

Kronplatz: Radeln in der Sch(l)otterhölle

von bb - Dienstag, 23. Mai 2006

<https://www.pd-f.de/2006/05/23/kronplatz-radeln-in-der-schlotterholle/>

Kult, wie war das noch einmal? Das mit dem Kult ist so eine Sache. Marketing-Strategien versuchen nicht selten, mit erheblichen Geldeinsatz belanglosen Dingen den Nimbus des Kultes überzustülpen. Doch zum Glück gilt immer noch: ohne Fans kein Kult. Und keiner sollte sich vorschreiben lassen, was und wer bei ihm Kultstatus hat. Deshalb scheren Sie sich bitte auch nicht darum, dass dieser Tagebucheintrag bei mir Kultstatus hat! Aber lesen Sie ihn – am besten, bevor am 26. Mai die Profis während des Giro d'Italia wieder einmal versuchen, den Kronplatz zu erklimmen.

Chillen vor dem Start

9:12 Uhr

„Bequemer geht's nimmer!“, denke ich mir, als ich am Morgen in Bozen aufwache. Der Autonachtzug (<http://www.autozug.de>) hat mich quasi im Schlaf nach Italien gebracht. Diese Morgensonne ist ein Traum! Sie ist bereits um neun Uhr so viel kräftiger und vitaler als die Mittagssonne in heimischen Gefilden. Ich starte den Tag mit italienischer Gelassenheit.

9:51 Uhr

Auf der Gartenterrasse des Parkhotel Laurin (<http://www.laurin.it>) bestelle ich ein herrliches Frühstück. Dieser Garten, kaum drei Fußminuten vom Bahnhof entfernt, ist ein Kleinod der Ruhe. Mit Palmen, Pool, hohen Mauern und reichlich Stille kann man hier allen Alltagsstress vergessen. Drei Stunden „Chillen“ gönne ich mir; so habe ich wenigstens ein Argument, warum ich die Bedienung um die Mittagskarte bitten kann. Bei Bruschetta und einer leichten Suppe studiere ich die Straßenkarte, denn schließlich bin ich nicht zum Faulenzen hier. Ich will den Kronplatz erstberadeln! Vor den Profis des Giro! Fünf Kilometer Schotterpiste mit bis zu 24 Prozent Steigung. Meine Beine sind locker, ich habe ein paar gute Bergeinheiten eingetaktet. Kurz: Der Held ist bereit für Heldentaten! Doch es sind noch fast 48 Stunden bis zum Start.

13:37 Uhr

Mein [Rennrad](#) hat die Reise ebenso gut verkraftet und lehnt startklar an der Hintertür des Laurin-Gartens. Das Felt FC1 ist das erste (!) Rennrad mit der neuen [Sram](#) Force Schaltung, das für eine Reportage ausgeliefert wurde. Hochsensible Fracht, Diebstahl oder Crash wären der Super-GAU! Ich beschließe, mich bei einer lockeren Fahrt südwärts Richtung Tramin am Kalterer See mit dem Schaltsystem vertraut zu machen, schließlich kann ich mir am Kronplatz keinen Schaltfehler leisten.

15:10 Uhr

Wer denkt, dass die Italiener bei Mobilität nur an Roller und Autos denken, der hat sich geschnitten. Zumindest die Verkehrsplaner in Bozen haben ihre Hausaufgaben gemacht und die Einwohner und Touristen danken es ihnen: Vorzügliche Radwege im Flusstal führen mich entspannt aus der Metropole. Urlaubsstimmung kommt auf. Und viele Rennradfahrer tun es mir gleich. So gönne ich mir ein paar „Ortschildsprints“ mit Radel-Tifosis, die 2:2 ausgehen. Ich bin zufrieden. Übrigens auch mit der Schaltung. Es ist schon famos, was Sram da auf die Räder gestellt hat: Sie umrunden über 200 Patente von Shimano und Campagnolo und entwickeln ein eigenständiges System, das weit davon entfernt ist, eine Verlegenheitslösung zu sein. Im Gegenteil: Bereits nach wenigen Kilometern hat man das Schaltprinzip nicht nur verstanden, sondern auch verinnerlicht. Ein kurzer Hebelweg gibt den Schaltzug frei, wenn man den gleichen Hebel weiter in dieselbe Richtung drückt, wird der Zug weiter gespannt. Fürs hintere Schaltwerk (rechter Hebel) heißt das: kurzer Druck und die Kette springt aufs nächstkleinere Ritzel; längerer Hebelhub und das Schaltwerk schaltet in einen leichteren Gang. Der Hebelweg reicht, um bis zu drei Gänge in einem Dreh hochzuschalten. Auf der linken Seite funktioniert es – wie immer – umgekehrt: Ein kleiner Tipp, und die Kette springt aufs kleinere Kettenblatt. Drückt man den Hebel voll durch, hebt sich die Kette wieder aufs große Blatt. Dass die Force-Gruppe zu ihrer Einführung die leichteste Komponentengruppe am Markt ist, macht die Entscheidung noch einfacher. Nach 50 Kilometern bin ich Sram-Fan!

18:48 Uhr

Einen Tag vor dem Giro-Tross treffe ich in Tramin ein. Übermorgen wird hier die Königsetappe des Giro starten (Strecke: siehe Kasten). Eingecheckt habe ich im Traminerhof von Armin Pomella (<http://www.traminerhof.it/deutsch/das-hotel/>). Der Chef radelt selbst und ist intimer Kenner der lokalen Radsportszene. Bei einem Gläschen Wein geraten wir ins Schwärmen. Anekdoten zu bald jeder Steigung der Gegend und handfeste Tipps für meine Tour am nächsten Morgen wechseln sich ab. Es wird Zeit, aus den verschwitzten Klamotten zu kommen. Schweren Herzens lasse ich Armin und ein halbvolleres Glas Wein an der Theke im Stich. Einen Schnupfen möchte ich nicht riskieren, denn der Kronplatz fordert den ganzen und gesunden Radler.

20:00 Uhr

Mein leichter Sonnenbrand auf den Oberarmen steht im krassen Kontrast zur Wettervorhersage. Glaubt man der Wetterfee, so soll das Wetter binnen der nächsten Tage umschlagen. Regen, Schnee und Minusgrade seien in den Dolomiten nicht auszuschließen.

Mittwoch, 9:00 Uhr

Armin hat mir eine perfekte Runde für den Tag zusammengestellt. Ich starte mit kleinem Gepäck auf große Tour. Zuerst geht es um den Kalterer See, dann über eine östliche Schleife nach Bozen, und am Nachmittag werde ich das Vinschgau-Tal Richtung Reschenpass hinaufradeln. Wenn Zeit, Lust und Kräfte schwinden, geht es in einer Sause zurück nach Bozen. Alles sieht nach einem perfekten Rennrad-Tag aus.

19:29 Uhr

Wow, was ein Tag! Die Stunden im Rennradsattel vergingen im Flug. Nun sitze ich bei Cobo vor den „Fischbänken“ und genieße meine schweren Beine. Eines ist klar: Für den Vortag einer Königsetappe habe ich mir ordentlich was „eingetütet“, aber der Spaß siegt doch meist. So ist das mit den Hobbys! Das macht den – guten – Unterschied zum Radprofi: Ich will radeln, er muss fahren – und gewinnen!

21:45 Uhr

Licht aus! Magnesium in der Blutbahn! Heldenträume im Schädel! Vorschuss-Laktat in den Beinen! Na dann gute Nacht ...

Donnerstag – Der große Tag: 6:00 Uhr

Das Frühstück vor einem großen Renntag ist immer ein Spagat: Natürlich sollen so viele Kalorien in die Wampe wie möglich, aber verstimmen oder überlasten darf man den Magen keinesfalls. So schlendere ich halb nervös, halb skeptisch vor dem Frühstücksbuffet hin und her und warte auf eine Eingebung.

6:15 Uhr

Toast, Ei und Orangensaft wabern zusammen mit einem Berg Müsli und Bananen in meinem Magen –eine solide Basis. Den Kaffee werde ich unterwegs unmittelbar vorm Furkelpass nachlegen. Der bildet dann die erste Zündstufe Richtung Gipfel.

7:13 Uhr

Ich nehme die Bahn bis Brixen, schließe meinen großen Rucksack am Bahnhof ein und radle das Pustertal hoch. Einrollen ist wichtig! Wer direkt vorm Hang losfährt, übersäuert schneller. Wichtig ist jedoch, locker zu fahren. Ich schalte den iPod an und rolle ostwärts das Tal hoch.

9:36 Uhr

Kaffeepause in Bruneck. Einige TV-Sendewagen haben mich bereits überholt. Es liegt Geschäftigkeit über dem Tal. Kurzer Blick zum Himmel: Es ist bedeckt, die Wolken hängen schwer und tief. Die Sonnencreme hätte ich im Schließfach am Bahnhof lassen können.

10:03 Uhr

Nach knapp 45 Kilometern erreiche ich Olang. Der Furkelpass, das erste Teilstück Richtung Kronplatz, beginnt. Das Vorspiel ist vorbei! Dramaturgisch passend setzt Nieselregen ein. Das Thermometer zeigt acht Grad. Auf der Passstation auf 1739 Meter wird es also sicher kaum vier Grad haben. „Und auf dem Kronplatz liegt Schnee“, denke ich mir und pedaliere Richtung Gassl. Der Furkelpass lässt sich vom Norden aus gut fahren. Die Landschaft bietet Ablenkung und die Steigung fällt moderat aus.

11:20 Uhr

Ich erreiche die Passhöhe. Von der Jahrmarktstimmung, wie sie sonst entlang des Giro herrscht, fehlt jede Spur. Mürrisch stehen vier Polizisten an einem Metallgatter, sie bewachen die Einfahrt zum Schotterpfad Richtung Kronplatz. Hier soll meine Tour also enden? Mit meiner Enttäuschung bin ich nicht allein: Einige italienische Rennradfans diskutieren laut und gestenreich mit den Polizisten. Fünf Minuten später treffe ich sie im Passrestaurant wieder.

11:30 Uhr

Die Stimmung im Restaurant erinnert an den Rheinischen Karneval: Alle sind kunterbunt angezogen, draußen herrscht Sauwetter, es ist reichlich Alkohol im Spiel und die Masse tobt. Allerdings gibt es einen Unterschied: Im Rheinland sind alle gut gelaunt. Hier kippt die Stimmung gerade: Die Fahrer streiken am Start in Tramin. Der Fahrersprecher fordert die Streichung des

Würzjochs wegen schlechten Wetters und möchte, dass die Etappe auf dem Furkelpass endet. Die Radsportfans sind sauer. Zum einen, weil die Strecke zum Gipfel für Hobbyfahrer gesperrt ist, zum anderen, weil die Radprofis streiken. Sie weigern sich, bei solchem Wetter über Pässe zu fahren. „Da lachen doch die Hühner!“, denke ich mir und proste einigen Radsportlern zu, die meine Meinung teilen.

12:44 Uhr

Die Profis sind unterwegs, noch ist unklar, ob sie den Kronplatz in Angriff nehmen oder auf der Seilbahnstation am Furkelpass um den Sieg sprinten. Ich sitze zusammen mit einem Dutzend Radsportfans aus der ganzen Welt an einem Tisch und wir schauen gebannt auf den Fernseher. Wer etwas zu verstehen meint, der übersetzt es für alle schnell ins Englische. Gerüchte machen die Runde, Spekulationen breiten sich aus, Meinungen treffen aufeinander. Eines ist mir sofort klar: Entweder die Profis fahren hoch – oder ich. Sofern die Profis hochfahren, werden die Polizisten vorher keine Hobbyradler auf die Strecke lassen, und nach der Giro-Etappe wird die Zeit nicht reichen. Nur wenn die Profis erfolgreich streiken, habe ich heute eine Chance zur Erstberadlung. Von dieser Sekunde an unterstütze ich einen Streik, den ich vor einigen Minuten noch als Mädchenkram abgetan habe.

13:39 Uhr

Die Etappe wird auf dem Furkelpass enden! Noch während die meisten Radsportfans wüten oder überlegen, was sie nun tun sollen, habe ich bezahlt und mich aus dem Restaurant gelümmelt: Der Berg ruft!

13:45 Uhr

An der Absperrung hat sich die Situation entspannt. Vorhin war hier noch alles voll mit Radsportlern, die mit den Aufpassern diskutierten, um doch noch vor dem Giro auf die Piste hoch zum Kronplatz gelassen zu werden. Die mürrischen Polizisten sind weg, stattdessen stehen dort vier Radsportfans in Polizeiuniform – die mich begeistert anschieben! Ich habe reichlich Gegenverkehr, denn der Giro-GAU ist eingetreten: eine Erleichterung für die Rennfahrer, aber eine Enttäuschung für die Zuschauer, die sich zu Fuß und in der Seilbahn nach oben gekämpft haben. Die Fans zieht es abwärts und 500 Meter südwärts. Dort steht ein neuer Zielbereich, den die Helfer in den letzten Stunden vorsorglich aufgebaut hatten. Keiner will den Zieleinlauf der Profis verpassen, und die Spitze des Rennens ist vielleicht noch eine Stunde entfernt. Eine einmalige Chance für mich, herauszufinden, worüber man nun eigentlich so viele Monate geredet hat!

14:01 Uhr

Zuerst möchte ich eigentlich nur den ersten Kilometer fahren, denn dann beginnt der neu verlegte Spezialbelag, und den möchte ich sofort auf seine Rennrad-Tauglichkeit testen. Dann lenkt mich ein Schild ab, das in der ersten Kurve gepflückt ist. Alle 13 Kehren sind einem verstorbenen Giro-Sieger gewidmet; den Anfang macht Geatano Belloni, der die Italien-Rundfahrt 1920 für sich entschied. Mit 34/26 kurbele ich am Konterfei des Italieners vorbei, dann erwartet mich die erste 20-Prozent-Rampe. Im Sitzen zu fahren ist hier nur schwer möglich, doch sobald man aus dem Sattel geht, verliert die Steigung ihre Schrecken. Dass vor mir noch ein paar Rennradfahrer durch den Regen kreuzen, gibt mir zusätzliche Motivation. So geht das vielleicht 600 Meter, dann führt der Asphaltweg in den dichten Bergwald, wird zur festgewalzten Naturstraße und außerdem deutlich flacher. Absteigen, umdrehen und wieder runterfahren? Nein, das ist für mich keine Option! Ein paar nassen Profis dabei zuschauen, wie sie sich in die Teamwagen retten? Macht das Sinn, bringt das Spaß? Dann doch lieber den steilsten Berg des Giro – beziehungsweise was der steilste Berg des Giro hätte sein sollen – stellvertretend für die Rennfahrer bezwingen! Für Zabel & Co. zu steil und kalt, für mich gerade recht!

14:13 Uhr: Helden radeln gegen den Strom

Also bleibe ich im Sattel, packe den Lenker fester und rolle den vor mir fahrenden Sportler auf. Nach oben scheint außer uns beiden niemand unterwegs zu sein, dafür wird nun der Gegenverkehr immer stärker: Mountainbiker, die die Kurven schneiden, und Wanderer, die im Eiltempo in Richtung Furkelpass unterwegs sind, erschweren das Vorankommen. Stundenlang haben sie im Schneetreiben des Kronplatzes auf ihre Helden gewartet – nun müssen sie sich sputen, um überhaupt noch etwas vom Giro mitzubekommen.

14:19 Uhr: Jubel aus dem Stimmungstief

Hier und da ernte ich anerkennende Rufe, Anfeuerungen und sogar einen freundschaftlichen Klaps auf den Rücken – faire Gesten trotz der nicht gerade ausgelassenen Stimmung der Radsportfans. Kurve um Kurve geht es nach oben, immer wieder muss ich aus dem Sattel gehen, wenn die Menschenmassen mich an die steile Innenseite der Kehren drängen. Der Straßenbelag ist überraschend fest, wenn man bedenkt, dass seine angeblich geringe Belastbarkeit der Grund dafür war, keine Radfahrer auf die Strecke zu lassen. Der lose Split lässt immer wieder mein Hinterrad durchrutschen und macht mich nervös: Bloß keinen Defekt erleiden – auf der Felge werde ich den Gipfel kaum erreichen. Dann lässt der Menschenstrom plötzlich nach.

14:24 Uhr: Mit Jacques Anquetil über die Hochebene

Ich kämpfe mich durch die vorletzte Kurve; von seinem rosa Plakat grinst Jacques Anquetil auf mich herab. Dann sehe ich eine Gerade vor mir, die ins Nichts zu führen scheint – ich habe die Baumgrenze überschritten. Die nächsten 1,3 Kilometer verläuft die Strecke fast flach, längs zu den Höhenlinien. Windböen treiben mir den Schneeregen entgegen, die Sicht beträgt kaum 30 Meter. Hier und da tauchen verlorene Gestalten aus dem Nebel auf – für sie ist der Giro zumindest für heute zu Ende. Fast euphorisch schalte ich hoch; ein kurzes Gefällestück nutze ich, um richtig in Schwung zu kommen.

14:30 Uhr: Ideale Aufstiegstemperatur

Unter der Regenjacke ist die Kälte kaum zu spüren, dafür genieße ich das sichere Gefühl, in wenigen Minuten als einer der wenigen Rennradfahrer den Kronplatz zu erreichen. Eigentlich ein ideales Wetter zum Gipfelradeln: endlich mal steile Rampen fahren, ohne zu schwitzen! Ich umkurve zwei Lieferwagen, deren Besatzungen Absperrungen einsammeln, dann sehe ich die letzte Kehre mit dem Antlitz Marco Pantanis vor mir, der Giro-Sieger von 1998. Eine scharfe Linkskurve, und eine nebelverhangene Steilwand baut sich vor mir auf. Das sind sie also, die gefürchteten 24 Prozent, der letzte Kilometer. War es Giro-Favorit Ivan Basso, der sagte: „Wenn du hier anhalten musst, kommst du nicht wieder aufs Rad“?

14:33 Uhr: Gefahr von hinten

Genau das blüht mir nun, denn hinter mir höre ich die hochdrehenden Motoren der zwei Lastwagen. Hier und da bedeckt dünner Schneematsch die Straße – wer hier mit dem LKW hochkommen will, kann nicht auf einen Radfahrer im Kriechgang Rücksicht nehmen. Ich fahre so weit rechts wie möglich und der erste Lastwagen rauscht an mir vorbei, zieht eine Windfahne hinter sich her, die mich schwanken lässt.

14:34 Uhr: Anfahren bei 23 Prozent

Keine Chance – ich nehme den Fuß aus dem Pedal und rette mich ins Bankett, und mit Zentimeterabstand passiert mich das zweite Fahrzeug. Moralisch stelle ich mich schon aufs Schieben ein, doch irgendwie gelingt es mir, wieder in Gang zu kommen, mit

dem Fuß gerade rechtzeitig ins Pedal zu klicken. Ich will aus dem Sattel gehen, doch sofort rutscht der Hinterreifen durch; ich will mich setzen, doch schon verliert das Vorderrad den Bodenkontakt. Ganz weit vorne auf der Sattelnase klemmend, kann ich noch gerade so die Pedale drehen, und irgendwie geht es weiter. Rechts und links tauchen Holzzäune aus dem Nebel auf, über mir tönt das Rumpeln der Seilbahn zum Gipfel. Ein kleiner Rechtsknick in der Straße, die nun minimal flacher geworden ist, drei Gestalten im Nebel, die langsam nach oben marschieren. Ich bin so außer Atem, dass ich nicht rufen kann, schlängele mich zwischen den überraschten Fußgängern hindurch.

14:38 Uhr: Das ver(w)eiste Dach des Giro

Ein letztes Mal passiere ich die Lieferwagen, dann empfängt mich die schmutzig-weiße Ebene des Kronplatzes: minus zwei Grad, ein scharfer Wind, der die Schneeflocken vor sich herreibt und eine dünne Schneeschicht auf dem matschigen Boden, auf dem ich kaum vorankomme. Ich rolle aus, lasse meine Blicke schweifen. Etwas unter mir im Nebel liegt die Seilbahn-Station, weiter hinten das Restaurant, in dem ich schon heute Mittag war. Genau vor mir jedoch sehe ich ein großes Bierzelt, vor dem Eingang zwei Leute, die aufpassen, dass niemand ohne VIP-Card reinkommt.

14:41 Uhr: Nur der VIP hat's warm

Eine VIP-Card? Seit heute früh baumelt mir so etwas um den Hals! Als ich mein Rennrad in das warme Zeltinnere schiebe, wird es für einen Moment still – dann umgibt mich eine Mensentraube und italienisch-deutsches Sprachdurcheinander: „Zum Kronplatz!“ – „Mit dem Rennrad?“ – „Aber das Wetter ...!“ – „Und der Belag?“ Gerührt fällt mir eine ältere Dame im blauen Pulli mit dem Kronplatz-Logo um den Hals: „Sie sind der erste Rennradfahrer, der es heute bis hierher geschafft hat!“ Auch Danny Kastlunger, der Technische Direktor des Organisationskomitees, will von mir wissen, wie sich der neue Straßenbelag unter den dünnen Rennreifen angefühlt hat. Der Frust über die Verkürzung der Etappe ist ihm und seiner Mannschaft anzumerken, nun muss ich als Beweis dafür herhalten, dass die Strecke sehr wohl gut befahrbar ist.

Unterkühlt und überglücklich

Ein Reporter der lokalen Tageszeitung Alto Adige nutzt noch schnell die Gelegenheit zu einem Interview, um endlich Strecken-Infos aus erster Hand zu bekommen, dann verabschiede ich mich von den freundlichen Zeltgenossen und bahne mir meinen Weg durch den Schneematsch zur Seilbahn. Auch hier treffen mich immer wieder erstaunte Blicke, als ich mein Rennrad durch das Durcheinander der Ausrüstungsgegenstände schiebe, die vom Giro-Personal wieder ins Tal befördert werden. Dann entschebe ich dem Kronplatz in Richtung Ferkelpass – durchgefroren, aber hochzufrieden.

Kronplatz mit Außenseitersieg!

Genau in dem Moment, als ich in der Talstation ankomme, läuft das Hauptfeld des Giro ein. Der Jubel der Zuschauer ist verhalten, die Atmosphäre angespannt statt ausgelassen. Ich schiebe mein Rad durchs Gewühl, zum Gipfelrestaurant. Nach meinem Besuch auf dem Dach des Giro habe ich für die Radprofis heute keinen Blick mehr.

Giro d'Italia 2008 – Kronplatz für Kurzentschlossene:

Anreise am besten mit dem Zug (Ab München per IC/ICE unkompliziert), wer weiter nördlich startet, sollte einen Nacht- oder Autozug nehmen. Das Rad kann mein einfach in einen Bettbezug oder eine spezielle Radtasche verpacken. Man sollte auf jeden Fall von Norden auf den Ferkelpass fahren, die andere Seite ist beim Giro entweder überlastet oder bereits gesperrt! Am Renntag, dem 26.05.2008, werden ab den Morgenstunden die großen Umlaufbahnen des Kronplatz in Betrieb sein: in

Bruneck/Reischach die Kabinenbahnen Kronplatz 1 + 2 und Kronplatz 2000, in Olang die Kabinenbahnen Olang 1 + 2 und in St. Vigil die Kabinenbahnen Miara, Col Toronn und Ruis. Insgesamt können diese modernen Lifte rund 10.000 Personen in der Stunde befördern. Die Lifte in St. Vigil werden Vorzugseingänge für das involvierte Personal, die Presse und Mitarbeiter haben, die aus logistischen Gründen gegenüber dem zahlenden Publikum einen bevorzugten Zugang haben werden. Die Zuschauer können eine Tageskarte kaufen, der Preis ist zehn Euro für Erwachsene und fünf Euro für Jugendliche bis 16 Jahren. Damit kann man den ganzen Tag die Lifte verwenden, um das Rennen an verschiedenen Orten zu verfolgen. Saisonkarten 2007/2008 für den Kronplatz behalten ihre Gültigkeit. Es empfiehlt sich daher, die Lifte in Reischach und in Olang zu benutzen, da dort auch große Parkplätze zur Verfügung stehen werden, im Gegensatz zu St. Vigil, wo der Platz beschränkt und für die Organisation reserviert ist. Ausgehend von Reischach und Olang kann man in 45 Minuten St. Vigil mit den Liften erreichen.

Die Etappe

Die 16. Etappe des 91. Giro d'Italia findet am 26. Mai 2008 statt und wird als Bergzeitfahren ausgetragen. Der Start erfolgt am Hallenbadplatz von St. Vigil in Enneberg (Südtirol) auf 1.200 Meter Meereshöhe, das Ziel ist am Kronplatz auf 2.275 Meter. Auf einer Streckenlänge von 18,75 km sind mehr als 1000 Höhenmeter zu bewältigen. Die letzten fünf Kilometer sind Schotterstraße und weisen Steigungen von 16 % und 24 % auf. Die Schotterstrecke besteht aus einem Geröll-Zement-Gemisch, das den Untergrund der Strecke zwar festigt und drainiert, jedoch ansonsten weitestgehend natürlich belässt. Weite Teile der Schotterstrecke wurden mit einer zehn bis zwölf Zentimeter dicken Schicht überzogen, den Rest hat man mit Walzen schön angedrückt. Die gesamte Strecke zwischen dem Furkelpass und dem Gipfel des Kronplatzes wird bis zum Eintreffen des Giro d'Italia für die Öffentlichkeit gesperrt sein. Es wird deshalb nicht möglich sein, die Teilstrecke zu besichtigen oder gar mit dem Fahrrad zu testen.

Der Kronplatz

Der Kronplatz ist ein Rundberg von 2.275 Meter Höhe, der sich genau an der geologischen und geographischen Grenze zwischen den Alpen und den Dolomiten befindet. Südlich der Erhebung liegt das Gadertal, nördlich das Pustertal. Die wichtigsten Ortschaften an den Berghängen sind St. Vigil in Enneberg, Bruneck und Olang, von wo aus die großen Bergbahnen starten und zum Gipfel führen. Im Winter ist der Kronplatz eines der bedeutendsten Skigebiete Südtirols, mit 100 Kilometer Pisten und 32 modernsten Aufstiegsanlagen. Im Sommer ist der Berg als Wandergebiet sehr attraktiv, vor allem wegen des unbeschreiblichen Panoramas, das sich dem Besucher auftut: 360° Bergwelt. Am Gipfel steht die „Concordia 2000“, eine riesige Friedensglocke von über 18 Tonnen Gewicht.

Die gewidmeten Kehren

Um die großen Giro-Sieger der Vergangenheit zu ehren, werden die 13 Kehren der Schotterstraße zum Kronplatz bereits verstorbenen Giro-Champions gewidmet. Mit grafisch gestalteten PVC-Paneels der Größe 1,40 x 1 m soll einerseits die Widmung sichtbar gemacht, andererseits die Orientierung auf der langen Strecke verbessert werden. Hier die Liste der Namen: (13) Gaetano (Tano) Belloni, (12) Costante Girardengo, (11) Giovanni Brunero, (10) Alfredo Binda, (9) Learco Guerra, (8) Giovanni Valetti, (7) Gino Bartali, (6) Hugo Koblet, (5) Fausto Coppi, (4) Gastone Nencini, (3) Charly Gaul, (2) Jacques Anquetil, (1) Marco Pantani. Übrigens: Die Paneels werden als „Mitbringsel“ dieser historischen Etappe des Giro d'Italia bereits ab dem 19. Mai 2008 auf www.ebay.it versteigert. Eine einmalige Chance für Souvenirjäger oder radbegeisterte Sammler.

[Bildauswahl zum Thema \(0 Bilder\)](#)

Passende Themen beim pd-f:

[Einfach mehr Spaß auf dem Mountainbike: Das Ende des Umwerfers](#)

[Radreise im Winter: Trondheim-Oslo – The Other Way Round](#)

[Rad am Ring: Mit dem Hot Rod durch die Grüne Hölle](#)

[Mountainbike-Geometrie: die unterschätzte Größe](#)

Passendes Bildmaterial