

RennRad

DAS BESTE FÜR 2024:
NEUHEITEN
 RÄDER, TRIKS & MEHR

ALPEN: PÄSSE & TOP-TOUREN
 Traum-Strassenradwege über spektakuläre Pässe, Routen & Geheimtipps

Rad-Lampen und Lichtanlagen getestet
TEST: 17 AKKU-LICHTER
 Vergleich & Kaufberatung: ab 23 € – Vorder- & Rücklichter

TEMPOHÄRTE & ZEITFAHREN
 Report & Training: Vorbereitung Mehr Tempo im Flachen – Tipps

EINE MILLION HÖHENMETER
 Weltrekord: Top-Bergfahrer im Portrait & schneller bergauf

TRAINING: NEUE INTERVALLE
 Einheiten & Effekte: Studien Mitochondrien, Trainingspläne



ALLROAD-RÄDER

RADTEST: 9 RÄDER FÜR STRASSE & GELÄNDE VON CANYON, COLNAGO & CO.



DEUTSCHLAND € 6,80 · ÖSTERREICH € 7,50 · BELGIUM € 8,00 · ITALIEN € 9,40 · SPANIEN € 9,40 · SCHWEIZ SFR 10,90 · ISSN 1861-2733

TOUR DE FRANCE 2.0



Text: Sara Halbauer Fotos: Quentin Joly

**VOM ATLANTIK ANS MITTELMEER,
ÜBER RUND 40 PÄSSE UND 2600
KILOMETER MIT 37.000 HÖHEN-
METERN, ALLEIN OHNE JEDE HILFE:
DAS IST DAS RACE ACROSS
FRANCE. DER SELBSTVERSUCH.**

Ich habe Angst – nicht vor der Strecke, die vor mir liegt, nicht vor dem Gegenwind, nicht vor dem Schlafentzug, nicht vor Hitze, Kälte, Regen. Sondern: vor diesen ersten Metern, vor der Blamage. „Möge der Wind Dich bis an die Mittelmeerküste tragen“, brüllt Arnaud, der Veranstalter des Race Across France ins Mikrofon und gibt mir einen ordentlichen Klaps auf die Schulter. Es ist ein Samstag im Juni, 18:48 Uhr: Ich rolle von der Bühne die stehende Rampe auf die Promenade hinunter. „Popo nach hinten, Popo nach hinten“, brüllt eine Stimme in meinem Kopf. Ich habe Angst vor einem Sturz. Hier. Jetzt. Vor all den Leuten. Nicht mal eine Sekunde nach dem Start. Doch: Es geht gut. Ich rolle gerade aus. Zwischen Hunderten Zuschauern entlang, die

applauden. Dies ist der Beginn. Ich spüre die Kraft des Windes, der vom Meer herüber weht. Ich bin an der Küste des Ärmelkanals – 45 Kilometer entfernt liegt England – in Le Touquet-Paris-Plage an der Côte d'Opale. Mein Ziel: Innerhalb von maximal zehn Tagen einmal durch Frankreich fahren. Von der Atlantikküste im Norden über 2600 Kilometer und 37.000 Höhenmeter – darunter die Alpen – ans Mittelmeer nach Mandelieu-la-Napoule.

Meer & Wind

Hier und jetzt beginnt mein Abenteuer: das Race Across France. Ich bin eine von leider nur drei Frauen, die hier auf die Langstrecke gehen. Alle Teilnehmer können im Team oder alleine in den Kategorien „Supported“ oder „Unsupported“ starten und sich entscheiden, ob sie 300, 500, 1000 oder 2600 Kilometer fahren wollen. Ich entscheide mich für die lange Route – und

breche alleine zu meiner eigenen Tour de France auf. Zur Tour de France der Bikepacker. Klar ist: Ich werde die ganze Fahrt über alleine bleiben. Windschatten-Fahren ist bei diesem Rennen erlaubt. Jeder startet alleine nacheinander im Minutentakt in der Reihenfolge der Anmeldung. Ich bin motiviert. Ich fühle mich gut. Zu gut vielleicht, denn ich starte viel zu schnell mit der typischen Übermotiviertheit, die sich während Langdistanz-Rennen quasi immer rächt. Irgendwann. Später. 33, 34, 36 km/h. Ich fahre über meinem Schwellenwert. „Sara, das hier ist ein Marathon und kein Sprint“, denke ich mir noch. Doch ich kann nicht anders. Ich habe ewig auf diesen Startschuss gewartet. Wer hat eigentlich beschlossen, solch ein Event erst am Abend beginnen zu lassen? Ich als 100-prozentiger Morgenmensch bin noch nie in meinem Leben eine ganze Nacht durchgefahren. Doch genau das ist jetzt meine Absicht, meine Strategie, mein Plan – und es ist ein Experiment.

Neben mir: das Meer. Ich rieche das Salz in der Luft. Ich fahre in der Abenddämmerung auf kleinen Straßen am Atlantik entlang. Aus den kleinen Kopfhörern in meinen Ohren höre die Alben des schottischen Musikers Edwyn Collins rauf und runter. Der Song „Never Met a Girl Like You“ läuft in einer Dauerschleife. Der Beat treibt mich an. Um halb zwölf Uhr nachts setzt Niesel ein, der bald zu strömendem Regen wird. Der Wind, der vom Atlantik herüberweht, wird immer stärker. Mit jeder Stunde wird es schwieriger. Ich werde langsamer. Nach 227 Kilometern erreiche ich Le Havre und fahre über die Brücke der Normandie, eine Schrägseilbrücke, die mit 856 Metern die größte Spannweite in Europa besitzt. Es wird Zeit für eine Pause. Doch ich finde keine Option dafür. Hier gibt es nirgendwo ein trockenes Plätzchen und ich möchte auf keinen Fall auskühlen. Ich fahre am berühmten Omaha Beach entlang, dem Ort des D-Days, der Landung der Alliierten im Zweiten Weltkrieg. Ich verdränge die Gedanken daran, welche schrecklichen Szenen sich hier vor acht Jahrzehnten abgespielt haben. Irgendwann sehe ich ein Funkeln in der Ferne. Der Sonnenaufgang. Ich habe die Nacht gut überstanden, trotz des Dauerregens. Mein Hungergefühl wird immer stärker. Dass die Versorgungslage hier in der ländlichen Normandie suboptimal ist, wusste ich, aber dass hier weit und breit keine Boulangerie offen hat, nicht. So wird es halb zehn morgens, bis ich endlich eine Bäckerei finde und die erste Pause mit Kaffee und Pain au Chocolat einlegen kann. Ich genieße den ersten Kaffee des Tages, kaufe auf Vorrat ein und weiter geht es. Es bleibt ungemütlich. Ab 14 Uhr spüre ich immer deutlicher, dass die „durchzechte“ Nacht ihren Tribut fordert. Ich muss mich ausruhen und meine komplett durchnässten Sachen trocknen. So buche ich ein Hotel in der nächstgrößeren Stadt: Als ich um 16 Uhr nach 452 gefahrenen Kilometern Avranches erreiche, muss ich die letzten

Meter schieben. Ich kann meine Augen nicht mehr offenhalten. Hotel gönne ich mir eine Dusche, hänge meine Sachen auf, stecke den Wecker und lege mich hin. Um 19 Uhr geht es weiter. Nach immer bin ich müde, doch ich fühle auch Vorfreude – auf eines der Highlights der Tour und ganz Frankreichs: den Mont-Saint-Michel. Der Felsen mitten im Wattenmeer der Normandie mit dem gleichnamigen Kloster. Irgendwann taucht die Spitze des Hügels am Horizont vor mir auf. Wow, was für ein Anblick. Ich kann nicht anders, als mehrmals anzuhalten und etliche Fotos zu machen.

Landschafts-Highlights & Schlafmangel

Der Tag bleibt windig. Abends erreiche ich Saint-Malo, eine alte Hafenstadt, die heute vor allem Touristen anzieht. Ich bin in der Bretagne angekommen. Und wieder ist der Anblick überwältigend. Ich sehe: das Weiß der Schleierwolken und das Blau des Atlantiks in der Abenddämmerung, darunter das Licht der beleuchteten Festungsstadt. In meinem Kopf macht sich ein Gedanke, eine Gewissheit breit: Hier muss ich unbedingt noch ein Getränk herkommen. Ich eise mich los und fahre weiter bis nach Combourg. Hier endet mein erster Race-Across-France-Tag. Am nächsten Tag hier nachts um kurz nach zwölf meinen Wahoo-Radcomputer ausschalten, stehen 555 Kilometer, 22 Stunden Fahrzeit und eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 25 km/h auf dem Display. Tag zwei. Die Strecke führt mich durch das Landesinnere Frankreichs. Weite, Felder, Wälder, kleine Dörfer, kaum Hügel, kaum gerade Straßen. Ich erreiche den ersten Checkpunkt für die Quelaines-Saint-Gault und hole mir den ersten Stempel für meine noch leere Streckenkarte ab. Auf die Bretagne folgt die Loire. Die Route führt direkt am Schloss Chambord vorbei, dem größten Schloss des berausenden Loiretals.

Um Gewicht zu sparen, habe ich weder einen Schlaf- noch einen Biwaksack noch eine Isomatte dabei. In diesem Rennen setze ich voll und ganz auf eine Hotelstrategie. Denn: Die wenigen Stunden, die ich schlafend verbringe, möchte ich so gut wie möglich schlafen. Da in Frankreich die Rezeptionen nur bis 22 Uhr besetzt sind, rufe ich in jedem Hotel persönlich an. So auch am zweiten Tag im Hotel Saint-Cyr, das mitten im Nationalpark „Réserve nationale de chasse et faune sauvage de Chambord“ liegt. Der Hoteller bittet mich jedoch, ein anderes Hotel zu nehmen. Ich verstehe nicht ganz warum. Als ich ihm erkläre, dass ich beim Race Across France mitmache und nur ein klitzekleines Mansarden-Zimmer ohne Frühstück benötige, willigt er schließlich ein. Ich solle nachts anrufen, wenn ich vor dem Hotel stehe. Er käme dann. Als ich nachts um halb eins ankomme, liegt das Hotel im Dunkeln, im gesamten Gebäude brennt kein Licht. Mit einem mehr als mulmigen Gefühl im Magen rufe ich den Hoteller an und bin mir sicher, dass keiner abhebt. Doch: Zehn Minuten später kommt er angefahren, begrüßt mich herzlichst, schließt sein Hotel auf und macht das Licht an. Nun wird mir klar, was hier los ist: Ich bin der einzige Hotelgast. Der Hoteller hat extra nur für mich sein ganzes Hotel aufgeschlossen. Und das nur, weil er selbst ein großer Rad-sport- und Race-Across-France-Fan ist und mir unbedingt weiterhelfen will. Was für eine noble Geste. Leider schlafe ich in dieser Nacht sehr schlecht. Ich höre draußen ein Gewitter stürmen und Äste durch die Gegend fliegen. Ich mache mir Sorgen, denn ich weiß aus Erfahrung: Regen macht mich auf Dauer müde. Als das Gewitter um halb vier Uhr nachts eine Pause einlegt, springe ich nach zwei Stunden Schlaf aus dem Bett, packe meine Sachen und fahre weiter. Ich möchte die Zeit ohne Wasser von oben nutzen, um so weit wie möglich zu kommen.



UM 22 UHR STEHE ICH AM HÖCHSTEN PUNKT DES MONT VENTOUX. VÖLLIG ALLEIN. ICH HABE ANGST VOR DER ABFAHRT, DENN DIE WINDBÖEN SIND SO STARK, DASS ICH MICH KAUM AUF DEM RAD HALTEN KANN.

RACEACROSSFRANCE



RENNEN & STRECKE

40 Gipfel und 37.000 Höhenmeter waren auf meinem Race-Across-France-Abenteuer zu überwinden. 59 von 131 Startern sind ins Ziel gekommen – weniger als die Hälfte. 2570 Kilometer war die Route im Jahr 2022 lang. Der Start erfolgt jedes Jahr am Atlantik und führt an die Côte d'Azur. Nach einer ersten flachen Hälfte führt die Route durch die Alpen – die Streckenführung wechselt jedes Jahr. 2023 liegt es entlang der Route des Grandes Alpes über Pässe wie den Col du Galibier, Cormet de Roseland und den Col du Galibier. Das Race Across France kann sowohl als Einzelstapel mit und ohne Unterstapelung oder auch als Zweier-Par absolviert werden.

Weitere Informationen: www.france.raceacross.cc





10 TOP-PÄSSE

- 1. COL DE LA COLOMBIÈRE**
1618 Meter
11,8 Kilometer
686 Höhenmeter
- 2. COL DE SAISIES**
1657 Meter
14,5 Kilometer
780 Höhenmeter
- 3. CORMET DE ROSELEND**
1968 Meter
19,5 Kilometer
1224 Höhenmeter
- 4. COL DE L'ISERAN**
2764 Meter
44 Kilometer
1866 Höhenmeter
- 5. COL DU TÉLÉGRAPHE**
1566 Meter
12 Kilometer
854 Höhenmeter
- 6. COL DU GALIBIER**
2642 Meter
17,6 Kilometer
1220 Höhenmeter
- 7. COL DE SARENNE**
1999 Meter
12,5 Kilometer
995 Höhenmeter
- 8. COL DU GLANDON**
1924 Meter
20,8 Kilometer
1483 Höhenmeter
- 9. COL DE LA MACHINE**
1011 Meter
11,7 Kilometer
787 Höhenmeter
- 10. MONT VENTOUX**
1909 Meter
20,9 Kilometer
1576 Höhenmeter

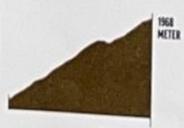
Mit dem großen Col de la Colombière erklimme ich am fünften Tag des Race Across France meinen ersten richtig langen Pass in den französischen Alpen. Ab hier beginnt die Route des Grandes Alpes. Von Le Grand-Bornand fahre ich die Südwestrampe 11,8 Kilometer und 686 Höhenmeter hinauf. Anfangs ist der Aufstieg sicherlich nicht der schönste – Grand Bornand ist ein typisches französisches Skiresort. Die Straße ist leider meist recht stark befahren. Das Restaurant oben war voll.



Ich erklimme den Pass über die Nordauffahrt. Von Flumet aus sind es bis zum Gipfel 14,5 Kilometer und 780 Höhenmeter. Das entspricht einer recht „angenehmen“ Durchschnittssteigung von 5,4 Prozent. Zwischendurch laden zwei flache Stücke dazu ein, sich etwas zu erholen. Eigentlich ist der Col de Saisies eher ein zu vernachlässigender „Zwischenstopp“ auf dem Weg zum Highlight der gesamten Alpenpässe – zum Cormet de Roselend. Die Aussichten sind top.



Dies ist der schönste aller Pässe, die ich bisher gefahren bin. Was sicherlich auch daran liegt, dass ich den Anstieg in einem wunderschönen Licht am späten Nachmittag erlebe. Die Wälder sind grün, die Berglandschaft ist imposant. Der Pass verbindet Beaufort im Doron-Tal mit Bourg-Saint-Maurice im Tal der Isère. Die Durchschnittssteigung beträgt 6,3 Prozent. Der Anstieg ist recht gleichmäßig. Die Ausblicke auf den Stausee Lac de Roselend sind traumhaft.



44 Kilometer und knapp 1900 Höhenmeter – diese Zahlen habe ich im Kopf, als ich das Örtchen Sévez passiere. Im Dunkeln fahre ich am Lac du Chevall vorbei. Danach folgt Val d'Isère, der bekannte Skort. Es ist eine besondere Stimmung, hier so früh unterwegs zu sein. Die Auffahrt ist schlicht, karg, hochalpin. Die Straße ist recht gerade. Skilifte rechts und links prägen das Bild. Die Luft wird „dünn“ und es ist kalt. Pünktlich um sieben Uhr stehe ich oben auf 2764 Metern.



Ab Saint-Michel-de-Maurienne erwartet mich die 12 Kilometer lange Auffahrt zum Col du Télégraphe. Die Straße führt über mehrere Kehren an bewaldeten Hängen entlang ohne nennenswerte Steilrampen. Es geht gleichmäßig nach oben. Der Télégraphe ist nur ein Übergang zu seinem großen Bruder, dem Col du Galibier. Die Ausblicke sind dennoch traumhaft. Ich mache eine Pause im Relais du Télégraphe, einem kleinen Café am höchsten Punkt der Passstraße.



Pässe & Ernährung

Doch dieser Plan geht nicht auf. Der dritte Tag meiner Tour wird extrem zäh. Ich komme kaum vorwärts, von einem mentalen Flow-Zustand ist nichts zu spüren. Ich muss mich mehrfach ins nasse Gras an den Straßenrand legen und die Augen schließen. Ein anderes Problem: meine Füße. Sie sind von den dauerhaft nassen Schuhen massiv angeschwollen. Ich spüre die Cleatplatten. Sie drücken auf meine Fußballen, die immer empfindlicher werden. Irgendwann kann ich die Schuhe nicht mehr zu machen. Immerhin schaffe ich es an diesem Tag noch bis an den zweiten Checkpoint in Gueugnon und übernachtete nach nur 278 Kilometern und 1824 Höhenmetern in Charolles. Während die ersten 1200 Kilometer des Rennens noch relativ flach waren, wird die Route ab Lyon immer bergiger. Die ersten richtigen Pässe der Strecke sind: der Col des Encents, der Col de Fossés und der Col du Chat. Als ich abends um 19.30 Uhr in einem Fast-Food-Laden in Aix-les-Bains sitze und meine E-Mails checke, sehe ich, dass der Veranstalter am Nachmittag zunächst eine Gewitterwarnung heraus-, mittlerweile jedoch wieder eine Entwarnung durchgegeben hat. Also fahre ich los. Mein nächstes Teilstück: der höchste Punkt des Col de Leschaux. Um 21 Uhr beginnt es zu nieseln. 15 Minuten später schüttet es wie aus Eimern. Der

Himmel verdunkelt sich schlagartig. Aus dem Regen wird Hagel. Dicke Körner knallen von oben herab. Das Wasser, das mir auf der Straße entgegen strömt, ist braun, da sich die Erde zu lösen beginnt. Was soll ich tun? Ich bin nur noch 300 Höhenmeter von der Passhöhe entfernt, doch den Pass werde ich unter diesen Umständen auf keinen Fall erreichen. Als ich an eine Kreuzung komme, sehe ich etwas weiter unten zwei kleine Häuschen. Ich habe keine Wahl: Ich klopfe an und hoffe auf das Beste. Eine Frau öffnet mir und starrt mich komplett verdattert an. „Hallo, mein Name ist Sara. Es tut mir leid, Sie zu stören, aber ich mache gerade bei einem Rad-Rennen mit, dem Race Across France. Ich kann wegen des Unwetters gerade nicht weiterfahren. Würde es Ihnen etwas ausmachen, wenn ich heute Nacht bei Ihnen bliebe?“ Gott sei Dank hatte ich in der Schule Französisch als Leistungskurs gewählt, sonst wäre ich nun aufgeschmissen. Die Frau lacht und lässt mich eintreten. Nathalie und ich machen es uns in ihrer Küche gemütlich, trinken einen Tee und nach einer Dusche schlafe ich in ihrem Gästezimmer überglücklich ein. Tag fünf. Im Morgengrauen fahre ich los. Auf den Gipfel des Col de Leschaux. Dessen Daten: 6,7 Kilometer, 286 Höhenmeter. Ich sehe nicht viel, denn um mich herum wabert dichter Nebel. Abfahrt. Irgendwann sehe ich den Lac d'Anney vor mir. Bald folgt

6. COL DU GALIBIER
2642 Meter
17,6 Kilometer
1220 Höhenmeter

Der Col du Galibier ist ein Tour-de-France-Klassiker, der auch zur Route des Grandes Alpes gehört. Als sich die Felswände während meiner Auffahrt vor mir auftun, wird es spektakulär – und steil. So bleibe ich auch im Regen warm. Die vielen Kehren bieten auch mental sehr viel Abwechslung. Schließlich kommt der Scheiteltunnel in Sicht, doch die Durchfahrt ist für Radfahrer verboten. Auf geht's zum Schlussanstieg: Die finale Rampe ist ziemlich steil. Die Passhöhe liegt in einer Kurve.



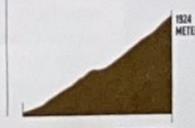
7. COL DE SARENNE
1999 Meter
12,5 Kilometer
995 Höhenmeter

Der Aufstieg zum Col de Sarenne beginnt am Stausee Barrage du Chambon. Die Straße ist schmal, unbefahren und etwas holprig. Der Anstieg ist jedoch wunderschön, wild, einsam und eher unbekannt – obwohl er in den weltberühmten Skort Alpe d'Huez führt. Die Auffahrt ist 12,5 Kilometer lang. 996 Höhenmeter sind zu überwinden – und einige „fiese“ Rampen. Die Steigung ist sehr unregelmäßig. Oben angekommen, warten nur ein Parkplatz und ein kleines Passschild.



8. COL DU GLANDON
1924 Meter
20,8 Kilometer
1483 Höhenmeter

Der Col du Glandon ist abwechslungsreich, verkehrsarm und landschaftlich wunderschön. Da er nicht zur Route des Grandes Alpes gehört, ist hier auch viel weniger los als auf den bisherigen Gipfeln. Mein Aufstieg beginnt in Oz und führt am Stausee Lac de Grand Maison vorbei. Mit den aufgehenden Sonnenstrahlen arbeite ich mich langsam durch einsame Landschaften nach oben. Schließlich stehe ich um sieben Uhr morgens auf dem Gipfel.



9. COL DE LA MACHINE
1011 Meter
11,7 Kilometer
787 Höhenmeter

Die Route de Combe Laval ist eine der schönsten Panoramastraßen überhaupt. Sie verbindet St-Jean-en-Royans mit dem Col de la Machine. Der erste Teil des Anstiegs ist recht steil und noch nicht wirklich sehenswert. Eine von Wald umgebene Straße führt nach oben zum Vorgipfel Col Gaudissart auf 840 Metern Höhe. Hier erst beginnt die eigentliche Route du Combe Laval: Das kurvenreiche Sträßchen ist über eine Strecke von vier Kilometern aus dem Fels heraus gehauen. Traumhaft.



10. MONT VENTOUX
1909 Meter
20,9 Kilometer
1576 Höhenmeter

Da ist er – der letzte große Pass meiner Tour. Schon von Weitem ist der Gigant der Provence zu erkennen. Als ich abends um 19 Uhr in Malaucène am Fuße des Ventoux ankomme, bin ich müde. Im Sonnenuntergang erwartet mich eine besondere Stimmung. Ich bin fast alleine. Es herrscht kaum Wind, die Straße ist durch die umliegenden Bäume geschützt. Die Steigung ist unregelmäßig, oft steil. Hinter dem Chalet Reynard bläst mir der Mistral mit Wucht entgegen. Vor mir: eine Geröllwüste.



der nächste Pass, der Col de la Colombière. Für die 11,8 Kilometer und 686 Höhenmeter brauche ich gefühlte Ewigkeiten. Doch: Die Ausblicke auf die Bergwelt und den wunderschönen Mont Blanc sind überwältigend. Den nächsten Stop, den dritten Checkpoint in Megève, erreiche ich später als geplant. Durch das Gewitter am Col de Leschaux habe ich viel Zeit verloren. Wie soll ich das aufholen? Wie soll ich im Zeitlimit bleiben? In mir macht sich Panik breit. Vor mir liegen: die höchsten Pässe der französischen Alpen. Hintereinander gereiht auf der Route des Grandes Alpes. Ich komme zu dem Schluss: Ich kann es nur probieren. Ab jetzt heißt es: Vollgas. Ich folge stumpf der Linie auf meinem Wahoo und erklettere nacheinander den Col du Mérallet, den Col de Saisies und den wunderschönen Cormet de Roseland. Ich trete fast schon automatisch ohne viele Gedanken im Kopf. Die nächste Hürde: der Col de l'Iséran, der höchste Passübergang der Alpen: 44 Kilometer und 1866 Höhenmeter bergauf. Ich spüre: Ich muss eine Pause machen. In einem kleinen Chalet vor Val-d'Isère ruhe ich mich aus und schlafe ein paar Stunden. Die Streckenbilanz meines inzwischen fünften Renntages: 217 Kilometer und 5235 Höhenmeter.

Nachtfahrten & Ausblicke

Am nächsten Morgen geht es um vier Uhr los. Um sieben Uhr erreiche ich den Gipfel des Col de l'Iséran. Es folgt: eine wunderschöne 70 Kilometer lange Abfahrt bis nach Saint-Michel-de-Maurienne. Im Nieselregen und Nebel fahre ich gen Col du Télégraphe. Die Daten der Auffahrt: 12 Kilometer, 854 Höhenmeter. Der höchste Punkt liegt auf 1566 Metern. Oben angekommen, schüttet es in Strömen. Ich mache eine Pause im Relais du Télégraphe, stopfe zwei Muffins in mich rein und überlege, was ich tun soll. Der Télégraphe ist nur eine „Zwischenstation“. Es steht die Auffahrt zum Col du Galibier auf bis zu 2642 Meter über dem Meer bevor – und das in diesem Regen. Ich habe panische Angst, nochmals ein zweites „Telde“ zu erleben. Beim Rennen „GranGuanche Audax Road“ habe ich im Januar dieses Jahres auf dem höchsten Berg Spaniens extreme Kälte und Eisregen erlebt. Ich fahre weiter. Gott sei Dank gibt es in Valloire einen Intersport. Ich stürme in den Sport-Laden und kaufe eine extra dicke Wander-Regenjacke mit Kapuze und eine Herren-Merino-Unterhose in XXL. Alle anderen Unterhosen sind ausverkauft. Im Takt des Songs „November Rain“ von Guns N' Roses pedalieren wir im strömenden Regen nach oben. Das Ganze hat durchaus etwas Meditatives. Warum auch immer: Ich kann selbst diese Auffahrt genießen. Um 15 Uhr stehe ich nach unendlich



vielen Kehren auf dem Gipfel des Col du Galibier. Die Temperatur, fünf Grad. Während der Abfahrt über den Col de Lauter hilft mir meine neue dicke Winter-Regenjacke. Danach geht es wieder bergauf, hoch zum Col de Sarenne – und auf den legendären Tour-de-France-Anstieg, der in dem berühmtesten recht hässlichen Skiresort L'Alpe d'Huez endet. Dessen Daten: 12,5 Kilometer, 995 Höhenmeter. Von einer Rennatmosphäre heute nichts zu spüren. Ich bin allein im Nebel und im Regen. Der Anstieg ist hart, doch ich weiß, was oben auf mich wartet: das Ende meiner Etappe, eine warme Dusche und endlich ein Bett. Am Tag sieben. Die Uhr tickt, der Countdown läuft, ich muss bald den Checkpoint in Saint-Jean-en-Royans erreichen. Wenigstens eine Frau muss hier durchkommen. Silvia und Anne haben es leider nicht bis an den Checkpoint in Megève geschafft. Doch wie soll ich das schaffen? Um halb drei Uhr morgens sitze ich auf dem Rad und fahre im Dunkeln hinab nach Oz. Um sieben Uhr – nach 30 Kilometern und 1419 Höhenmetern – stehe ich auf dem Col de Glandon. „Das Schlimmste ist überstanden“, rede ich mir ein. Es folgen fast „nur“ noch kleinere Pässe. Die Route führt mich durch das Bergland östlich von Grenoble. Dort angekommen, wartet auf mich das letzte lange Anstieg der Tour: Es geht 800 Höhenmeter nach Saint-Nizier-du-Moucherotte hinauf. In mir meldet sich eine Stimme, die sagt: „Scheiß drauf. Geh in ein Hotel, dusche

schlafen, essen.“ Doch hinter der nächsten Kurve höre ich Applaus. Dort steht ein Mann am Straßenrand und ruft: „Allez, allez, Sara, Du hast es bald geschafft. Nicht mehr weit.“ Ich blicke mich um: Er meint tatsächlich mich. Ich halte an. Vincent wohnt hier. Er beobachtet auf der Race-Across-France-Website die Bewegungen aller Starter – und feuert jeden Einzelnen von ihnen an. Er erklärt mir, dass wir hier genau auf der 2000-Kilometer-Strecken-Marke stehen. Bis nach Saint-Jean bräuchte ich es nur noch runterrollen lassen. Dieser Optimismus hilft mir dabei, die negativen Gedanken aus meinem Kopf zu verdrängen.

Abfahrten & Naturwunder

Es folgt: eine wunderbare, 50 Kilometer lange Abfahrt durch die Gorge de la Bourne im wunderschönen „Parc naturel régional du Vercors“. Im Stockdunkeln erreiche ich nach 266 Kilometern und 5398 Höhenmetern den vierten Checkpoint der Tour. Die Veranstalter haben aufgrund des Unwetters das Zeitlimit leicht nach hinten verschoben. Ich bin immer noch im Rennen. Der nächste Morgen. Es wartet der Col de la Machine auf mich, neben dem Cormet de Roseland, der schönste Anstieg der ganzen Tour. Während der Abfahrt duftet es unbeschreiblich gut: Ich kann den Lavendel riechen, noch bevor ich ihn sehen kann. Ich bin in der Provence angekommen. Doch schnell spüre ich: Das Wetter extrem löst das andere ab. Die Temperaturen am Nachmittag: 40, 41, 42 Grad. Es wird 19 Uhr, bis ich endlich in Malaucène am Fuß des Ventoux ankomme. Ich bin völlig fertig von der Hitze.

Die Bündchen meiner Radhose schnüren mir das Blut in meinen Beinen, die mittlerweile auf Elefantengröße angeschwollen sind, ab. Aufgrund der Hitze ist mein Salzhaushalt durcheinander und ich habe am ganzen Körper Wasser eingelagert. Ich mache eine Pause, trinke zwei Cola, esse zwei Pain au Chocolat und schneide – extrem widerwillig – meine superteure Radhose an den Bündchen auf. Das nächste Teilstück: der Mont Ventoux. Ich bin unsicher, ob ich den Giganten der Provence an diesem Abend noch erklimmen soll oder nicht. Ich treffe auf drei andere Fahrer, die mich ermutigen, weiterzufahren. Ich beginne in der schönsten Abendsonne mit dem Aufstieg. Es wird dunkel, als ich um kurz vor 22 Uhr an der Station du Mont Serein vorbeikomme. Von hier aus sind es zwar nur noch wenige Kehren bis nach oben, aber hinter der Baumgrenze werde ich vom Wind fast weggefegt. Es ist stockdunkel. Als ich den Gipfel erreiche, finde ich das Passschild nicht. Doch Zelt, um es zu suchen, bleibt nicht. Ich ziehe mich warm an und mache mich auf die Abfahrt – mit angezogener Bremse und einem Fuß aus dem Pedal, um die Windböen, so gut es geht, „abzufedern“. Langsam tuckere ich hinab und bin heilfroh, als ich meinen Schlafplatz in Sainte-Colombe erreiche. Als ich aufwache, weiß ich: Ich werde es schaffen. Dies ist das Finale. Die Rest-Strecke: 300 Kilometer und 4300 Höhenmeter. Die Landschaften: traumhaft – besonders die Gorges de la Nesque und die Gorges du Verdon. Das türkisblaue Wasser glitzert in der Abendsonne. Am Abend mache ich noch mal kurz auf einem Campingplatz Halt. Um 4.30 Uhr nachts stehe ich noch im Dunkeln auf dem Col de Saint Barnabé und danach auf dem letzten verbleibenden Berg, dem Col de Castellaras. Mit Aerosmith „Dream On“ im Ohr und dem Mittelmeer im Blick rolle ich von hier aus fast 55 Kilometer weit bergab. Nach Mandellieu, ins Ziel des Race Across France. Als erste und einzige Frau. //

BIKEPACKING & TRAINING

Rad-Urlaube, Abenteuer, Wochenend-Touren und Ultracycling-Events wie das Race Across France: All dies ist erst mit den passenden Radgepäcktaschen möglich. In der Ausgabe 5/2023 haben wir 49 Bikepacking-Taschen aller Preisklassen ausgiebig getestet. Den ganzen Testbericht finden Sie hier: www.bit.ly/bikepacking-taschen. Tipps, Reportagen, Testberichte zur Langstrecke und mehr finden Sie auch in unseren digitalen Sonderheften mit den Schwerpunkten Training, Gravel und Preis-Leistungs-Tests. Die Themen dieser Extra-Hefte in der Übersicht gibt es hier: www.bit.ly/digitale-sonderhefte