

# Mit dem Liegerad über die Apenninen

*www.pestalozzi.net/bike - 17. bis 20. August 2004*

Weihnachtszeit. Zwischen Zürich und Barcelona treffen wir vier Brüder uns, um die Radtour vom nächsten Sommer zu besprechen. 1998 sind wir zum ersten mal zusammen von Lausanne nach Lugano gefahren, über den Albrunpass, 2000 dann über die Greinaebene nach Chiavenna und Lugano. Seit dann ist jedes Jahr eine mehrtägige Tour angesagt. Cristoforo findet, es sei wieder mal Zeit für Strassenpässe, wie 2002 um den Mont Blanc. Als Liegeradfahrer musste er nämlich für Mountain-Bike-Touren immer umtrainieren. Enrico ist hingegen kategorisch "Stundenlang den Teer unter dem Lenker anstarren? Interessiert mich nicht! Wir fahren über Stock und Stein oder ich komm nicht mit!". Der Abend ist lang und der Wein ist fein. Endlich kommt die zündende Idee: Strasse ja, aber mit Liegerad. Den Blick auf die Landschaft richten statt auf den Teer vor dem Lenker! Und nicht zuletzt: etwas ganz neues. Liegeräder haben wir zwar keine, und einfach so kaufen liegt auch nicht drin. Aber eine Lösung wird sich schon finden. Tatsächlich finden wir übers Internet (futurebike.ch) Gleichgesinnte, die uns ihre Liegeräder bzw. ein Dreirad zu einem sehr günstigen Preis vermieten.

## Training

Jetzt geht es darum, uns "Aufrechten" das liegende Fahren beizubringen. Insbesondere die Muskeln für die Bergetappen anzutrainieren. Zuerst übe ich eine Weile mit dem Dreirad. Der Spassfaktor dieser Maschine ist nicht zu überbieten! Besonders abwärts auf kurvenreichen Strassen, am schönsten auf Schotter. 15 cm über der Erde wird Geschwindigkeit ein greifbarer Begriff. Genauso die Angst vor Lastwagen. Aber das Trike ist für François bestimmt, ich bringe es ihm nach Lugano. Fürs weitere Training bekomme ich ein vollgefedertes Touren-Liegerad, ein Pegasus aus Schweizer Produktion. Obwol es nicht besonders sportlich ist, hänge ich fast jeden Gummeler am Zurichsee ab, zumindest auf der Geraden. Eine reine Frage der Aerodynamik. Anders sieht es bergauf aus: 18 kg Trockengewicht und die unübliche Fahrposition fordern ihren Tribut. Unübertrefflich ist der Fahrkomfort. Sitzbeschwerden? Nackenschmerzen? Fehlanzeige. Auch nach vier Stunden am Stück ist Weiterfahren nie ein Problem. Immer erhobenen Hauptes und mit bester Aussicht.



## Die Reise

Wir planen eine zweimalige Überquerung der Apenninen: von Lugano über den Passo della Cisa ans Meer und zurück bis Parma über den Passo del Cerreto. Die ca. 500 km und gegen 3000 Höhnmeter entsprechen in etwa unserem üblichen Pensum. Ein besonders Sahnestück soll Mailand an Ferragosto sein: wie wir gehört haben, ist die Stadt dann weitgehend menschen- und autoleer. Leider werde ich kurz vor der Abreise krank und kann die Tour nur übers Telefon verfolgen - die weitere Story erzähle ich also vom Hörensagen. Am 17. August treffen wir uns bei Francesco, dem Schwager von Enrico, in Roveredo oberhalb Lugano. Blitz und Donner empfangen uns. Die Hoffnung, es sei am folgenden Morgen trocken dauert die ganze Nacht, um sich am Mogen um fünf definitiv zu zerschlagen. Aber jetzt geht's los. Achtung: Die Zeitangaben enthalten keine Pausen.

## Tag eins: Lugano - Fidenza: 235 km, 12 Stunden

Gut eingepackt fahren wir unter strömendem Regen los. Vorne Francesco auf dem Dreirad, er hat die Kurventechnik unterdessen voll im Griff. Die Anderen versuchen in der Dunkelheit, das Gleichgewicht und den Anschluss zu halten. Die ersten stauenden Zuschauer sind zwei Polizisten auf der Piazza Riforma in Lugano, die uns gleich fotografieren. Langsam wird es hell. An der Grenze zu Italien hält der Regen an, der Fahrtwind trocknet uns rasch. Wir pedalieren locker bei Tempo 30 bis 40. Für die Anfahrt

von Mailand haben wir uns ein paar Schleichwege ausgedacht. Völlig überflüssig: der Verkehr untertrifft unsere kühnsten Erwartungen. Statt über das Kopfsteinpflaster dem Naviglio Grande entlang hätten wir genau so gut auf der Hauptachse einfahren können. Nach ein paar Ehrenrunden vor dem Dom und für die Zuschauer geht's zum Frühstück. Wir haben schon zwei Stunden Verspätung. Der Himmel ist blau und die Sonne beginnt zu brennen. Um abzukürzen - oder weil wir uns verfahren haben? - leisten wir uns einen Abstecher auf die Autobahn.

Die Italiener sind ein Volk von Radfahrer. Fausto Coppi, Bianchi, Giro d'Italia ... . Aber einen Fuhrpark wie den unseren haben sie noch nie gesehen. So wird jeder Halt zu einer Show. Da wird gestaunt und gefachsimpelt was das Zeug hält. Uns hält das aber nur auf, der Weg ist noch weit. Um 14:30 erreichen wir Lodi und das Thermometer 32 Grad. Auf der Suche nach Erfrischung fragen wir in Pizzighettone eine Frau nach der nächsten Bar. Sie steht am Eingangstor eines Altersheims und meint wohl, wir seien der Zirkus. Mit einem strahlenden Lächeln nötigt sie uns in den Innenhof, wo gerade mit Alten und sehr Alten eine Art Pic-Nic stattfindet. "Guardate, una cosa mai vista (etwas noch nie Gesehenes)!" verkündet sie lauthals im ganzen Hof. Wir müssen über die Liegeräder und unsere Tour erzählen, und der Betreuerin eine Probefahrt mit dem Dreirad anbieten. Dafür bekommen wir reichlich Essen und Erfrischung. Eine Grossmutter geht sogar Bonbons für die Weiterreise kaufen. Aber der Abend naht und das Etappenziel Fidenza ist noch weit. Die Poebene zieht sich in die Länge, aus den geplanten 190 km werden 240, die Ankunftszeit 21:30. Zum Abendessen gibt es Spaghetti all'Ovolo Buono (Amanita Cesarea, alias Kaiserpilz).

### **Tag zwei: Fidenza - Mittelmeer 160 km, 1100 Höhenmeter, 11 Stunden**

Die zweite Etappe beginnt rasant: Rennen mit einem ambitionierten Velofahrer. Nur ist es zu hügelig, um unsere aerodynamische Überlegenheit auszuspielen. Am Berg holt er uns immer wieder ein. Nach einer Stunde ist Schluss mit Lustig, wir erreichen das Dorf La Salita (der Aufstieg). Nomen est Omen, ab hier geht es nur noch aufwärts, dafür steil. Die Strasse ist gut ausgebaut und grösstenteils frisch geteert, der mässige Verkehr besteht vor allem aus Motorrädern. Wir erreichen den Passo della Cisa um sechs Uhr abends. Das Abendessen im Kopf stürzen wir uns nach einer kurzen Pause den Berg hinunter. Die Abfahrt nach Pontremoli gleicht einem Seifenkistenrennen. Der tiefe Schwerpunkt und die sitzende Haltung machen Downhills mit dem Liegerad zum reinen Adrenalingeruss. Als wir das Meer in La Spezia erreichen ist es schon dunkel. Abendessen gibt es erst nach elf Uhr, dafür Fritto Misto di Mare.

### **Tag drei: Fivizzano - Parma: 130 km, 1500 Höhenmeter, 9 Stunden**

Fivizzano -Passo del Cerreto: Der letzte Weg nach oben ist mit Bewunderern gepflastert. Ein Autofahrer hält sogar mehrmals an, um die Liegefaher von allen Seiten zu begutachten und seine Kommentare abzugeben. Die Strasse ist schmal und kurvenreich, Autoverkehr gibt es kaum. Zur Mittagszeit herrscht auf dem Cerreto dichter Nebel, dem wir nach einem üppigen Mal in voller Fahrt entfliehen. Hier kommt der Spassfaktor Liegerad wieder voll zum tragen. Auf dem Weg nach Parma gibt es viel Bergab und Geradeaus. Wir halten konstant Tempo 35 bis 45, mit Spitzen von 60 und mehr. Bei weitem am schnellsten auf dieser Art von Strecke ist Enrico mit seinem Halbverschalten. Viele Italiener haben seinen gelb-schwarz gestreiften Renner Biene Maja genannt. Nach und nach verwandeln sich Wälder und schroffe Berge in Felder und Hügel. Die Sonne hinter uns wirft ein sanftes Licht auf den immer weiter werdenden Horizont. Wir fahren fast wie in Trance im gegenseitigen Windschatten, stundenlang, pausenlos. Dank Liegerad haben wir die Nasenlöcher wie Lufteinlässe im Wind und erleben intensiv die ständig wechselnden Gerüche. Meinen wir es nur, oder riechen wir tatsächlich Parmaschinken? Jedenfalls ist die Stadt nicht mehr weit. Bei Einbrechen der Dunkelheit kommt langsam Autoverkehr auf. Der letzte kulinarischen Höhepunkt erwartet uns im Ristorante Angiol d'Oro.

### **Fazit**

Die Strecke war prächtig und der gewählte Zeitpunkt (Ferragosto) optimal. Und ist das Liegerad nun besser als "normale" Räder? Für solch eine Reise schon, finden wir. Keine Sitzbeschwerden, schöne Aussicht, hohe Geschwindigkeit sprechen dafür. Einzig am Berg, da wars nicht immer eitel Freude. Gründe sind vermutlich das hohe Gewicht der verwendeten Räder (15 bis 19 kg statt den knapp 10 unserer Rennvelos) und unser ungenügendes Liegetraining.