

Veranstalter: Sophie & Bernhard
Datum: 02. – 05. September 2015
Start & Ziel: Carces, Provence, Frankreich
Protagonist: Klaus Seifert

Streckenlänge: 1019 km
Höhenmeter: ca.16.000
Zeitlimit: 75 h
Zeit gesamt: 83 h
Fahrrad: Van Nicholas - Yukon



<https://sites.google.com/site/le1000dusud/archives/6eme-edition---2015>

1000 le Sud 2015: Ein Bericht von Klaus Seifert // ARA – Berlin - Brandenburg

Als junger Kerl war ich viel im Süden und Westen von Frankreich. Zumeist mit dem Motorrad. Einige Male auch mit dem Fahrrad. Diese Gegend der Provence hatte mein Herz berührt. Unaufdringlich. Viele haben die eigenen Geschichten dazu. Ich meine... Und irgendwann -und ich glaube das war von Manuel- hörte ich die die Geschichte der 1000 le Sud, Sophie und Carces. In Carces war ich. Mit dem Rad und im Chambre D'Hotes mit bester Erinnerung. Kurzum: die Idee zu dieser Fahrt hatte mich von Anbeginn verzaubert.

Damals hatten wir eine vergleichbare Strecke in 14 Tagen zurückgelegt. Und längst nicht diese Höhenmeter. Damals war ich auch viel frischer und trotzdem führte mich die Reise an Grenzen. Respekt.

Und nach der Lektüre all dieser Berichte hatte ich im Vorfeld bereits einige Anstrengungen unternommen, um die Chancen auf eine sinnvolle Teilnahme und gegebenenfalls erfolgreichen Abschluß zu erhöhen. Nicht ausreichend und in der Konsequenz verschob ich aus verschiedenen Gründen meine Teilnahme zweimal, beziehungsweise sagte diese zeitig ab. Denn der nüchterne Blick auf die Vorgaben signalisierte, daß nur ein ausgeruhter Geist und kraftvoller Körper dieses Brevet schaffen kann.

So war es Pflicht, das Gewicht deutlich zu reduzieren und den Konsum von Zigaretten weit im Vorfeld einzustellen. Endgültig im Mai 2014. Im August (2015) hatte ich eine 103 stehen und ich meldete mich bei Sophie an.

Und dennoch: meine Zweifel angesichts des Streckenverlaufs blieben. Die Route selbst wirkte mit einer Länge von 1000km und 15.000 hm irgendwie bedrohlich auf mich. Und sie war es auch. Insbesondere der italienische Teil in den Seealpen, dem Piemont und dem Biest Col Agnel erschienen unberechenbar und würden mir schon die Körner aus den Oberschenkeln ziehen.

Die Vorbereitung verlief dann weitestgehend routiniert ab. Ich hatte Erfahrungen aus diversen Fahrten in Italien und Frankreich sammeln dürfen. Zudem fuhr ich den Winter weitestgehend durch, kurbelte viel auf dem Spinningrad und absolvierte die Brevet-Serie.

An einem langen Augustwochenende fuhr ich im Alleingang Olafs legendären Sachsen 600er zum Brocken bei größter Hitze. Ich meinte gut gerüstet zu sein, zumal ich die Bergprüfung - die Wand von Merane - mit Gepäck und ohne Absetzen schaffte ;-).

Wichtig erschien mir die saubere Vorbereitung des Gerätes mit der richtigen Wahl der Übersetzung. Das ging im Rückblick schon mal gut daneben. Ich prüfte alle Teile, tauschte bei Bedarf gebraucht gegen neu und wechselte Blätter, Kassette und Kette. Es stellte sich später heraus, daß die systembedingte Limitierung der Übersetzung auf 30/27 auf diese Distanz und Zeitdauer nix für mich waren.

Am Col Ágnel schob ich, nachdem sich die Kurbel nicht mehr im Ring drehen ließ. Einige leichte Bergziegen fuhren deutlich untersetzt (bis 23/34) an mir vorüber.

Dennoch: Das Yukon - mein treuer Gefährte - ließ mich rollen. Einzig ein selbstverschuldeter Durchschlag (Latexschlauch ;-)) vorne sorgte für einen ungeplanten Stopp.

Mit der Klamottenwahl hatte ich meine Liebe Not. Es konnten viele Eventualitäten in Betracht gezogen werden. Die Strecke führte uns am Meer entlang und in höchstalpiner Gefilde. Aufgrund der Streckencharakteristik war nicht klar, wann und wo man nach dem ersten Tag in die Nacht kommen würde. Im Luberon waren in der Nacht 5 Grad möglich. Am Ágnel konnte Schnee liegen. Es gab de facto keinen externen Support. Kein Essen und keine Schlafplätze. Klar war auch, daß die wesentlichen Dinge in einem Frontroller verschwinden mußten. Ich hatte mich am Ende auch für eine leichte Softshelljacke, lange Handschuhe und warme Mütze entschieden. Perfekt. Eine komplette zweite kurze Garnitur, Beinlinge, Socken und Regenklamotten ergänzten meine Utensilien.

Klar war, daß ich auch die Nacht weitest gehend durchfahren mußte. Nicht klar war mir, wie ich das mit dem richtigen und zeitigen Essen regeln sollte. Sicher war auch, daß es weit und breit keine Fernfahrerwurst mit Toast und Senf an der 24h-Tanke geben würde. Spätkauf: Fehlanzeige. So entsann ich mich an eine frühere Gewohnheit bei Langstrecken, isotonische Getränke zu mir zu nehmen. Dieser Stoff bringt Mineralien zurück und versorgt mit Treibstoff. Mal kurz, mal lang und doch steigt bei jedem Schluck die Zuversicht, den nächsten Anstieg locker zu überwinden.

Die Aussichtslosigkeit meines Unterfangens bestätigte dann Kreuzotter.de und orakelte, daß über die geplante Strecke & Zeit ein Energiebedarf von rund 32.000 Kalorien bestünde, bei einer Dauerleistung deutlich jenseits von 230 Watt. Unglaublich. Da praktisch durch eine mehr oder wenig geregelte Nahrungsaufnahme maximal 7.000 Kalorien am Tag aufzunehmen sind, würden sich deutliche Defizite ergeben. Die sich praktisch dadurch verschärften, dass ich ungeheuer viel Wasser trank, jedoch weniger als sonst aß. Und unterwegs aßen wir eigentlich "alles". Hörnchen, Salami, Sandwiches, Spaghetti, Schokolade, Riegel, Squeeze, Nüsse, Pizza, Reiswaffeln, Trockenobst und Weißbrot. Bis der Magen übersäuerte. Kaffee und Cola gaben uns dann den Rest ;-)).

Die Anreise führte mich mit dem PKW vom Bodensee, über den Gotthard, von Savona nach Nizza und über Draguignon nach Cotignac. Am Bodensee hatte ich die Möglichkeit eine Woche abzuspinnen. In Cotignac teilte ich mit Ralf, Phillipp, Richard und Boris eine herrliche Unterkunft und die Zeit der Vorbereitung. Dennoch: keiner von uns schlief in der Nacht vor dem Start gut.

Tag 1 / Mittwoch

Der frühmorgendliche Ritt von Cotignac an den Startort Carces war mir durch das Hin und Her der zurückliegenden Tage vertraut. Die Abfahrt von unserem Domizil nahm ich deshalb gelassen und mit größerer Vorsicht. Phillipp, Richard, Ralf und Boris fuhren vorne weg. Bereits hier fällt mir auf, daß die Teilnehmer sehr gut steuern können.

Nach dem gemeinsamen Frühstück machen wir uns gegen 8 Uhr mit der zweiten Gruppe auf den Weg. Erstaunlicherweise ertappe ich mich in einer ausgelassenen Stimmung, euphorisiert durch die Aussicht auf Sonne und die vielen unvergesslichen Eindrücke, die auf mich warten würden. Die Route führt uns über kleine Hügel und große Berge, immer auf schmalen Landstraßen der Kategorie D & C durch enge Schluchten im Hinterland der Cote d'Azur und durch die Haute Provence zum Col de Clavel und Sigale, dem ersten Kontrollpunkt oberhalb von Nizza. Hier treffe ich auf Ralf. Es ist heiß und ich werde an diesem langen Tag noch ungefähr 15 Liter Wasser, vornehmlich aus Brunnen trinken.

Phillipp und ich fahren mehr oder weniger den ersten Tag zusammen. Er ist sehr gesprächig und ich bin diesmal froh, vernehmbar wenig Französisch zu sprechen. Sein Englisch ist limitiert, so daß er gezwungen ist, auszuweichen ;-)). Hin - und wieder fahren Ralf oder Boris an uns vorbei. Es ist

absehbar: ich bin ohne konkrete Absicht eines festen Weggefährten gestartet und es ist absehbar, daß ich bei meinen ungewöhnlichen Körperdaten bald alleine fahren werde.

Nach der Kontrolle in Sigale fahren wir steil ins Tal vor Nizza ab. Die Beine laufen erstaunlich gut und wiederum stelle ich fest, daß die Jungs ausgezeichnet Radfahren können. Im Cafe legt unser italienischer Freund gekonnt ein Tänzchen hin. Der folgende Aufstieg zum Col de Madone zieht sich und das erste Mal spüre ich die Limitierungen meiner Übersetzung (30:27) und die Härte des Brevets. In Schlangenlinien drehe ich mich nach oben, immer auf der Hut, nicht schon jetzt zu viel wegzugeben.

Mit Einbruch der Dunkelheit kommen wir an der ersten Geheimkontrolle oberhalb von Menton an, um uns gestärkt und des Nächtens in die Tiefe an die Strände der Riviera zu stürzen. Im Menton (Km 230) sehen wir an verschiedenen Gebäuden die Räder anderer Weggefährten stehen, ziehen uns dann ebenfalls zum Essen zurück und werfen eine Portion Pasta mit lecker 1664 ein.

Phillipp findet auch hier leicht viele Interessierte, denen er mit Karte unser Vorhaben sehr genau erklären kann. Erst meine wohlgemeinte Drohung, alleine weiter zu fahren, bewegt ihn zur Einsicht und uns in Richtung italienische Grenze. Es ist bereits nach 23 Uhr, der Verkehr abgeebbt und so legen wir in der Nacht die 100 km entlang der Küste zum Teil auf einem neuen Radweg zügig zurück. Erstaunlich ist, daß selbst um 2 Uhr in der Früh in manchen Orten einige Bars noch gefüllt sind und aus der Ferne übers Meer Club-Musik dröhnt. Erst in Albenga ruhen wir auf der Terasse eines Restaurants für eine knappe Stunde. Bei meinem Gefährten werden die ersten Verschleißerscheinungen hörbar und sichtbar. Er will weiterschlafen. Am Ende machen wir uns wieder auf den Weg. In Pietra Ligure biegen wir dann in die Ligurischen Alpen ab und steigen vor dem Morgengrauen zum Colle Melagno (1027m) auf. Auffällig sind die an den Straßen verteilten Häuser, kleine Ortschaften mit großen Kirchen und ohne Brunnen. Im frühen Morgengrauen strahlen sie nix aus. Kurz vor der zweiten Geheimkontrolle treffe ich auf Ralf und Boris. Boris hat sich auf einer Holzpalette niedergelassen. Phillip ist noch nicht wieder in Tritt gekommen. An der Geheim-Kontrolle verteilt Sophie heißen Tee, Croissants und gezuckertes Obst. Paradiesisch. Nach 24h stehen 375km und 5400 Höhenmeter. Der Netto-Schnitt liegt bei 18,8 km und ich noch in der Zeit.

Ralf und ich sitzen auf und fahren anfänglich gemeinsam ab. Er läßt es auf der schlechten Strasse super laufen und es wird das letzte Mal sein, daß ich ihn vor dem Ziel bewußt wahrnehme bzw. sehe.

Tag 2 / Donnerstag

In den ligurischen Alpen und folgend Apennin wird mir schnell klar, dass der zur Verfügung stehende Zeitrahmen von 75h für Leichtgewichte oder harte Männer/Frauen ausreichend sein kann, jedoch nicht unbedingt für mich und wenn überhaupt, nur unter erhöhtem Risiko mit unklarem Ausgang einzuhalten wäre. Sophie hatte in den vorangegangenen Ausgaben bereits die Zieleingangszeit bis Sonntag 18:00 Uhr verlängert. Innerhalb dieser Zeit wäre ich Finisher und nach Samstag 11 Uhr eben ein später Finisher. Diesen Gedanken kaum zu Ende gedacht, machte sich Gelassenheit breit.

Von Ralf höre ich in der Abfahrt nur noch das sich weiter entfernende Quietschen seiner Bremsen. Dann geht es richtig los. Vor Sassello führt uns die Strecke auf einer Kammstrasse über eine Abfolge scheinbar unzähliger kleiner gemeinen An- und Abstiege. Die Oberschenkel kochen und der Druck auf die Pedale nimmt spürbar zu. Für den Mann aus dem Flachland pures Gift. Das ist echt krass. Das folgende Frühstück im Cafe am Ortseingang vor Sassello fällt dementsprechend üppig, aber kurz aus. Auf der langen und relativ flachen Abfahrt in Richtung Aquila Terme überholt mich Boris mit viel Bums. Das hatte ich doch schon mal;-). Am Abzweig in Richtung Piana und Montechiaro d'Acqui treffe ich auf Hugh und Bob. Boris ruht am Wegesrand. Wir fahren gefühlt über jeden Hügel weiter, die Steigungen werden härter und liegen mit kurzen und deftigen Rampen häufig über 10%. Landschaftlich traumhaft führt es mich erneut an meine Grenzen ;-) und ich muß meinen Stiefel fahren. Steig auch schon mal ab. Einzig die weiten Ausblicke bis in die Alpen retten mich. Es folgen schöne und klangvolle Ortschaften rund um Barolo. Erstmals fahre ich komplett alleine.

In der Abenddämmerung komme ich nach kurviger Abfahrt in die Piemont Ebene hinunter und sehr theoretisch könnte ich Sampere noch in der vorgegebenen Zeit erreichen. Nach einer groben Kalkulation würde ich dann um 3 Uhr früh auf dem Dach der Mille du Sud sein. Der Überlegung folgt direkt der einzige Plattfuß. So entscheide ich mich bewußt dagegen und steuere ein Hotel in Fassano an. Vier Stunden Aufenthalt sollen eine ausgiebige Körperpflege, etwas gediegenen Schlaf und eine gute Nahrungsaufnahme ermöglichen. Die Dame an der Rezeption kuckt ungläubig und irritiert händigt sie mir den Schlüssel aus. Nach Mitternacht ziehe ich weiter. Es ist merklich kälter geworden. Eine Stunde unterwegs fahre ich an Boris und Phillip vorüber, die direkt am Strassenrand pennen. Ich werde müde. In Costigliole Saluzzo (km 540) lege ich auf der Kirchenbank eine kurze Pause ein. Das wiederhole ich in Sampere. David aus UK, nur spärlich ausgestattet und dementsprechend schlecht beieinander schlüpft mit unter meine Decke.

Tag 3 / Freitag

Ein kurzes italienisches Frühstück an der Passtrasse. Es ist immer noch eiskalt. Der Aufstieg Col Ágnel zieht sich über 60km mit einer Höhendifferenz von 2300m. Die letzten 10 Kilometer überwinden 1000 Höhenmeter bis zur Paßhöhe von 2744m. Ein Biest. Ich gehe zu Fuß. Barfuß. Das tut erstaunlich gut und um 11 Uhr mittags bin ich oben und blicke beidseitig ins Tal. Ich will schnell abwärts. Ich mag diesen Pass nicht. In der Abfahrt ist es trotz warmer Jacke und Sonne sau kalt. Nicht auszudenken, wie es in der Nacht gewesen wäre.

Ein schlampiges Mittagessen in Molines-en-Queyras auf halbem Wege ins Tal. Mit Guillestre komme ich in bekannte Gefilde und gebe Gas. Nach Embrun, dem nächsten Kontrollpunkt führt die N94, die mir (beinahe) den Zahn zieht. Die Kilometer werden spürbar zäher. In Embrun suche ich einen Brunnen auf, verweile, „atme“ eine Pizza ein und ziehe weiter. Eine wunderbare Radroute führt weiter zum Col de Manse (1.270 m), der mir Gap erspart. Erneut treffe ich auf David, der über der Karte hängt und den direktesten Weg nach Carces sucht. Etwas angestrengt. Er hatte seinen Rückflug von Marseille bereits für den Samstag Abend gebucht und BA hatten ihm die horrenden Umbuchungskosten genannt. Ich ziehe weiter.

Nach der Abfahrt vom Col de Mense geht es auf der Route Napoleon nach Norden. Der Verkehr nimmt zu. Ringsum steiles Gebirge und ich suche vergeblich den Ein- und Aufstieg. Am nördlichsten Kontrollpunkt in Ambel mache ich mich für die Nacht fertig. Ich bin längst aus der Zeit und erstmalig beschleicht mich eine unbestimmte Unruhe. Die winzige Strasse führt durch den Wald über viele Brücken in Richtung Col de Festre. Im Wald sehe ich zwischen den Bäumen überall Fratzen und gerate dazu unnötigerweise unter Zeitdruck.

Die Refüge sollte um 22:00 Uhr schließen und ich bin spät dran. Zu spät. Angekommen treffe ich "meine beiden Italiener", die sich gerade auf den Weg machen.

Ich kriege dann doch eine warme Dusche, ein super leckeres Randonneur - Omelette mit obligatorischen Bier (1664) und kann mich ins Nachtlager - einer Jurte - aufmachen. Nach drei Stunden Schlaf wird es mir so kalt, daß ich um 3 Uhr in die Nacht starte. Bei erstaunlichen 4 Grad.

Ich bekomme Hunger und es wundert mich, wie mein Körper diese Fahrt mit einem Nahrungsumfang auf Niveau eines Bürotages durchsteht. Nur angereichert durch Isostar. Wie so oft in solcher Phase erscheint mir der Kassenbereich der 24 Stunden - Tanke mit der im Gittergeflecht gefangenen Brühwurst als Paradies. Das gibt es hier leider nicht und so geht es weiter und immer weiter.

Das intensive Licht des Mondes strahlt die Gegend aus und läßt die Schönheit dieser Landschaft erahnen. Im Morgengrauen lande ich dann in einer Hotelbar (800km). Es gibt Croissants und zwei große Milchkaffee. Und eine nette Gesellschaft der Wirtin. Auch das ist paradiesisch ;-).

Tag 4 / Samstag

Es stehen noch 220km bis zum Ziel bevor. Das ist bis zum Einbruch der Dunkelheit zu schaffen. Die Sonne bringt das Licht der Provence und den Hunger hervor. In Sederon stürme ich den Supermarkt und muß mich beim Einkauf bewußt zurücknehmen. Der Mann an der Kasse nimmt es gelassen. Ich verlasse den Laden mit einem Sixpack Joghurt, Bananen und Orangensäften und Bier und setze mich neben der Kirche auf die Bank und in die Sonne.

Ich bin jetzt im Luberon und der Mt.Ventoux ist nah. Vor Revest-du-Bion und dem Plateau d'Albion quälen mich drei wunderschöne Pässe: Col de la Croix, der Col Saint-Jean und am Ende der Col du Négron (1242 m). Das ist mit vollem (!) Magen harte Arbeit, grenzt an Selbstbestrafung und wird dann mit freiem Blick auf den Mont Ventoux mehr als belohnt. Wirklich überwältigend. Ich bin überwältigt und spüre erstmalig, es schaffen zu können. Die Abfahrt ins Tal der Durance über Banon und Fourqalquier ist ein berauschendes Erlebnis. Ich hole Zeit auf und die Kilometer laufen nur so rückwärts.

In Brillane überquere ich die Durance. Es geht hoch ins Lavendelgebiet um Valensole und ich steuere gezielt die Brunnen an. Suche danach. Es ist Mittag und heiß geworden. Ich spüre den Rückenwind und fahre auf den rauen Straßen nochmals durch Riaz, zum Lac de St.Croix über unzählige kleine und längere Anstiege ein letztes Mal auf eine Hochebene bei Montmeyan. Es sind die letzten Kilometer, die mich wie so oft an meine mentale Grenze führen.

In der Hochebene treffe ich auf Bob aus Vancouver und wir legen gemeinsam (meine Rettung) die letzten wunderbaren Kilometer nach Cotignac und Carces im Abendlicht der Provence zurück. Ein glücklicher Ausklang. Ein unvergessliches Erlebnis. Danke Sophie. Danke Bernard

Impressionen einer Radfahrt



Raritäten der Provence





Friends from France,



...the US (Seattle) & Canada (Vancouver)



Am Start



der Schlucht



Klaus



Philippe



im Gespräch



Ralf



auf dem Weg nach Menton



Menton / Dinner mit Philippe



Boris in der ersten Nacht



Geheimkontrolle mit der „Göttin“ (DS) in den Seealpen



Sophie



Zahlen der ersten 24h: 373km und 5446 hm; eine Stunde Schlaf



Im Piemont und wir suchen die kleinen Straßen und Rampen ;-)



... meine neue begeisterte Beziehung zu Wasser ...

und Wein



Ausgang Piemont & Barolo in Richtung Cuneo

... des Nächtens auf dem Weg zum Agnel



der Einstieg in den Berg und die ...

initiale Startrampe > 10%



... Kette oder Sehne



30:27 ist zu lang für mich....



Weitblicke und auf dem Dach der 1000 le Sud 2015;



David



Klaus



...einmal ganz oben (ausnahmsweise☺)



und zurück in Frankreich (Guillestre)



Embrun als weiterer Kontrollpunkt



David sucht die Abkürzungen



Die letzte Kontrolle vor der dritten Nacht



... der unheimliche Weg zum Col de Festre



Breakfast can be paradise...



Das Geschenk: der frühe Morgen und das zauberhafte Licht der Provence





Im Luberon angekommen / im Tal der Durance



der heilige Berg / Mt.Ventoux und das Lavendel



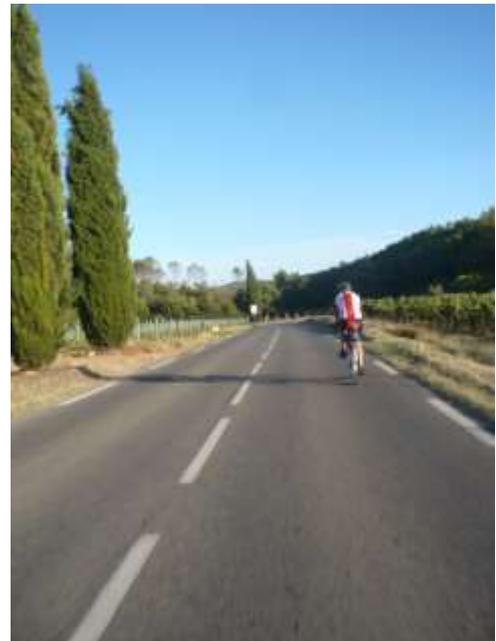
Impressionen und das geliebte Wasser



Am Lac de Saint Croix / Verdon und nur noch 50 km bis Carces



Carces in Sicht ...



Bob on the run



Am Ziel der Träume



1000 km 16.000 hm 83 h

Tage danach



Eine vorsätzliche Illusion: das Fahrtenbuch

Kontrolle	KM	Dp	Hp	h100	Tkse	Uhr	Ps	tges	Vbr	Tc	Gw	Vbrc	tgesc	Hmg	Closing
Carcès salle polyvalente	0														W 8:00
C1. Sigale - frei	126	126	2000	1587	7:00	15:00	0:00	7:00	18	8:24	1:24	15	8:24	2000	W 16:24
C2. Menton (centre) Corniche des Serres de la Madone	230	104	1800	1731	5:45	21:45	1:00	13:45:00	17	6:56	1:11	15	15:20	3800	W 23:20
C3. Sassello - frei	399	169	2400	1420	9:00	6:45	0:00	22:45:00	18	11:16	2:16	15	26:36:00	6200	T 10:36
C4. Sampeyre - frei	566	167	2700	1617	11:00	19:45	2:00	35:45:00	16	11:08	0:08	15	37:44:00	8900	T 21:44
C5. Embrun - frei	661	95	2100	2211	9:30	7:15	2:00	47:15:00	14	11:52	2:22	8	49:36:00	11000	F 09:36
C6. Ambel	735	74	1200	1622	5:00	12:15	0:00	52:15:00	14	5:24	0:24	13,3	55:00:00	12200	F15:00
C7. Maison du Col du Festre, Col du Festre - 1441 m - ab 7:00	757	22	700	3182	1:30	13:45	0:00	53:45:00	14	1:43	0:13	13,3	56:43:00	12900	F16:43
C8. Séderon - frei	842	85	1100	1294	5:40	23:25	4:00	63:25:00	13	8:22	2:42	13,3	65:05:00	14000	F 23:05
Carcès -	1001	159	1300	818	9:55	9:20	0:00	73:20:00	14	9:55	0:00	13,3	75:00:00	15300	S11:00
Summe:					64,2		9:00								0:00:00

from Carcès to Sampeyre (km 566) : 15 km/h // from Sampeyre to Embrun (km 661) : 8 km/h // from Embrun to Carcès : 13,35 km/h

av du Général de Gaulle - cross the avenue; straight to the sea - at stop sign L. and straight along the seafront (to Italie)

Sophie Matter
(+33) 06 650 44 200

