur Schonung der Handgelenke) war dieser Abschnitt für Rad und Radler einigermaßen unbeschadet zu überstehen. Die Strecke zu Fuß zu gehen, um Po und Rad zu schonen, was eigentlich sinnvoll gewesen wäre, traute sich aber doch wieder keiner.

Mein Reise- und Speiseplan

- Mittwoch 5.9.** **Fahrt nach Velbert zur Übernachtung**
- Abendessen mit Vorspeise und dann reichlich Nudeln in Parmesan, Sahnesoße und Trüffel**
- Donnerstag 6.9.** **06:00 Uhr Fahrt nach Eindhoven; 09:00 Uhr Abfahrt mit dem Bus nach Paris**
- 3 dicke Brote Wegzehrung, dank Diana, plus ein Baguette auf der Autobahnraststätte in Frankreich**
- Abendessen in Meaux nordöstlich von Paris mit Cuisse de Pintade und leckerer Pfeffersahnesoße und zweimal Pasta**
- Freitag 7.9.** **05:15 Uhr französisches Frühstück mit 2 Croissants und Baguette; 06:30 Uhr Start mit dem Rad; alle 2-3 Stunden ein belegtes Baguette und unterwegs auf den 4 Etappen zusammen 8 Bananen**
- Abendessen in Mons mit Putenschnitzel und reichlich Pasta**
- Samstag 8.9.** **05:45 Uhr belgisches Frühstück mit 3 Brötchen; 07:00 Uhr Start mit dem Rad; alle 2-3 Stunden ein belegtes Baguette oder Pain au Chocolat oder 2 große Stücke Käsekuchen und unterwegs auf den 4 Etappen zusammen 8 Bananen**
- Abendessen in Eindhoven mit dreierlei Pasta, deshalb zweimal ordentlich Nachschlag**
- Sonntag 9.9.** **08:00 Uhr die Waage zeigte an, dass ich 4 kg abgenommen hatte. Meine Pasta-Radler-Diät funktionierte also doch perfekt und kann somit uneingeschränkt weiterempfohlen werden!**

Fazit

Die nackten Fakten meiner Fahrrad-App am 8. September um 17:10 Uhr nach der Ankunft in Eindhoven als Summe der zwei Tage:

- **Gesamtstrecke:** 252,4 km plus 222,6 km = 475,0 km
- **Zeit „Po auf Sattel“:** 18:08 Stunden
- **Durchschnitts-Speed:** 25,45 km/h
- **Max. Speed:** 53,13 km/h
- **Höhenmeter:** 3.364 m
- **Kalorienverbrauch** 19.423 kcal

Trotz dieser erbrachten Leistung von 19.423 kcal hat meine Sport Uhr mit mir gemeckert. Ich wäre an den beiden Tagen viel zu wenig Schritte unterwegs gewesen ☹️. Das Kuriose ist dabei ja, sie hat auch noch Recht. Typisches Softwareproblem kann man da nur sagen. Das Programm kann nicht über den Tellerrand schauen und Zusammenhänge herstellen.

Was mein Fahrrad-Computer aber wirklich nicht aufzeichnen konnte:

- **Kein Unfall**
- **Kein Plattfuß**
- **Hochempfindlicher Po, trotz regelmäßiger Pflege. Aber keine Scheuerstelle**
- **Und ich: Fröhlich pfeifend am Ziel !**

Spende an die Deutsche Kinderkrebs-Stiftung



Obwohl ich erst Ende Juni mit meiner Spendenaktion begonnen hatte wurden doch fast 1.500 € für mein Engagement gespendet. Stellvertretend für alle beteiligten Hilfsorganisationen erhielt die Dame der niederländischen Organisation Kika einen Scheck mit einer Gesamtsumme von über 33.000 €, die wir Radler durch unser Engagement „eingefahren“ haben. Darin enthalten ist auch der

Anteil für die Deutsche Kinderkrebs-Stiftung von rund 5.350 €

Darauf können wir alle stolz sein. Wer einmal Kinder mit Krebsleiden hautnah erlebt hat, der weiß wie gut diese Spende angelegt ist und welche Hilfe damit geleistet werden kann. Danke an alle Spender!



Heinz