



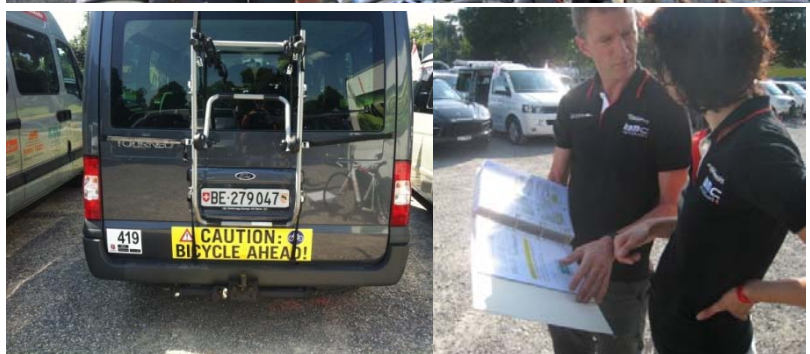
Die Tortour 2013..

war für das Team Powerlab.ch ein grosser Erfolg: Unfallfrei, fair und in 34 Stunden, wollten wir die 1050 Kilometer absolviert. All diese Ziele konnten wir erreichen. Ein positives Teamerlebnis und für manchen eine Grenzerfahrung, war die Tortour ebenfalls. Ohne die fünf Helfer (oder besser „Supporter“, wie sie im Tortour Jargon heissen) wäre das alles nie möglich gewesen. Unsere Sponsoren ermöglichten uns einen souveränen Teamauftritt. Powerlab.ch stellte eine adäquate Versorgung mit hochwertiger Sportnahrung sicher und gab unserem Team einen starken Namen. BMC komplettierte unsere Ausrüstung und stattete uns mit einem einheitlichen Teamdress aus. Thömus in Oberried half uns grosszügig mit den 1000 notwendigen Kleinigkeiten aus. Die Schönegg Garage in Spiez sowie Mobycampers unterstützen unsere Logistik.

15% Rabatt auf alle Sportfood-Produkte mit dem Rabatt-Code «Tortour2013» für Eure erste Bestellung bei www.powerlab.ch. Der Rabatt-Code ist bis zum 30. September 2013 gültig. Kein Rabatt für Burgenstein-Produkte. Die Lieferung ist **versandkostenfrei** und ohne **Mindestbestellmenge**. Am Lager vorrätige Produkte, die Ihr bis 14 Uhr bestellt, erreichen Euch per A-Post bereits am nächsten Arbeitstag.

Rennbericht

Es ist der 15. August 2013, abhängig vom Wohnort der Fahrer und Supporter beginnt der erste lange Tortour-Tag bereits um 05:30 Uhr, da sich das komplette Team bereits um kurz nach acht Uhr bei Remo in Beringen verabredet hat. Zuerst wird die Teambekleidung an Fahrer und Supporter verteilt. Nach leichter Verwirrung um Damen- und Herrengrössen sind wir von jetzt an als Team gut erkennbar. So brechen wir auf zum Check-In in die IWC-Arena. Beschriften der Fahrzeuge und letzte Vorbereitungen an den Fahrrädern (insgesamt sieben) gehen im zweiten Tortour-Jahr so routiniert von der Hand, dass unsere Teamchefin eine Stunde zu früh zum Briefing mahnt. Alles easy, dann dösen wir noch ein bisschen im Gras...



Am Nachmittag wird nochmals die Strategie für den Prolog besprochen: dieses Jahr ist neu, dass die Prolog-Zeit des vierten Fahrers zählt. Wir rechnen mit einer Platzierung zwischen dem 10. und 20. Rang. Dieser ist relevant, da der Rang des Prologs mit einer Zeitbonifikation im Rennen gekoppelt ist. Während sich die Supporter mit Ersatzrädern und Fotoausrüstung bewaffnet Richtung Rheinfall aufmachen, fahren sich die Fahrer eine gute Stunde lang warm. Beim ungewollten Abstecher nach Deutschland ohne Identitätskarte lässt der Schweizer Zoll uns und unsere Velos zum Glück passieren. Zum Pre-Start werden die Fahrräder

September News vom Tortour Team Powerlab.ch



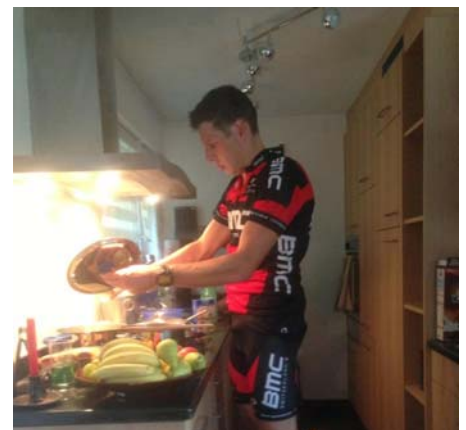
und die Ausrüstung der Fahrer kontrolliert und markiert. Vier fehlende Reflektoren führen lediglich zu einer freundlichen Ermahnung. Nun heisst es warten auf den Start.

Pünktlich um 16:50 Uhr startet das Team Powerlab.ch auf die rund 800m lange Prologstrecke, die auf den letzten 200m noch steil um 15% ansteigt. Alles läuft wie geplant: Raphael zieht den Sprint an und überlässt wir besprochen Karsten die Führungsarbeit, um Ejner in der Steigung zu unterstützen. Daniel und Karsten fahren vorne weg, um nicht im Weg zu stehen. Nach 1 min. 45 sec. wird die Zeit gestoppt, daraus resultieren ein 10. Rang und die Startzeit 02:57 Uhr. Mit diesem Ergebnis starten wir mit 10 Minuten Rückstand auf das erste Team. Fazit vom Teamchef: „Kein Reifall am Rheinfall!“



Nach einer Verschnaufpause geht es zurück zu den Fahrzeugen und sofort Richtung Beringen. Wir verzichten dieses Mal auf die Pasta Party in der IWC-Arena und konzentrieren uns auf das Rennen: Umladen, Packen, Getränke für die Tour an mixen, die Konkurrenz anhand der Prologergebnisse analysieren. Karstens Geheimfavorit, die polnische Gang of four, erwies sich hier schon als falsche Fährte ;-)
Danach gibt es Pasta à discretion bei Remo. Die letzten Taktiken sowie organisatorische Fragen werden besprochen.

Es ist alles ist generalstabsmässig vorbereitet: In jedem Auto liegt ein Ordner mit dem Roadbook und dem



jeweiligen Etappensteckbrief, der dem "Navigator 2" und seinem Pendant, dem "Support Car Lead" verraten wird, was in der nächsten Etappe passieren muss und worauf zu achten ist. Die Technik ist getestet und steht einsatzbereit in den Autos bereit. Um 21:00 Uhr sollen alle in die Heia.

Die Nacht ist kurz, denn um 02:00 Uhr heisst es bereits wieder aufstehen, essen und an den Start. Um 2:57 Uhr fällt der Startschuss für die erste Etappe, dem ersten Mannschaftszeitfahren von Schaffhausen nach Kreuzlingen. Yvi ist total aufgeregt: jetzt den Auftakt nicht durch einen Navigationsfehler vermasseln! Die Strecke ist zwar nicht schwierig zu navigieren, aber das Tempo hoch, die Reaktionszeiten also kurz. Am letzten Kreisel zeigt das Trackingsystem einen Fehler:

was tun? Raphael entscheidet, weiterzufahren, dem Swisscom Team folgen, dass wir 15 Kilometer zuvor recht salopp an einer Baustellenampel überholten, als diese gerade auf grün schaltete. Kein Navigationsfehler = Keine Zeitstrafe. Uff! Alles nochmal gutgegangen.



Raphael als Tempomacher führt das Team mit einem Schnitt von 40km/h nach Kreuzlingen. In Kreuzlingen können Ejner, Daniel und Raphael in die Begleitfahrzeuge. Karsten fährt als Fahrer A direkt weiter nach Oberriet. Auf seinem BMC Zeitfahrrad TM01 fährt er -mit schleifender Bremse- die beste Zeit der 4er Teams mit einem Schnitt von knapp 41km/h (inklusive Ampelstopps). Da Ejner diesmal im Followercar sitzt, klappt der Wechsel in Oberriet total geschmeidig. (Bei der Tortour 2012 durfte Karsten noch 15 Minuten auf seinen Anschlussfahrer warten. Das System ist also lernfähig). Bei nun schon angenehmen Temperaturen um die 18°C wartet Daniel in Chur auf die Ankunft von Ejner, damit er die ersten Höhenmeter auf der Graubündenrunde in Angriff nehmen kann. Aufgrund eines verwehten Wegweisers macht Ejner einen kleinen Ausflug ausserhalb der Strecke, was uns ein paar Minuten kostet.

Nun wird das Supporterteam ausgetauscht: die Supporter von eben dürfen sich mit Ejner auf ein paar ruhige Stunden in Chur freuen, die nur durch eine kleine Wanderung zum Flüssigmagnesium kaufen unterbrochen wird. Daniel startet mit der Etappe Chur-Lenzerheide-Bergün. In dem Aufstieg fährt die unmittelbare Konkurrenz auf Sichtkontakt, das erhöht den Druck auf alle Fahrer. In Bergün übernimmt Raphael, welcher förmlich über den Albulapass fliegt, Der Helmwechsel vor dem Pass funktioniert, der geplante Wechsel auf Raphaels TM01 konnte leider erst 5 Kilometer hinter La Punt erfolgen, da Raphael das Follower Car in der Abfahrt vom Albula überholte. Danach vereitelte ein langsamer PKW, der vom Follower Car nicht überholt werden konnte, beinahe den rechtzeitigen Wechsel in Zernez. Es gelang ein sehr knapper Wechsel von Karsten auf die letzte Etappe der Engadinrunde. Hier konnte Karsten seinen Bann mit dem Flüela brechen. Der Bann ist beinahe gebrochen: Kein Defekt und kein





Sturz am Flüelapass. Ein sehr riskantes Überholmanöver eines entgegenkommenden Autos ging gerade noch mal gut. Die rasante Abfahrt in Prättigau wurde viel zu oft von roten Ampel unterbrochen (insgesamt 6:15 Minuten), so kam es aber zu einem freundlichen Austausch mit dem Fahrer A vom Team 410. Nach dem Wechsel auf das Zeitfahrrad konnte Karsten diesen dann doch noch 2 Minuten bis Chur abringen.

Nach der Graubündenrunde ist 1/3 Drittel der Strecke bewältigt, das Team seit 12 Stunden on the road, doch die grossen Herausforderungen stehen noch bevor. Die Rangliste zeichnet sich bereits ab. Die vordersten 4 Teams haben einen grossen Vorsprung, die Plätze 5-15 sind jedoch noch dicht zusammen. Das Team Powerlab.ch ist nun aktuell auf Rang 6. Ejner kennt die Strecke von Chur nach Disentis auswendig. Ein navigatorisches Kinderspiel also für die Mädels im Follower Car, die noch eben Tanken fahren und sich neben der Motivation von Ejner unterwegs noch mit anderen Mannschaften befreunden. Umso schwerer hat es Ejner selbst: ihn plagen

Krämpfe, die auch durch Magnesium und Salz nicht bezwungen werden können. Aber ein echter Ultra Cyclist darf keinen Schmerz kennen.....

Trotz der Krämpfe kommt Ejner pünktlich nach unserer Marschtabelle in Disentis an. Der jetzt stattfindende Autotausch läuft ohne Friktionen. Daniel startet in seine Königsetappe: von Disentis über den Oberalppass und dann zum Sustenpass mit insgesamt 2400 Höhenmetern. Beim Aufstieg muss er kämpfen denn die bereits gefahrenen Kilometer machen sich bemerkbar. Die Supporter unterstützen ihn ausgezeichnet mit Verpflegung und motivierenden zurufen. Bei der Ankunft auf dem Sustenpass regnet es und ist mit 5° eher kühl. Demzufolge ist Raphael gut gekleidet damit er auf der Abfahrt nach Innertkirchen nicht unterkühlt, bevor es dann über den Grimselpass nach Brig geht. Mit einem 32er Schnitt meistert Raphael die 110 Kilometer und 1720 Höhenmeter. Die rasante Abfahrt ist dabei bei beginnender Dunkelheit eine sportliche Herausforderung für Rennfahrer und Follower, der die Aufgabe hat, die Strasse ausreichend auszuleuchten. Man bedenke, der Ford ist zwar ein Raumwunder, aber kein Sportwagen.



Währenddessen fährt der Rest des Teams mit dem Camper über den Furkapass und überholt dabei Fabian Cancellara (mit einer unbekanntem Trainingspartnerin), ohne davon ein Foto zu machen! Danach ist Warten an der Timestation angesagt. Hier hätte man zwar Zeit zu schlafen, aber es wimmelt vor Ameisen, Autos und laut ist es auch. Man sollte hier wirklich woanders parken.

Raphael kommt 26 Minuten vor Karstens ausgeklügeltem Plan in Brig an und übergibt an Karsten. Dank unseres Logistikkonzepts sind alle vorbereitet. Abermals nach einem Apelpstopp kommt es auf der Fahrt nach Sion kommt es zu einem Kopf-an-Kopf-Rennen, diesmal mit unserem Konkurrenzteam 418. Hier entdeckt Karsten das Paradoxon der Aerodynamik (?): ein offensichtlich 15 kg leichter Fahrer gewinnt bergab und verliert bergauf deutlich. Eine neue Welt für Karsten. Die Supporter im Follower entscheiden Karsten mit seinem Freund alleine zu lassen und zur nächsten Timestation vorzufahren, um den kommenden Wechsel vorzubereiten. Nach offizieller Zeitmessung fährt Karsten auf dieser Etappe erneut Bestzeit... was aber nicht sein kann, wie der aufmerksame Leser sofort merkt.

Im Camper ist in der Zwischenzeit eine ausserordentliche Teambesprechung nötig: Ejner hat starke Krämpfe in den Beinen. Entscheid: Ejner fährt weiter, aber Raphael geht auf Pikett.

Das zweite Mannschaftszeitfahren von Sion nach Aigle starten Ejner und Daniel um 0:50 Uhr. Zügig, aber nicht am Limit, wird die Strecke gefahren, damit Ejner auch seine nachfolgende Strecke noch absolvieren kann. Irgendwann in der Nacht auf Samstag nimmt sich Raphael die Strecke Aigle-Moudon vor. Die Teams vor und hinter uns sind jedoch nur ca. 15 min. auseinander, so dass sich dies noch ändern könnte. Während Raphael den 418-er wieder holt, kommt per Whatsup die Weisung 20 Minuten vor Ankunft an der Timestation den Wechsel anzukündigen. Leider ist unser Navigator 2 auf dem Rücksitz eingeschlafen. Ups! Nur noch 7 km bis Moudon und Raphael fährt ca. 37 km/h! Der Anruf überrascht Karsten bei einer dringenden Sitzung, aber es geht alles nochmal gut.



Karsten übernimmt in Moudon um nach Muntelier zu fahren. Nun wieder auf Rang 7. Nun kommt es zur ersten Abweichung vom Einsatzplan: Yvi übernimmt die Navigation; sie kennt ihren Mann am Besten. Und der schätzt eine knappe, präzise Navigation: Diese erlaubt nur die Anweisungen "links", "rechts" oder "gerade aus". Wer im Weg steht wird bestimmt ermahnt, egal ob Taxi, Bus oder nächtliche Polizeikontrollen... (Anmerkung von Karsten: Um 5h Morgens, nach 26h Stunden ohne Schlaf, oberhalb der Schwellenleistung, in Dunkelheit und bei Geschwindigkeiten > 40km/h, verlangt jedes zusätzliche Wort sehr viel Konzentration und Energie)

In Muntelier übernimmt Ejner, um über die Heimstrecke auf Berner Boden über den Klassikerberg Frienisberg nach Balsthal zu fahren. Auf diesem Weg überholt er auf mysteriöse Weise Daniel Wyss, das Team 418 sagt uns nun aber für immer Adieu. Que le meilleur gagne. Ab Balsthal erwartet Daniel die berühmte Königsetappe nach Lauffenburg, auf der auch schon Ultra Cycling Legenden schieben mussten. Auf dieser Strecke hat es viele Anstiege, zwei jenseits der 20%. Mitleid macht sich bei den Supportern breit. Der arme kleine Bergfloh!



Auf dem Zeitfahrrad nimmt Raphael die letzte Strecke von Lauffenburg nach Glattfelden, welche einzeln gefahren wird, wieder unter die Räder. Jetzt haben wir es bald geschafft. Im Supporterteam löst sich langsam die Spannung. Raphael mag keine Telefonnavigation. So fahren wir mit dem Followercar immer schön in Sichtweite, was bei dem Verkehr auf der Strecke nicht ganz einfach ist. Nach einer knappen Stunde und vielleicht einer Mini-Streckenabweichung (wir werden es nie erfahren) erreichen wir die letzte Timestation an der auch schon die drei anderen Fahrer auf ihn warten. Nochmals macht er auf nur 40 Kilometern über 10 Minuten auf Team 418 gut, der Abstand beträgt aber

immer noch 15 Minuten. Die Platzierung ist gegeben, diese 15 Minuten sind gefühlt eine halbe Ewigkeit, sie sind zu weit weg, um es noch aufzuholen. Zum Glück haben wir nach hinten eine halbe Stunde Reserve. Da macht es nichts mehr aus, dass wir etwas desorientiert die letzte Etappe beginnen.

Mit letzter Kraft, viel Teamgeist, unerwartet hungrigen Fahrern und einem innovativen Begleitfahrzeug werden die 44km Mannschaftszeitfahren absolviert. Eine kurzfristige Streckenänderung vereitelt dabei, dass unser einziger Fan an der Strecke uns persönlich anfeuern kann. Nach 34 Stunden und 22 Minuten sind

September News vom Tortour Team Powerlab.ch

1050 Kilometer absolviert, dass Team Powerlab.ch erreicht das Ziel bei der BBC Arena in Schaffhausen. Glücklich und erschöpft werden die letzten vier Kilometer zur IWC Arena mit Begleitung der Motorräder absolviert, um dann in der IWC Arena auf dem Podium empfangen zu werden. Die Einfahrt ist untermauert mit Musik, Beifall, Rauch und Lichtshow, was nach diesen Strapazen sehr emotional durch Mark und Knochen geht.



Nun ist es an der Zeit wieder mal etwas Festes zu sich zu nehmen und mit den Supportern anzustossen und ihnen zu danken. Bei Bratwurst und Bier werden die jüngsten Erlebnisse rekapituliert und Karsten lässt es sich eine letzte Teambesprechung (gäh) mit einem durchweg positiven Fazit nicht nehmen. Es geht zurück zu den Fahrzeugen, um die Unordnung der letzten 34 Stunden aufzuräumen. Die Tortour 2013 wird allen in sehr positiver Erinnerung bleiben.

Was dieses Jahr fehlte sind Geschichten die man sich noch lange erzählen wird, der Salzstreuer in der Nacht, die maximal 270 Watt, die Streckensicherung in Eglisau oder Dani, der sich beim letzten Teamfahren nicht fair behandelt fühlt sind die kleinen Anekdoten, die ein super gut funktionierendes Team übrig liess. Die grossen Missgeschicke, gab es nicht, aber schauen wir gespannt vorn, den „nach der Tortour ist vor der Tortour...“.

Herzlichen Dank von den Rennfahrern an unsere Supporter: Yvette Kreis, Monika Lorenzen, Julien Hautle, Florian Kowanda und Remo Cramerli.

Wir sagen «Danke» an allen Firmen und Personen die uns unterstützt haben

POWERLAB
reload your energy

schönegggarage spiez einfach persönlicher

Oberlandstrasse 54 • 3700 Spiez • 033 655 30 10 • schoenegg-garage.ch



Patrick Boller und Rouven Büchi von Powerlab.ch, Thomas Binggeli für die BMC Bekleidung für einen starken Team-Auftritt und das zweite TM01 Zeitfahrrad. Markus Binggeli und Stefan Trummer von Thömus Oberried für Material und technische Unterstützung, Robert Walker von MobyCampers, Patrick Burkhard für das Ford Tourneo Follow Car. Andrew Wenger und Norbert Alder für die Velo-Beleuchtungen, Martina Müller für den Veloträger und Reto Züger für die Aero Bars. Andri Staub von STAUB Notariat & Steuerberatung, Peter Guggisberg von Zimmerrei Guggisberg und Frank Zelig von Visual Optik für die finanzielle Unterstützung.