

RennRad

19 REGEN-JACKEN

WASSERDICHT

GETESTET - AB 85 €

300 KILOMETER NONSTOP

Report & Vorbereitung: mehr Ausdauer – Events & Training

Die besten Ziele: Routen, Wetter, Preise

EXTRA: TRAININGSLAGER

Touren & Tipps: Mallorca, Gran Canaria, Gardasee & viel mehr

RADRENNEN & ABENTEUER

Afrikas ‚Tour de France‘: 1300 Kilometer durch Burkina Faso

TRAINING: GEPLANT IN FORM

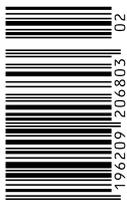
Der Formaufbau-Prozess: die Grundlagen, Einheiten & Pläne

EIFEL: GRAVEL-ERLEBNIS

Reportage: Natur & Radrennen im grünen Westen Deutschlands

TRAUMRÄDER

RADTEST: 13 TOPMODELLE VON CANYON, SCOTT, ENVE, FESTKA, TREK & CO.



4 196209 206803 02

FALKENJAGD ARISTOS R SPEEDGRAVEL
PARAPERANEMOS



GET THE

GETFAST



EXPLORE OUR
FULL RANGE
OF GRAVELBIKES
ONLINE

www.falkenjagd-bikes.de
www.parapera-bikes.de



FALKENJAGD



PARAPERANEMOS



TRAUMRÄDER & TRAININGSLAGER

Sie sind besonders, leicht, schnell, selten, innovativ: Die elf Renn- und zwei Gravel-Räder im Testfeld dieser RennRad-Ausgabe. Sie sind für Viele potenzielle Traumräder. Vertreten sind sowohl Aero-Rennräder als auch komfortorientierte Allround-Modelle. Das Gewicht des leichtesten Test-Modells, des Storck Aernario.3 Pro: 6,61 Kilogramm. Im Fokus unseres zweiten großen Vergleichstests, dem zwölf Seiten dieses Magazins gewidmet sind: Regen-Radbekleidung. Wir haben 19 radspezifische wasserdichte Jacken ausgiebig getestet und verglichen. Die Ergebnisse dieses Dauer-Tests finden Sie auf den folgenden Seiten. Ein weiterer Schwerpunkt dieses Hefts lautet: Training – Hintergründe, Basiswissen, Pläne und Tipps. Dazu bieten wir einen großen Ein- und Überblick zur passenden Trainingsplanung und -Durchführung, die teils nötig sind, um seine Ziele zu erreichen: Wege zu mehr Leistung – aerob und anaerob, Tempo-

härte, Zeitfahren, Berge und Radmarathons, Trainings- und Ernährungsmethoden plus Trainingspläne. Wir liefern Antworten auf viele der großen Fragen. Passend dazu haben wir acht der Top-Trainingslager-Destinationen ausgewählt und stellen sie im Rahmen eines Vergleichs vor: von dem „Klassiker“ Mallorca über Madeira bis zum Gardasee und der Costa Blanca. Wir liefern die Vor- und Nachteile, Insider-Tipps und je einige der Top-Rennrad-Touren der jeweiligen Region. Der Winter ist die Zeit der Planung, der Träume – und der Vorbereitung. Wir vom RennRad-Team wünschen Ihnen viel Spaß und Erfolg dabei.

David Binnig

David Binnig | Chefredakteur



ZAHL
DES
MONATS 1

6,61
KILOGRAMM

wiegt das Storck Aernario.3 Pro, das leichteste Rad des aktuellen Testfeldes. Den Radtest finden Sie ab der **Seite 58**.

ZAHL
DES
MONATS 2

3790
HÖHENMETER

umfasst eine der Top-Touren unseres Trainingslager-Spezials, eine Strecke auf Gran Canaria. Mehr Regionen finden Sie ab der **Seite 44**.

16



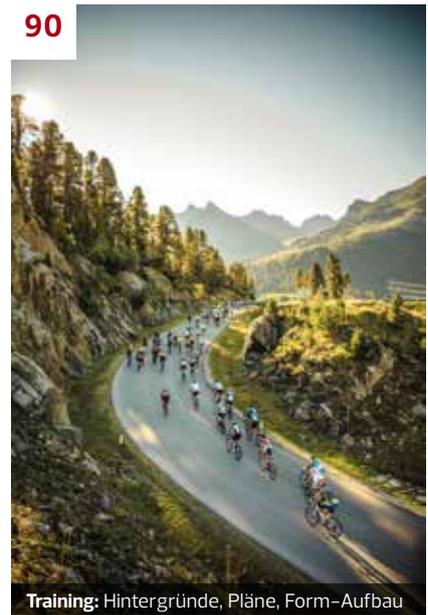
Afrika: Hitze, Staub, Abenteuer – die Tour du Faso. 1300 Kilometer, zehn Etappen. Die Reportage zu Afrikas wichtigstem Radrennen

44



Trainingslager-Spezial: Mallorca, Girona, Gardasee & mehr. Mit Touren & Trainingstipps

90



Training: Hintergründe, Pläne, Form-Aufbau

58



Radtest: 13 Traum-Räder im großen Spezial-Test – schnell, leicht, außergewöhnlich

Titelbild: snorrithornphotography
Ort: Island



INHALT

AUSGABE 1-2 | 2023



ERFAHREN

Auftakt: Menschen, Szene, Geschichten 10
News, Termine, Leitartikel: Die Probleme und Risiken des Leistungssports. Einblicke, Zahlen, Argumente

Reportage: 1300 Kilometer, zehn Etappen 16
Die Tour du Faso ist Afrikas wichtigstes Radrennen. Von Kultur, Hitze und Erlebnissen. Die Reportage

Portrait: Vom Wiedereinstieg zum Radprofi 28
Ricarda Bauernfeind zählt zu den talentiertesten Fahrerinnen Deutschlands. Hintergründe & Einblicke

Langstrecke: 300 Kilometer an einem Tag 36
Auf der Langdistanz über den Großglockner: der Selbstversuch. Plus: Pässe & Touren in Österreich

Trainingslager: Mallorca, Gardasee & mehr 44
Tipps für das Frühjahr: Top-Ziele mit Wärme, Sonne, Ruhe und Bergen. Mit Touren und Trainingstipps

TEST & TECHNIK

Neuheiten: Reifen, Bekleidung, Räder & mehr 54
Reifen von Schwalbe, Bianchis neues Aero-Bike Oltre RC, Canyons neues Triathlonrad und vieles mehr

Radtest-Spezial: 13 Traum-Rennräder 58
Schnell, leicht, steif, hochwertig, außergewöhnlich: 13 High-End-Top-Modelle im großen Vergleichstest

Kaufberatung: Regenbekleidung im Test 72
19 wasserdichte Regenjacken aller Preisklassen im großen Vergleichstest. Mit Tipps zur Pflege

TRAINING

Auftakt: Wissen, Tipps & Fitness-Rezepte 88
Studie: Formerhalt mit 30-sekündigen Sprints. Plus: Rezept – Essen wie die Bora-hansgrohe-Profis

Training: Vorbereitung, Pläne & Formaufbau 90
In Top-Form zum Saisonhöhepunkt: Hintergründe, Trainingspläne und Ernährung für mehr Leistung

Winter-Training: Kurze & lange Einheiten 102
Tipps für das Training an freien Wintertagen. Einblicke und Pläne des Granfondo-Weltmeisters

PELOTON

Profi-Radsport: der Generationswechsel 106
Valverde, Nibali, Dumoulin und Gilbert – alle beendeten nach der Saison 2022 ihre Karrieren

Saison-Highlights: Siege & Leistungsdaten 110
Favoriten- und Überraschungssiege, Wattwerte und Comebacks: die Highlights der Saison 2022

Tour de France 2023: Strecke & Anstiege 114
Vier Bergankünfte, ein Einzelzeitfahren, acht Bergetappen. Die wichtigsten Etappen & Infos

REISE

Touren, Matsch, Rennen: durch die Eifel 120
Steile Anstiege, technische Abfahrten. Asphalt, Schotter, Singletrails: Gravel-Touren in der Eifel

Impressum Seite 119

ER·FAHR·EN





RADMARATHONS & SAISONZIELE

138 Kilometer, 4230 Höhenmeter, 9000 Starter – das sind die Zahlen, die den Maratona dles Dolomites definieren. Für viele Radsportler gilt er als der Radmarathon mit der landschaftlich schönsten Strecke überhaupt. Die Route ab dem Startort La Villa in Alta Badia führt über die Pässe Campolongo, Pordoi, Sella, Gardena, Giau, Falzarego und Valparola. Die meisten dieser Pässe sind recht rhythmisch und gleichmäßig zu fahren – nicht so der Passo di Giau. Seine Daten: 9,5 Kilometer, 849 Höhenmeter. Die durchschnittliche Steigung: 8,9 Prozent. Der „Maratona“ ist eines von vielen potenziellen Saisonzielen für den nächsten Sommer. Der Termin: 2. Juli 2023. Weitere Top-Events und Traumstrecken stellen wir in der nächsten RennRad-Ausgabe vor. Eine große Reportage über das Erlebnis Maratona dles Dolomites finden Sie auf der RennRad-Website unter: www.bit.ly/maratona-rennrad

Foto: Alex Moling

ER·FAHR·EN





PASS-FAHRTEN & SKI-TOUREN

Rad und Ski: Gegenwart und Zukunft auf einem Bild – und das in einer Region, die für beides steht. Anton „Toni“ Palzer war einst einer der besten Skibergsteiger der Welt. Vor der Saison 2021 wechselte er die Sportart – und wurde Radprofi im deutschen Top-Team Bora-Hansgrohe. Im September verlängerte er seinen Vertrag dort. Und: Er kehrte, zumindest kurzfristig während des Team-Saisonabschluss-Wochenendes im Ötztal, zu seinen sportlichen Wurzeln zurück. Er fuhr mit den Skiern auf dem Rücken zum Rettenbachferner. Die Daten des Anstiegs: 15,4 Kilometer, mit 1600 Höhenmetern. Die anderen Radprofis des Teams profitierten dort auf Schnee von einem sehr prominenten Skilehrer: dem zweimaligen Olympiasieger Benjamin Raich. Einen großen Artikel zu weiteren Quereinsteigern in den Profi-Radsport finden Sie in der RennRad-Ausgabe 11/12-2022.

Foto: Ötztal Tourismus/Stefan Kothner





ISLAND: ABENTEUER & RADRENNEN

Isländisches Hochland, dunkle Lavafelder, eine schroffe Landschaft, unberechenbares Wetter – das sind die Rahmenbedingungen bei „The Rift“, einem Gravel-Rennen auf Island. Die Daten der Strecke: 200 Kilometer, 2163 Höhenmeter. Das Zeitlimit: 14 Stunden. Der Untergrund, auf dem das Rennen größtenteils verläuft, wurde von zahlreichen Vulkanausbrüchen geschaffen: dunkler poröser Stein. Dazu: Matsch, Schlamm, Schotter. Auf Island gab es in den vergangenen 1200 Jahren 51 große Ausbrüche. Einer der folgenschwersten war jener des Eyjafjallajökull 2010. Der Start des Gravel-Rennens erfolgt in der kleinen Stadt Hvolsvöllur an der Südküste. Von dort aus führt die Strecke vorbei an Wasserfällen, schwarzen Sandstränden, Gletschern und der berühmten Jökulsárlón-Lagune im Osten der Insel. Die Fahrer umrunden im Verlauf des Rennens den Hekla, den aktivsten Vulkan Islands. Die Route beinhaltet zudem fünf Verpflegungsstationen. Vier davon sind Checkpoints, die man innerhalb einer gewissen Zeit erreichen muss, um im Zeitlimit zu bleiben. 2023 findet das Rennen zum vierten Mal statt. Das Datum: 22. Juli. Weitere Informationen finden Sie unter: www.therift.bike

Fotos: Sportshot, Katharina Stürmer, Campagnolo, The Rift Gravel Race Iceland



GIRONA: 13.000 HÖHENMETER

Extrem: Allein durch die Provinz Girona – 700 Kilometer und fast 13.000 Höhenmeter in maximal 80 Stunden. Das sind die Daten des Ride Across Girona. Er findet 2023 vom 26. bis zum 29. August statt. Die Strecke führt auf meist wenig befahrenen Straßen durch die drei Regionen Pyrenäen, Costa Brava, Emporda sowie das Vulkan-Gebiet von La Garrotxa im Landesinneren. Die Teilnehmer müssen dabei unter anderem über die Pässe Col de la Creueta, Col de Toses und Col de Jou fahren. Eines der Streckenhighlights ist zudem das Skigebiet Vallter 2000 – mit der höchsten asphaltierten Bergstraße in Katalonien, die auf über 2000 Meter Höhe führt. Das Ziel ist der Rocacorba, der Hausberg Gironas. Dessen Daten: 12,3 Kilometer, 797 Höhenmeter. Weitere Event-Informationen finden Sie auf der Website des RAG-Veranstalters: www.tarmacways.cc



RACE: 28 PROZENT STEIGUNG

1,26 Kilometer, 161 Höhenmeter. Die durchschnittliche Steigung: 12,7 Prozent. Die maximale Steigung: 28 Prozent – das sind die Daten des Hill Climb Odenwald an der Hornbacher Steige, dem wohl steilsten Anstieg des Odenwalds in der Nähe der Stadt Buchen. Die Veranstaltung fand am 8. Oktober 2022 zum ersten Mal statt. Das Besondere am Hill Climb-Format: der Wettkampfmodus. In kleineren Gruppen qualifizieren sich die Schnellsten mittels des Ausscheidungsverfahrens für die nächste Runde. Die schnellsten Teilnehmer treffen im Finale aufeinander. Veranstalter ist das Radsportteam MB-Rad-Sport Racing. Bei den Damen siegte Lorena Krotz, die Verlobte des World-Tour-Profis Jonas Rutsch. Bei den Männern gewann Christof Feichtinger. Auch 2023 findet die Veranstaltung im Oktober statt. Weitere Informationen finden Sie unter: www.bit.ly/hill-climb-odenwald

Die Probleme und Risiken des Leistungssports. Einblicke, Zahlen, Argumente.

„Es ist das Letzte, was man seinen Kindern wünscht: dass sie sich verbissen durchs Leben quälen. Deshalb verbiete ich meinen Kindern Spitzensport.“ Dies schrieb der Journalist Hansruedi Kugler in einem Kommentar für die Luzerner Zeitung. Dies. Und: „Vom Radprofi Oscar Camenzind über die Triathletin Brigitte McMahon bis zum Sprinter Alex Wilson wurde imposant die Schattenseite dieser ehemaligen Medienlieblinge ausgeleuchtet. Nicht mal der Schwingsport, Symbol bodenständiger Swissness, ist vom gedopten Leistungswahn verschont. Was sage ich meinen eigenen sportverrückten Kindern? (...) Zieht man der Tochter fürsorglich Skihelm und Rückenpanzer an, nur damit sie sich dann beim Skirennen übermotiviert die Kreuzbänder reißt und das Knie verdreht? Kauft man der Tochter ein herziges Tanzröckchen, nur damit sie sich später mit Schmerzmitteln vollgepumpt zum Trainingsdrill schleppt? Alles in der Hoffnung, als junge Frauen würden sie dann mal zuoberst auf irgendeinem Podest stehen? Zynischer geht's ja nicht. Körperliche und psychische Unversehrtheit sind ein Menschenrecht, und dieses muss man konkret einfordern.“ Der Autor spielt auf mehrere Skandale des Schweizer Sports an: Unter anderem auf den Dopingfall des Sprinters Alex Wilson, der den Schweizer Rekord im 100- und im 200-Meter-Lauf hält – und auf „die Magglingen-Protokolle“. Darin schildern ehemalige Spitzenturnerinnen, wie sie im dortigen Leistungszentrum des Schweizerischen Turnverbands gedemütigt wurden. Was sie dort erlebt haben: „Magglingen verändert dich“, gab die Rhythmische Gymnastin Lisa Rusconi zu Protokoll. „Ich hatte keine Gefühle mehr. Ich habe vom Kopf an abwärts nichts mehr gespürt. Ich musste wieder lernen, zu verstehen, dass ich Hunger habe. Oder dass ich aufhören muss, wenn etwas wehtut. Es kam vor, dass ich im Training ohnmächtig wurde. Wir durften selten etwas trinken während des Trainings. Abends kam ich mit weißen, ausgetrockneten Lippen zur Gastfamilie.“ Eine andere Athletin, Marine Périchon, erinnert sich: „Im Trainingslager wusste ich

LEITARTIKEL

von David Binnig

SPITZEN SPORT

nicht mehr, ob es Tag oder Nacht ist, so lange behielt man uns in der Halle. Mit der Zeit verlor ich die Verbindung zu meinem Körper. Ich wurde ein Roboter, der keinen Schmerz empfand. Wir durften nichts essen, nichts trinken. Als ich vor Erschöpfung zusammenklappte, zeigte die Trainerin auf einen leeren Plastiksack: ‚Schau, Marine, das bist du. Du bist nichts.‘ Ich glaubte ihr. Ich war schon so kaputt, dass ich dachte: Ja, sie hat recht. Das bin ich. Ich bin ein Nichts. Dann riss sie den Sack in zwei Teile.“ Die Magglingen-Protokolle handeln von psychischem Druck, Depressionen, Angst, Ess- und posttraumatischen Belastungsstörungen. Es ist ein Themenbereich, der oft im Dunkeln bleibt – eine Thematik, die aufgearbeitet werden muss. Kunstturnen und Rhythmische Gymnastik sind Sportarten, bei denen man in der Regel in einem sehr jungen Alter an seinem Leistungsmaximum ist. „Anders als in den meisten Sportarten sind die Athletinnen nicht dann am leistungsfähigsten, wenn sie erwachsen sind“, schreibt die Luzerner Zeitung. „Sie sind dann am beweglichsten, wenn ihr Körper dem eines Mädchens ähnelt. Überehergeizige Trainer drängen Athletinnen zum Hungern, damit sich der Körper in der Pubertät nicht verändert.“ Auch im

Schweizer Synchronschwimmen soll es ähnliche Vorfälle des Machtmissbrauchs gegeben haben. Mehrere Schwimmerinnen brachten im Juni 2022 schwere Vorwürfe gegen Verantwortliche vor. „Ich habe das Gefühl, in dieser Welt bist du kein Mensch“, sagte etwa die 23-jährige Joelle Peschl, die inzwischen vom Leistungssport zurückgetreten ist. In dieser Welt herrschte demnach „ein Klima der Angst“. Diese Welt – das ist der Spitzensport. Eine potenzielle Gegenwelt zum Alltag. Mit teils eigenen anderen Werten, anderen sozialen Strukturen und anderen Prioritäten. Ich war einst ein Teil dieser Welt. Einen prägenden Teil meines Lebens lang: im Alter von 14 bis 21 Jahren.

Umfang & Intensität

Hansruedi Kuglers Sicht ist nachvollziehbar. Und doch ist sein Schluss, seinen Kindern das Leistungssport-Treiben pauschal zu verbieten – abgesehen von dem moralisch-ethischen Aspekt der Fremdbestimmung und des potenziellen damit einhergehenden psychologisch-sozialen Konflikts innerhalb einer Familie – nun ja: pauschal. Und somit eine quasi-populistische Vereinfachung und Verkürzung. Die intelligentere Antwort auf die Frage „sollen Kinder beziehungsweise Jugendliche, beziehungsweise die eigenen Kinder, Leistungssport treiben oder nicht“, würde lauten: Es kommt darauf an. Zum Beispiel auf die W-Fragen: wer, wann, was, wieviel? Ist es „zu viel“, wenn 13-Jährige drei Mal pro Woche 60 bis 90 Minuten zum Fußballtraining gehen und am Wochenende bei einem Spiel dabei sind? Ist es „zu viel“, wenn ein 15-Jähriger, zwei, drei oder vier Mal pro Woche nach der Schule auf sein Rad steigt und am Wochenende ein Rennen fährt? Wenn er das will? Wenn er Spaß daran hat? Zu suggerieren, Leistungssport sei pauschal mit „Trainingdrill“, psychischem Missbrauch und einem Zugrunderichten des eigenen Körpers gleichzusetzen, ist populistisch, unseriös, falsch und unfair. Man „wirft“ kein Kind in die Welt des Spitzensports. In den Spitzensport entwickelt man sich. Man wächst hinein. In jedem Jahr, das man dabeibleibt, ein wenig mehr. Die Übergänge vom „normalen“ Vereins- in den Leistungssport sind fließend. Was soll man denn also

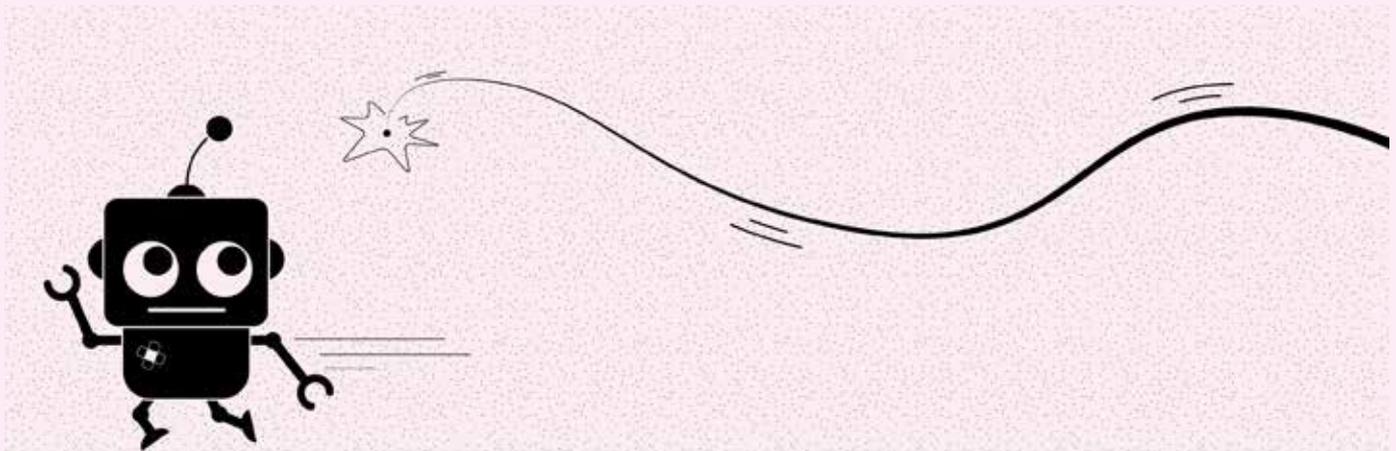
Trainer einem Jugendlichen sagen, der etwas erreichen will, der Talent, Willen und Motivation hat, besser zu werden? „Hör auf. Zu viel Sport ist schlecht für dich?“ Genau danach klingt die Aussage des obengenannten Artikels. Im Radsport etwa, indem man sein Leistungsmaximum, statistisch-wissenschaftlich gesehen, mit rund 28 Jahren erreicht, kann es „genügen“, erst mit 15, 16 oder 17 Jahren ernsthaft in den gezielten Trainings- und Wettkampfprozess einzusteigen. Man kann es dennoch in den Profi-Bereich schaffen. Wenn man das denn will. In den meisten Sportarten erreicht man erst mit beziehungsweise nach der Volljährigkeit die höchsten Leistungs- und Wettkampfebenen. Dann, wenn man weniger beeinflussbar ist und selbst seine Entscheidungen trifft. Dann, wenn man mündig ist. Zudem müsste man zunächst einmal definieren, wie man den Begriff „Spitzensport“ definiert: Ab wann? Ab mindestens vier Trainingseinheiten pro Woche? Ab der Zugehörigkeit zu einem Nationalkader?

Verletzungen & Risiko

„Wenn ich in der gestrigen Zeitung ein paar Seiten nach der Dopingübersicht von den Qualen der Synchronschwimmerinnen lese, sehe ich vor meinem geistigen Auge gleich auch, wie Rafael Nadal sich mit Schmerzmitteln vollpumpt, erinnere mich an die Berichte über die gedemütigten Turnerinnen in Magglingen und die geplagten Tänzerinnen an der Tanzakademie in Zürich. Und wie oft hat schon wieder unser aller Sunnyboy Roger Federer sein Knie operieren lassen müssen und will trotzdem nochmals und nochmals an Grand Slams mitspielen?“

schreibt der Schweizer Autor. Inzwischen hat Roger Federer seine Karriere beendet. Niemand zwang ihn dazu, weiterzumachen. Geld hatte er seit etlichen Jahren mehr als genug. Ihn trieb ein Feuer, ein Wille, eine Leidenschaft, ein Ehrgeiz, eine Lust, die Nicht-Sportler wohl kaum nachvollziehen können. Wie viele Kinder und Jugendliche hat er wohl im Laufe seiner Karriere dazu inspiriert, anzufangen Tennis zu spielen? Vielleicht tausende, vielleicht zehntausende. Natürlich gibt es den Doping- wie auch den psychischen und den physischen Missbrauch im System Spitzensport. Vielleicht sogar häufiger als, zum Beispiel, in Theater-, Mal- oder Bastelkursen. Oder im Briefmarkensammel- oder im Computerspiel-Bereich. Oder mit welchen anderen Gesellschaftsbereichen auch immer, in denen Kinder und Jugendliche ihre Freizeit verbringen können, man den Leistungssport vergleichen will. Natürlich müssen die Fälle und Phänomene aufgearbeitet, debattiert und möglichst zukünftig verhindert werden. Doch: Gesundheitliche, soziale und physische Extremfälle, wie sie der Autor aufreißt, sind, vor allem eines: selten. Zu den in dem Text auszumachenden „kognitiven Fallen“ zählen unter anderem das sogenannte Induktionsproblem: Die Neigung, aus unzureichenden Informationen allgemeine Regeln abzuleiten. Und: die Verfügbarkeitsheuristik. Dieser Begriff beschreibt die Neigung, Entscheidungen auf der Grundlage von Informationen zu treffen, auf die das Gedächtnis einfach zugreifen kann, statt auf der Grundlage von Daten, die eigentlich benötigt werden. Wie ist

nun die Quote beziehungsweise die Wahrscheinlichkeit, als Jugendlicher im Leistungssportsystem schwere körperliche oder psychische Beeinträchtigungen zu erleiden? 2016 wurden im Rahmen des Forschungsprojekts „Safe Sport“ Daten zur sexualisierten Gewalt im organisierten Sport vorgelegt. Das Ergebnis: Ein Drittel der befragten Sportler und Sportlerinnen hat schon einmal eine Form von sexualisierter Gewalt erfahren. Sportlerinnen sind signifikant häufiger betroffen als Sportler. Der Begriff „sexualisierte Gewalt“ wurde dabei jedoch als sehr weiter Oberbegriff für „verschiedene Formen der Machtausübung mit dem Mittel der Sexualität“ definiert. „Das können in der vermeintlich harmloseren Form sexistische Witze oder etwa WhatsApp-Nachrichten mit sexuellem Inhalt sein“, erläuterte die Studienleiterin. Die Quote von einem Drittel klingt sehr hoch – doch: Aufgrund des Studiendesigns ist die Aussagekraft eher gering. Und vor allem: Die Ergebnisse der Athleten unterscheiden sich nicht von denen der Allgemeinbevölkerung. In der jüngsten Fallstudie der „Kommission zur Aufarbeitung sexuellen Kindesmissbrauchs“ wurden 72 Zeitzeugenprotokolle zum Sportbereich aufgenommen und ausgewertet. Das Ergebnis: Missbrauchshandlungen kamen eher im Leistungs- als im Freizeit- und Schulsport vor. Klar ist: Im Sportsystem existieren negative Seiten und Entwicklungen. Natürlich gibt es ein Doping-Problem – im Leistungs- wie im Fitnessstudio-Freizeit-Sport. Wie es auch unter Profimusikern ein Beta-Blocker-Problem gibt. Die Zahlen dazu finden Sie im Leitartikel der RennRad-Ausgabe



4/2021. Natürlich birgt auch das Sport-Treiben an sich Risiken. Zum Beispiel: Das Risiko, sich dabei zu verletzen. Dies gilt auch für den Freizeit-, Hobby- und Amateursport. In der EU werden pro Jahr rund 6,1 Millionen Verletzungen ohne Todesfolge, die in einem Krankenhaus behandelt wurden, auf eine sportliche Betätigung zurückgeführt. 15 Prozent aller behandelten Verletzungen ereignen sich im beziehungsweise beim Sport – wobei hier statistisch nicht zwischen Hobby- beziehungsweise Freizeit- und Leistungssport unterschieden wird. Dies entspricht einer Inzidenz von rund 1200 Verletzungen pro 100.000 Personen pro Jahr. Fast die Hälfte dieser Unfälle betreffen Ballsportarten – und allein 70 Prozent von diesen ereignen sich beim Fußball. Was ist die Konsequenz daraus? Manche würden nun wohl fordern, das Fußballspielen zu verbieten. Vielleicht könnte dies ja der Überlastung der Krankenhäuser entgegenwirken. Sarkasmus Ende. Die Verletzungsinzidenz des oberen Sprunggelenks variiert, je nach der Sportart, zwischen 0,06, beim Kunstturnen, und fünf, beim Fußball, Verletzungen pro 1000 Stunden Expositionszeit. Bei Leistungssportlern können sich Überlastungsschäden in Form von Arthrosen auswirken. Für Athleten in Kraft- und Sportarten mit schnellen Richtungswechseln steigt etwa das Risiko für Arthrosen im Knie- und Hüftgelenk. Bei Fußballern zeigte sich in Studien ein erhöhtes Arthrose-Risiko bei Elite- im Vergleich zu Nichtelitesportlern. Athleten sind zudem, statistisch gesehen und je nach der Sportart, stärker als Nichtsportler gefährdet, an Essstörungen wie etwa Anorexia Nervosa zu erkranken. Weltweit sind schätzungsweise sechs bis 17 Prozent der plötzlichen Herztodesfälle auf intensive sportliche Belastungen zurückzuführen. Jedoch lautet der Stand der Wissenschaft dazu: Die Prävalenz des plötzlichen Herztodes ist bei körperlich inaktiven Personen am höchsten. Und: Rund 70 Prozent der Fälle sind auf kardiale Vorerkrankungen zurückzuführen. Selbst frühere Radprofis – ergo jene Menschen, die wohl den härtesten Job der Spitzensport-Welt haben – leben statistisch gesehen sechs Jahre länger als vergleichbare „Normalmenschen“ beziehungsweise Nicht- oder Hobbysportler. Die Gesamtsterberate der Profi-Athleten ist im Vergleich um 41 Prozent niedriger.

Seltener sind vor allem Todesfälle, die auf Krebserkrankungen und kardiovaskuläre Ursachen zurückzuführen sind. Dies zeigte eine Studie von Dr. Xavier Jouven et al. von der L'Université Paris Descartes, in der die Lebensdaten ehemaliger Radprofis, die zwischen 1947 und 2012 an der Tour de France teilnahmen, in Relation zur vergleichbaren „Normalbevölkerung“ gesetzt wurden. Natürlich gibt es im gesellschaftlichen Teilsystem Spitzensport Probleme. Probleme, die es viel stärker gesellschaftlich zu debattieren – und anzugehen und zu beheben – gilt. Doch dieses, oder irgendein anderes, System pauschal abzuurteilen und Menschen per Zwang daraus auszuschließen, ist sicher keine Lösung.

Bewegung & Gesundheit

Eine solch plumpe Pauschalisierung ist „ein Schlag ins Gesicht“ für hunderttausende Trainer, Helfer, Betreuer, Ehrenamtliche in den Vereinen und Sportstrukturen. Jede Gesellschaft – und jeder Vater, jede Mutter – sollte froh sein, wenn Kinder und Jugendliche Sport treiben wollen. Auch, wenn sie dies nach und nach, im Laufe der Jahre, ambitioniert tun wollen. „Den Leistungssport“ gibt es genauso wenig wie „die Russen“, „die Franzosen“, die „SUV-Fahrer“ oder „die Radfahrer“. Es gibt gute und schlechte Menschen. Überall. In jedem Land, in jedem Bereich, in jeder Gruppe. „Den Leistungssport“ generell mit Drill, Ausbeutung und Machtmissbrauch gleichzusetzen, ist intellektuell ungefähr auf derselben Ebene wie zu behaupten, dass „die Radfahrer“ alle Verkehrsrowdies sind. Diese Gesellschaft braucht den Sport, die Bewegung und die Vorbilder, die dort generiert werden. Dazu braucht der Sport: einen höheren Stellenwert, mehr Geld, mehr Trainer, mehr Struktur. Aber auch: mehr gesellschaftliche Kontrolle. Einen großen Leitartikel mit Studien und Zahlen zum seit Jahren abnehmenden Stellenwert des Sports in Deutschland finden Sie in der RennRad-Ausgabe 10/2021. 80 Prozent, ergo vier von fünf Kindern und Jugendlichen in Deutschland, bewegen sich weniger als eine Stunde pro Tag. Zu diesem Ergebnis kamen die Autoren des vierten Deutschen Kinder- und Jugendsportberichts 2020. Der durchschnittliche Tag eines Kindes besteht nach Daten der LOGIK-Studie inzwischen aus: neun Stunden Liegen, neun Stunden Sitzen, fünf

Stunden Stehen, einer Stunde Bewegung – davon zwischen 15 und 20 Minuten intensiv. Die Zeit des unbeaufsichtigten Spielens, des Bewegens, ging innerhalb weniger als einer Generation um weit mehr als 50 Prozent zurück. Pro Tag verbringen Zehn- bis 17-Jährige hierzulande drei Stunden und 13 Minuten mit sozialen Medien – und weitere zwei Stunden und 16 Minuten mit Onlinespielen. Dies zeigte eine großangelegte Studie der DAK. Im Rahmen der Motorik-Modul-Studie wurden rund 2300 Kinder und Jugendliche zwischen elf und 17 Jahren befragt. Die Ergebnisse: Schon eine geringe Steigerung der sportlichen Aktivität stärkt die Gesundheitsressourcen der Heranwachsenden. Ausdauer, Kraft und Koordination nehmen zu – ebenso wie das psychosoziale Wohlbefinden. Bei Jugendlichen, die öfter Sport treiben, wächst zusammen mit der tatsächlichen Leistungsfähigkeit auch das Selbstwertgefühl – und zwar völlig unabhängig von ihrem Sozialstatus. Emotionale Probleme und Beziehungsschwierigkeiten mit Gleichaltrigen sind umso öfter anzutreffen, je weniger die Jugendlichen sportlich aktiv sind. Sportliche Aktivitäten, beispielsweise in Vereinen, scheinen daher geeignet, das emotionale Wohlbefinden und die Kontaktfähigkeit von Kindern und Jugendlichen zu steigern, die von ihrem häuslichen Umfeld her benachteiligt sind. Studien zeigen zudem, dass frühere Spitzenathleten, statistisch gesehen, später beruflich deutlich erfolgreicher sind als Nicht- oder Hobby-Sportler. Das System Sport vermittelt Werte, die einen in dieser Gesellschaft voranbringen. Werte, die wertgeschätzt werden sollten. Ohne Charaktereigenschaften wie Ausdauer, Leistungsbereitschaft, Konzentrationsfähigkeit, Selbstdisziplin, Teamfähigkeit wird man kein Spitzensportler. Die Sozialisation in den Sport und im Sport sollte, allein schon aus pragmatisch-gesellschaftlicher Sicht, noch viel stärker gefördert werden. Menschen brauchen Ziele. Und Menschen brauchen evolutionär, psychisch und physisch: Bewegung. Dass die Bewegung in der modernen Wohlstandsgesellschaft einen immer geringeren Stellenwert einnimmt, ist eines der großen Probleme unserer – und vor allem der noch kommenden – Zeit. //



DETAILS MAKE
THE DIFFERENCE



New
EQUIPE R Habu
System

OUTFIT SYSTEM

EQUIPE R HABU WINTER JACKET. EQUIPE R HABU WINTER BIB TIGHTS.
LS SKIN LAYER, NECK WARMER, GLOVES EVO, SOCKS, GT BOOTIES

ASSOS



TOUR DU FASO

Zehn Etappen, 1300
Kilometer, Staub, Hitze und
die besten Fahrer und Teams
eines ganzen Kontinents: Die
Tour du Faso gilt als „Tour
de France Afrikas“. Unsere
Autoren waren dabei. Ein
Rennen, ein Erlebnis -
eine Reportage.

Text & Fotos: Stefan Brencher





STAU BIGES HERZ



Die Zielankunft ist an jedem Tag gleich: unglaublicher Lärm, Applaus und Geschrei, Hektik, Hitze. Hinter der Ziellinie sind wir umringt von Dutzenden Kindern, Soldaten, Straßenhändlern. Und eingehüllt von Staub. Überall Staub. Dann die Suche nach Schatten, Wasser, etwas zu essen. Am fünften Tag des Rennens wird alles noch schlimmer für uns: Wir sind in Kaya, einer Stadt in der Region Centre-Nord in Burkina Faso. Die Zielgerade ist lang. Der Sprint wird extrem hektisch gefahren. Es kommt zu einem Sturz. Unser Gastfahrer Fabio Dias liegt auf dem staubigen Asphalt. Blutüberströmt und staubverklebt beginnt der Wettlauf ins Krankenhaus. Fabio muss mit mehreren Stichen im Gesicht genäht werden. Unter dem Einfluss starker Schmerzmittel übersteht er die folgenden Tage und Nächte in abgedunkelten Hotelzimmern bis zu seiner vorzeitigen Abreise. Drei Tage später ändert sich alles: unser Glück, unser Rennen, unsere Wahrnehmung auf dieses Abenteuer. Bis dahin läuft es für uns, das Team Embrace The World, ETW, nicht gut. Wir haben schon zwei Fahrer verloren – und können im Feld nur wenig gestalten. Wir agieren nicht, wir reagieren. Bis heute, während der achten Etappe von Koubri nach Pô. Die Strecke: 126 topfebene Kilometer. Der Wind steht gut. Schon direkt nach dem Start ist das Fahrerfeld so lang gezogen, dass es immer wieder auseinanderreißt. Nach mehreren Versuchen können wir zusammen mit den Fahrern der Schweizer Mannschaft Kibag-Obor-Ckt ein Loch ins Feld reißen und uns absetzen. Im Peloton verliert man komplett das Gefühl für den Rückstand. Als ein Motorrad irgendwann mehr als fünf Minuten Vorsprung meldet, sehen die Schweizer ihre Chance, ihren Kapitän Daniel Bichlmann ins gelbe Trikot zu fahren – und geben alles. Rund zehn Kilometer vor dem Ziel fällt das Tempo an einer kleinen Steigung kurz ab. Unser ETW-Fahrer Mario Vogt nutzt diese Chance – und attackiert.

Siege & Dramen

Eigentlich hat ein Fahrer allein keine Chance. Die Spitzengruppe ist zu groß, das Tempo zu hoch. Doch: Mario hält seinen Vorsprung konstant. Er profitiert von seiner Tempohärte, die er sich zuvor in seinen neun Jahren als Radprofi in Continental-Teams erarbeitet hat. 2019 beendete er seine Profi-Karriere. Allein erreicht er die Zielgerade in Pô. Allein rollt er über die Ziellinie. Mit 15 Sekunden Vorsprung vor den Verfolgern. Den Sprint der Gruppe gewinnt mit Hermann Keller ein weiterer Embrace-The-World-Fahrer. Das bedeutet für uns: einen Doppelsieg. Die Zielzeit des Siegers am Ende: 2:34 Stunden. Die Durchschnittsgeschwindigkeit: 49 km/h.

Zwei Tage vor dem Start zur ersten Etappe der Tour du Faso sind wir in Ouagadougou angekommen. Die erste Sekunde nach dem Verlassen des klimatisierten Flughafengebäudes ist ein körperlicher Schock: Hitze, Staub. Wir, das sind die Fahrer des deutschen Amateur-Rennteam Embrace The World Cycling und ich, der Fotograf und Betreuer. In Ouagadougou, der Hauptstadt des Landes, leben knapp 2,5 Millionen Menschen. Die gepflasterten Straßen mit dürrtlicher Straßenbeleuchtung bestehen oft mehr aus Schlaglöchern als aus Asphalt. Links und rechts des Weges reihen sich kleine Hütten mit Wellblechverschlagen an



70er-Jahre-Betonbauten des sowjetischen Brutalismus. Nach ein paar Stunden Wartezeit am Flughafen geht es in einem zerbeulten Toyota Hiace über stockfinstere Staubstraßen zum Hotel Excellence. Das Gepäck und die Räder sind zu dem Zeitpunkt auf der Ladefläche irgendeines Pick-Ups verschwunden. Wir betreten eine andere Welt. Alles hier läuft nach eigenen, ganz anderen Regeln. Regeln, an die wir uns schnell gewöhnen müssen. Unsere Fahrer, das sind: Hermann Keller, David Kramer, Fabio Dias, Anton Benedix und Mario Vogt. Was ihnen bevorsteht, ist: die 33. Ausgabe der Tour du Faso, 1273 Kilometer, zehn Etappen, kein Ruhetag. Unser Team wurde nicht vorrangig gegründet, um Radrennen zu fahren. Sondern dafür Gutes zu tun: Spenden zu sammeln und zu verteilen. So ist jeder von uns mit zwei Zusatzkoffern angereist. Koffer voller Sachspenden, die wir verteilen werden. Burkina Faso ist eines der ärmsten Länder der Erde. Der westafrikanische Binnenstaat hat 20,5 Millionen Einwohner. Die wörtliche Bedeutung „Vaterland der ehrenwerten Menschen“ klingt poetischer und friedlicher, als die Geschichte des Landes verlief. Die Amtssprache ist noch immer französisch. Bis zur Unabhängigkeit im Jahr 1960 hieß die ehemalige französische



DAS ETAPPEN-RENNEN: DIE „AFRIKANISCHE TOUR DE FRANCE“

Die Tour du Faso existiert seit 1987. Initiator und erster Organisator war der ehemalige französische Radrennfahrer Daniel Ducreux. Die Tour gilt als das größte Radrennen Afrikas. Sie führt über zehn Etappen und 1200 Kilometer quer durch das Land. Sie ist zwar am europäischen Vorbild der Tour de France orientiert und wurde von 2001 bis 2008 auch von der ASO organisiert, hat sich aber über die Jahre ihren eigenen, afrikanischen Charakter als „unorthodoxe“ und „sympathische“ Kopie des europäischen Originals bewahrt. Die Strecke verläuft über staubige Sandpisten mitten im unkontrollierbaren und hektischen Straßenverkehr und über kilometerlange einsame Straßen durchs Niemandsland. Der Sieger der Tour du Faso 2021: Daniel Bichlmann aus Deutschland. 2022 fand die Tour aufgrund politischer Unruhen nicht statt. Das dortige Regime wurde gestürzt. Viele weitere Informationen finden Sie unter: www.tourdufaso.bf

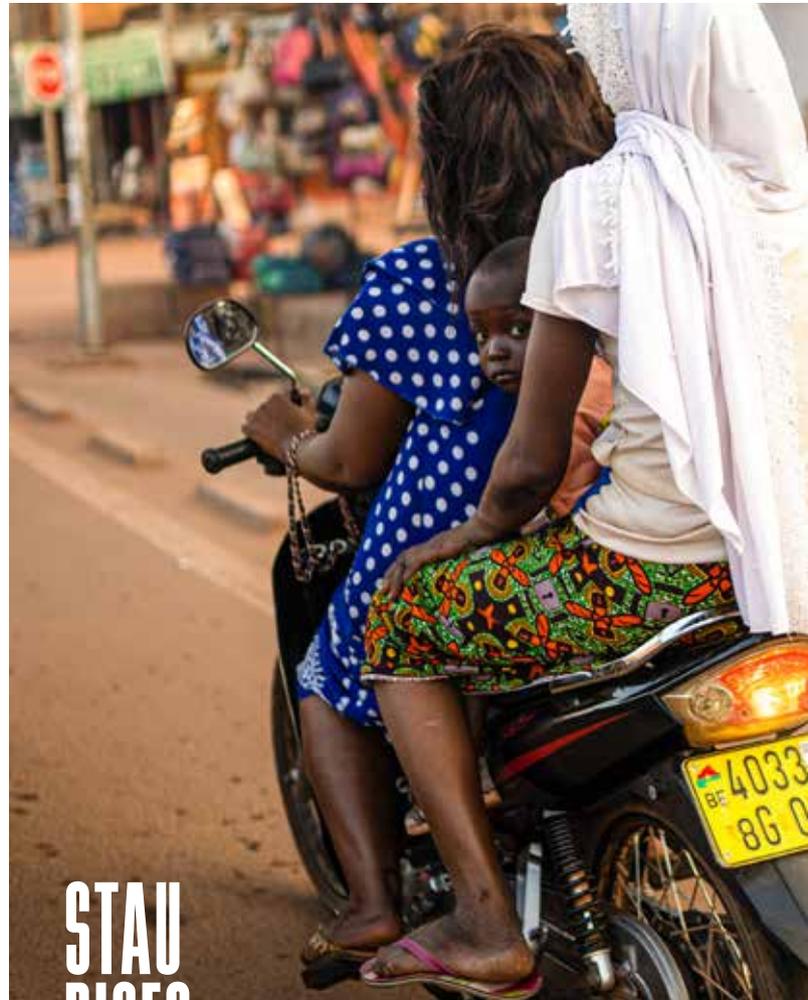


STAU
BIGES
HERZ



DER AUTOR & DAS TEAM

Stefan Brencher ist freiberuflicher Fotograf und sportlicher Leiter bei Embrace The World. War sein Schwerpunkt in der Vergangenheit eher die Motorsport-Fotografie, widmet er sich seit einem Jahr seiner eigenen Passion, dem Radsport. Der in Freiburg lebende Amateur-Sportler verbringt jede freie Minute auf dem Rad und liebt es, gemeinsam mit Freunden durch die Welt zu reisen und Teil des Radsport-Zirkus zu sein, dessen bunte Farben und Schattierungen er mit seiner Kamera festhält. Das Team Embrace The World Cycling ist ein Zusammenschluss von ambitionierten Amateurradsportlern aus ganz Deutschland. Gemeinsam bestreitet das 2015 gegründete Team nationale und internationale Radrennen. Alle Beteiligten des Projekts betreiben den Sport mit Leidenschaft und lieben das Reisen in ferne Länder und Kulturen. Credo des Teams: „Es ist die Natur, die den Raum darstellt, in dem Embrace The World Cycling sich bewegt. Daher halten wir es für unumgänglich, unserer einzigartigen Natur und den austragenden Ländern etwas zurückzugeben. Das ganze Jahr über sammeln wir kontinuierlich Spenden, um diese an ausgewählte Umwelt- und Hilfsorganisationen weiterzugeben.“ Weitere Informationen rund um das Team und seine Philosophie finden Sie auf dessen Homepage: www.embracetheworldcycling.com



STAU
BIGES
HERZ





Kolonie noch „Republik Obervolta“. Als Währung gilt hier der CFA-Franc der westafrikanischen Wirtschafts- und Währungsunion von Burkina Faso, Elfenbeinküste, Senegal, Togo, Benin, Guinea-Bissau, Mali und Niger. Die eigentliche Währung ist aber: Gold. Burkina Faso zählt zu den Top-20-Goldexportländern der Welt. 2014 wurde von hier Gold im Wert von zwei Milliarden US-Dollar exportiert. 2017 sollen es 46 Tonnen gewesen sein, soweit zumindest die offiziellen Zahlen. Der Abbau erfolgt oft illegal in unregistrierten Minen unter unfassbar schlechten Arbeitsbedingungen. Die Suche nach Gold und die Arbeit in den Minen sind für Viele die einzige Möglichkeit zu überleben. Rund drei Millionen Einwohner sind im Goldabbau beschäftigt. Rund 40 Prozent der Burkinabe zählen zur politisch dominierenden Ethnie der Mossi.

Armut & Begeisterung

Bis zur Kolonisierung durch Frankreich Ende des 19. Jahrhunderts lebten die Mossi in streng hierarchisch organisierten Reichen. Etwa 60 einheimische Sprachen werden gesprochen. Der Islam ist neben den traditionellen Glaubensvorstellungen die meistpraktizierte Religion. Im Jahr 2017 wurde die Ärztedichte in Burkina Faso auf acht Mediziner pro 100.000 Einwohner geschätzt. Eine hohe Säuglings- und Kindersterblichkeit sind die mittelbaren Folgen. Zum Vergleich: In Deutschland kommen 450 Ärzte auf

100.000 Einwohner. Laut der Verfassung von 1991 ist Burkina Faso eine präsidentielle Republik. Doch aktuell steht der Militäroffizier Paul-Henri Sandaogo Damiba an der Spitze des Landes. Er ist seit dem Militärputsch im Januar 2022 „der starke Mann“. Sein Kabinett soll für drei Jahre das Land regieren, heißt es. Seit 2014 wird das Land am Rande der Sahelzone immer wieder von Anschlägen erschüttert. All dies wusste ich, bevor ich das Flugzeug bestieg. Bisher hatte ich das Glück, viele Länder auf allen Kontinenten bereisen und sehen zu dürfen – aber nichts davon war nützlich bei der Vorbereitung auf die Reise nach Burkina Faso. Wie alle anderen Fahrer und Betreuer des ETW-Teams bin ich offen, neugierig und bereit, mich anzupassen. Die Tour du Faso ermöglichte es uns, viel von diesem Land zu sehen. Die meisten kleinen Dörfer liegen rund um Märkte an verkehrsgünstigen Kreuzungen. In fast allen Städten sind die Häuser in einer Reihe entlang einer einzelnen großen Straße gebaut, auf der sich das Leben und der Handel abspielen. Autos, Motorräder, Fahrräder, Kleinbusse und Vans fahren kreuz und quer – und vor nahezu jedem Haus wird irgendetwas verkauft. Während viele Männer tagsüber in Minen arbeiten, um Gold abzubauen, kümmern sich die Frauen um die Kinder sowie den Einkauf und Verkauf von Obst, Brot und anderen Lebensmitteln. Die Rundfahrt startet mehrere hundert Kilometer von der Hauptstadt Ouagadougou entfernt und



STAU BIGES HERZ



”

**VON 83 GESTARTETEN FAHRERN
GEHEN NUR NOCH 65 IN
OUAGADOUGOU ZUR ZEHNTEN UND
LETZTEN ETAPPE AN DEN START.
KAUM EINER VON IHNEN IST OHNE
STURZ ODER DEFECT DURCH-
GEKOMMEN. AM ENDE GEHT
DER GESAMTSIEG AN EINEN
DEUTSCHEN FAHRER.**

führt über drei Etappen wieder dorthin zurück, bevor es in andere Teile des Landes geht. Der Ablauf der Etappen ist fast jeden Tag identisch: Aufgestanden wird um 5:30 Uhr. Man weiß dann noch nicht, wann und ob es Frühstück gibt und falls ja, ob es für alle reicht. „Frühstück“ bedeutet im besten Fall: eine Tasse Instant-Kaffee, ein Baguette mit Butter und eine Banane. Darauf folgt immer eine kurze Fahrt zum Startort der Etappe. Im Idealfall ist dabei zumindest einem der einheimischen Fahrer der Team-Autos klar, wo der Start ist. Ankommen, Wasser beschaffen, Einschreiben, trinken, warten, Schatten suchen und vor allem: Den Überblick behalten. Es dauert ein paar Tage, bis man versteht, was zu welchem Zeitpunkt wo stattfindet. An den meisten Renn-Tagen sitze ich auf der Rückbank unseres Team-Wagens, eines Toyota Avensis, und schaue aus dem Fenster. An mir zieht eine überraschend grüne Landschaft vorbei. Vorne unterhalten sich unsere Fahrer Bapol und Abdulai angeregt in der Landessprache Mossi. „Manger?“ ruft es diesmal auf Französisch vom Fahrersitz: „Essen?“ Ja, klar. Wir halten weder vor einem Restaurant noch einem Imbissstand, beides gibt es hier im Umkreis nicht, sondern vor einer kleinen Hütte am Straßenrand. Eine Frau mit ihrem Kind unter dem einen Arm und vier Laib Brot unter dem anderen kommt heraus. Wir kaufen ihr drei Stück ab und fahren weiter. Dies ist der Standard-Ablauf. Meist spielt er sich ohne viele Worte ab. Das Brot ist immer frisch gebacken und schmeckt hervorragend.

EKOI

FROHE WEIHNACHTEN



EKOI - DIE BESTE GESCHENKIDEE



EKOI PARTNER DER PRO-TEAMS



**ANGEBOTSCODE
RAD2212EK**



Hitze & Ernährung

Am dritten Renn-Tag verlieren wir unseren ersten Fahrer. David Kramer schafft das Zeitlimit nicht – er hatte zu viele Defekte. Die Ursachen: herumliegende Blechteile und schlechte Straßen. Wer es innerhalb des Zeitlimits und ohne Sturz oder Defekte ins Ziel schafft, wird dort neben der sengenden Mittagshitze auch von dem mittlerweile vertrauten Gefühl der völligen Orientierungslosigkeit empfangen. Wir warten viel. Jeden Tag. Überall. Auf Busse, Informationen, Freigaben, Wegbeschreibungen, Essen, Transfers. Gute Planung sollte nicht der Schlüssel zum Erfolg werden, sondern Geduld. Vor dem mehrstündigen Rücktransfer in die Hauptstadt gibt es in der Regel in einem der lokalen Hotels ein Mittagessen. In welchem Hotel es ausgegeben wird, ist nie ganz klar und so fahren wir manchmal nach den Zieleinläufen einfach zu allen Hotels des Zielorts, bis wir das richtige finden. Beim Thema „Ernährung“ habe ich es als Vegetarier noch etwas schwieriger. Die Buffets zum Abendessen bestehen immer aus denselben Zutaten: Reis, manchmal Nudeln plus eine Soße mit Fleisch. Das war es. Eine Alternative gibt es nicht. Aufgrund meiner Naivität habe ich mir nichts von zu Hause mitgenommen – und so esse ich 14 Tage lang trockenes Brot und trockenen Reis. In der Landessprache Mossi kommt das Wort „Vegetarier“ gar nicht vor. Anschließend folgt je die Rückfahrt in nicht klimatisierten Bussen, die vorher acht Stunden lang in der Sonne parkten. Halb nackt und schweißgebadet klebt man auf ledrigen Sitzen fest und versucht, alles um einen herum so gut es geht auszublenden und sich für die nächste Etappe „zu erholen“.





STAU DICES HERZ



RADSPORT IN AFRIKA

Aktuell entwickelt sich in Eritrea, Ruanda, Südafrika und Äthiopien eine Radsport-Szene, die immer mehr Beachtung findet. Allein aus Eritrea stammen insgesamt 16 Profis. Drei davon fahren in der WorldTour, einer in einem Pro-Continental-Team, der Rest in der dritten Kategorie. Der bekannteste von ihnen: Biniam Girmay. Er gewann im Frühjahr 2022 als erster Afrikaner den Klassiker Gent-Wevelgem. Seitdem ist er in Eritrea ein nationaler Held. Und mit seinen gerade einmal 22 Jahren bereits jetzt die Symbolfigur des gesamten afrikanischen Radsports. Im Jahr zuvor wurde er bei der Straßenweltmeisterschaft der U23 Zweiter. Zweimal wurde er bereits zu Afrikas Radsportler des Jahres gewählt. Im Mai gewann er beim Giro d'Italia als erster Fahrer aus Eritrea eine Etappe bei einer großen Rundfahrt. Ein Porträt über Biniam Girmay finden Sie in der RennRad-Ausgabe 6/2022.

Neben der Tour du Faso ist die Tour du Ruanda die zweite wichtige Rundfahrt in Afrika. Ruanda hat sich zu einem Radsportland entwickelt. 1994 wurden hier innerhalb von drei Monaten bis zu einer Million Menschen ermordet. 97 Prozent der Opfer waren Tutsi, die Hälfte waren Kinder, mehr als ein Drittel wurde mit Macheten zerstückelt, vier Prozent in Latrinen ertränkt. Heute, 18 Jahre später, hat Ruanda eine Einschulungsquote von 100 Prozent. Ein zumindest rudimentäres Sozialsystem – in die neu eingerichtete Krankenversicherung sind heute 91 Prozent der Ruander aufgenommen. Und: eine relativ geringe Korruptionsrate. Die Tour du Ruanda wird mit Unterbrechungen seit 1988 ausgetragen. Erst als regionales Rennen, seit 2008 als internationales. Unser Autor war vor Ort. Eine besondere Reise, ein besonderes Rennen: Die Tour du Ruanda ist eines der wichtigsten Radrennen Afrikas. Und noch viel mehr – sie ist ein Beispiel dafür, wie der Sport Menschen vereint. Ein Bericht über ein kleines Land, ein kleines Team und große Helden. Die große Reportage darüber finden Sie auf unserer RennRad-Website unter:

www.bit.ly/tour-du-ruanda



TRAININGS-PLÄNE

EINE TYPISCHE TRAININGS-WOCHE OHNE RENNEN

MONTAG | RUHETAG

1 Stunde Radtraining im Kompensationsbereich

DIENSTAG | VO2MAX-INTERVALLE

3 x 13 x 30 Sekunden VO2max im Wechsel mit 15 Sekunden Erholung, dazwischen 3 Minuten Pause im Kompensationsbereich

MITTWOCH | AUSDAUERFAHRT

3 Stunden oder etwas länger im Grundlagentempo GA1

DONNERSTAG | AUSDAUERFAHRT

3 Stunden in Grundlagentempo mit je mehreren kurzen, rund 30 Sekunden langen Sprints zur Aktivierung

FREITAG | RUHETAG

1 Stunde Krafttraining und Stabilisationsübungen, 1 Stunde lockeres Radtraining im Kompensationsbereich

SAMSTAG | AUSDAUERFAHRT

5 Stunden oder etwas länger im Grundlagentempo, dabei drei Intervalle mit 3 x 20 Minuten im Tempobereich

SONNTAG | FAHRTSPIEL

1 – 2 Stunden Ausdauerfahrt im Grundlagenbereich mit einigen rennspezifischen Tempo-Intervallen und Sprints

EINE TYPISCHE WETTKAMPF-WOCHE

MONTAG | RUHETAG

Nach Gefühl 1 bis rund 1,5 Stunden aktive Regeneration im Kompensationsbereich oder kompletter Ruhetag

DIENSTAG | VO2MAX-INTERVALLE

4 x 4 – 8 Minuten VO2max, anschließend lockere Grundlage

MITTWOCH | AUSDAUERFAHRT

5 Stunden oder etwas länger im Grundlagentempo

DONNERSTAG | AKTIVE REGENERATION

1 Stunde lockeres Radtraining im Kompensationsbereich plus anschließend 20 bis 30 Minuten Stabilisationsübungen

FREITAG | VORBELASTUNG

2 x 5 Minuten EB-SB-Intervalle, rennspezifisches Tempo und Sprints, ansonsten 2 Stunden lockere Ausdauer im GA1

SAMSTAG | RENNEN

SONNTAG | AKTIVE REGENERATION

1 Stunde im Kompensations- bis Grundlagenbereich locker rollen, anschließend 20 Minuten lang dehnen

Wenn das Rennen sonntags ist, dann kann freitags ein Ruhetag gemacht und die Vorbelastung am Samstag absolviert werden.

VO2MAX: Die maximale Sauerstoffmenge, die vom Körper während einer maximalen Ausbelastung aufgenommen werden kann. Je höher die VO2max, umso größer ist die aerobe Kapazität. EB meint den Entwicklungsbereich der Leistungsfähigkeit. Durch Training in diesem Intensitätsbereich soll sich vor allem die Schwellenleistung am Übergang zwischen überwiegend aerober und überwiegend anaerober Energiebereitstellung verbessern. SB meint den Spitzenbereich der Leistungsfähigkeit. Diese Intensität wird meist in kurzen, sehr fordernden Intervallen trainiert. Viele weitere Begriffserklärungen sowie Trainingspläne und -ideen finden Sie auf unserer Website unter www.radsport-rennrad.de/training. Ein neues, großes digitales Trainings-Sonderheft als PDF mit etlichen Trainingsplänen finden Sie hier in unserem Shop zum Download bereit: www.bit.ly/bva-shop-training



STAU BIGES HERZ



Die Transfers werden aus Sicherheitsgründen immer von Militärfahrzeugen begleitet. Das Risiko von Anschlägen durch Terrorgruppen ist allgegenwärtig. Wohl um wenigstens ein Gefühl von Sicherheit zu vermitteln, wird die Rundfahrt auch von der US-amerikanischen Botschaft des Landes gesponsert. Die US-Flaggen hängen überall und sollen eine abschreckende Wirkung auf potenzielle Attentäter haben. Auch die Anwesenheit von großen Kindergruppen am Start und am Ziel ist kein Zufall. Zurück im Hotel laden wir die Räder und das Material aus und bringen alles auf die Zimmer. Reifen werden geflickt, Klamotten im Waschbecken gewaschen. Doch: So richtig sauber wird nach mehr als zwölf Tagen hier nichts mehr – weder Mensch noch Material. Von 83 gestarteten Fahrern gehen nur noch 65 in Ouagadougou zur zehnten und letzten Etappe an den Start. Kaum einer von ihnen ist ohne Sturz oder Defekt durchgekommen. Das Etappenfinale: zehn Runden auf einem vier Kilometer langen Stadtkurs durch das staubige Herz Ouagadougous. Am Ende kann sich eine kleine Gruppe etwas absetzen. Mit dabei: unser Fahrer Mario Vogt. Er fährt auf Rang vier. Hermann Keller wird Neunter. Der Gesamtsieg geht an den Deutschen Daniel Bichmann aus dem Schweizer Team Kibag-Obor-Ckt. Er siegt vor einem Marokkaner, einem Burkiner und einem Algerier. Erst als ich wieder zu Hause bin, kann ich reflektieren, was ich während dieses Rennens, während dieser zwei Wochen, alles gesehen, erlebt und gelernt habe. Man lernt das Leben aus einem ganz anderen Blickwinkel kennen – und Dankbarkeit bekommt eine andere Gewichtung. Leben heißt nicht immer höher, schneller, weiter, sondern auch zufriedener, bewusster und demütiger. Das Leben in Burkina Faso ist viel anstrengender, aber auch sehr viel intensiver als das in europäischen Ländern. //



ALS STUDENTIN UND
WIEDEREINSTEIGERIN IN DEN PROFI-
RADSPORT: RICARDA BAUERNFEIND,
22, ZÄHLT ZU DEN TALENTIERTESTEN
FAHRERINNEN DEUTSCHLANDS. VON
TAKTIK, MOTIVATION, ROLLEN-TRAINING
UND MEHR. EINBLICKE UND PORTRAIT.

AUF STEIGERIN

RICARDA
BAUERNFEIND

Text: Timo Schoch **Fotos:** Cor Vos, privat

Sie geht aus dem Sattel und sprintet – auf ihrem Balkon. Sie sitzt auf ihrem Rennrad, das in einen Smart-Rollentrainer eingespannt ist und fährt ein Radrennen. Es ist das Finale der German-Cycling-Academy-eSports-Liga auf der Online-Plattform Zwift. Es ist das digitale Rennprogramm des Bundes Deutscher Radfahrer, die virtuelle Radbundesliga. Ricarda Bauernfeind gibt alles. Unter ihr, auf dem Balkon ihrer Studenten-WG in München, bildet sich eine Schweißpfütze. Sie sprintet – und siegt. Schleiz, Thüringen, 15 Monate später. Wieder sprintet sie – einen Anstieg hinauf. Es geht um den Etappensieg bei der Thüringen Rundfahrt. Sie ist umgeben von Weltklasse-Fahrerinnen. Zwölf Athletinnen setzen sich etwas ab. Sie ist dabei. Noch 100 Meter. Noch 50. Die Zielgerade. Ricarda Bauernfeind wird Zweite. Hinter der späteren Gesamtsiegerin, der Australierin Alexandra Manly aus dem australischen WorldTour-Team BikeExchange-Jayco. Am Tag zuvor wurde sie Vierte. Am Tag danach wird sie Achte. Ihre Gesamtplatzierung: Fünfte. Plus: Neunte der Punkte-, Dritte der Berg- und Dritte der Nachwuchs-Wertung. Ricarda Bauernfeind ist 22 Jahre alt – und eine der großen Aufsteigerinnen der Saison 2022. Denn die größten Erfolge erzielt sie nach der Thüringen Rundfahrt. Am 24. Juni gewinnt sie das Einzelzeitfahren der deutschen Meisterschaft in der U23-Klasse. Zwei Tage später,

RICARDA
BAUERNFEIND



am 26. Juni, fährt sie bei der Deutschen Straßenmeisterschaft der Frauen hinter Liane Lippert auf Platz zwei und holt die Silbermedaille. Vor WorldTour-Fahrerinnen wie Lisa Brennauer, Clara Koppenburg und Hannah Ludwig. Am 3. Juli gewinnt sie dann auch noch das Straßenrennen der Deutschen Meisterschaft in der U23-Klasse. Und auch international erzielt sie Erfolge: Bei den drei EM-Rennen fährt sie auf die Plätze fünf, elf und eins. Bei der CIC-Tour Féminin International des Pyrénées gewinnt sie die Nachwuchswertung und belegt am Ende Rang vier in der Bergwertung, Rang zwei in der Punkte- und Rang drei in der Gesamtwertung. Bei der Straßen-WM im australischen Wollongong fährt sie auf Rang 18 im Einzelzeitfahren der Frauen. Da nur zwei U23-Fahrerinnen schneller sind, gewinnt sie mit diesem Resultat die Bronzemedaille der U23-Klasse. Im Straßenrennen holt sie ihre zweite WM-Medaille – wieder Bronze. Dabei war sie während des Rennens vor allem als wichtige Helferin für Liane Lippert eingeplant, die mit Rang vier nur knapp eine Medaille verpasste.

Rückblick. Stuttgart, 20. Juni 2021. Das Tempo ist hoch, das Peloton ist langgezogen. Schon jetzt, in der ersten Runde des Rennens um die Deutsche Meisterschaft. Nach fünf von 110 Rennkilometern, nach der ersten von 13 Runden. 13-mal geht es einen drei Kilometer langen Anstieg hinauf: unten steil, oben abflachend. Mit jeder Runde steigt das Tempo. Ricarda Bauernfeind fährt im vorderen Drittel des Feldes. Um sie herum: Zuschauer, Hubschrauber, Kamera-Motorräder. Dies ist eine neue Welt für sie. Sie fährt gegen Profi-Athletinnen. Die längste Trainingseinheit, die sie zuvor in diesem Jahr absolvierte, dauerte nur 2,5

Stunden. Die zehnte Runde. Rund 80 Kilometer liegen hinter den Frauen. 30 Fahrerinnen erreichen den Fuß des Anstiegs. Kathrin Hammes attackiert. Lisa Brennauer, Hannah Ludwig und Liane Lippert gehen sofort mit. Carolin Schiff, Clara Koppenburg und Ricarda Bauernfeind stoßen dazu. Die damals 21-Jährige ist die einzige Amateurin unter sechs Profi-Fahrerinnen. Sie ist auch: eine Einzelstarterin, eine Studentin, die eigentlich nur noch aus Spaß Rennrad fährt. Vor dem Rennen lautete ihr Ziel: ankommen.

Schlüsselmomente & Motivation

Ihre Vorbereitung auf das wichtigste Rennen des Jahres 2021 war beherrscht von: Chaos und Pech. Erst werden die Ergebnisse des nötigen PCR-Covid-Tests nicht übermittelt, dann wird sie im Auto geblitzt, dann verfährt sie sich, dann bricht der Sattel ihres Rennrades bei einem Verladeunfall. „Ich hatte solche Angst, dass die Gabel oder die Carbon-Sattelstütze einen Schaden genommen haben und ich nicht starten kann“, sagt sie. Sie kann. Auch beim DM-Einzelzeitfahren einen Tag vor dem Straßenrennen.

Sie startet nur für das Erlebnis – nicht für ein Ergebnis. Am Ende belegt sie den 16. Platz. Am nächsten Tag spürt sie ihre Beine. Die Regeneration über Nacht war nicht ideal. Doch nach dem neutralisierten Start fühlt sie sich: immer besser. Es folgt das beste Rennen ihrer bisherigen Karriere. Ein Tag, ein Rennen, ein Schlüsselerlebnis. Es ist ein Rennen, das alles ändert. Einen anderen solchen Tag erlebte sie neun Jahre zuvor, im Herbst 2012. Ricarda Bauernfeind und ihr Bruder Gabriel machen mit ihren Eltern Gabriele und Richard Urlaub in den Bergen. „Meine

DAS TEAM

Canyon–Sram Generation ist das Nachwuchsteam des deutschen Women’s WorldTour–Teams Canyon–Sram Racing – eines der bekanntesten Teams im Frauenradsport. Canyon–Sram Generation gibt es erst seit dem Jahr 2022. Ziel des Teams ist es, weibliche Radsport–Talente auf der ganzen Welt zu entdecken und zu entwickeln. Dabei möchte das Team auch einen Schwerpunkt auf die Themen Vielfalt und Inklusion im professionellen Radsport legen und vor allem jungen Frauen aus Ländern eine Chance geben, die in ihrem Heimatland kaum Zugang zum professionellen Radsport haben. Im Vorfeld bewarben sich insgesamt 239 Frauen aus 62 Ländern um einen Platz im Team. Ausgewählt wurden schließlich acht Fahrerinnen aus sieben Ländern von fünf Kontinenten. Die Länder der Fahrerinnen: Paraguay, Sierra Leone, Ruanda, Namibia, Malaysia, Jamaika, Deutschland. Neben Ricarda Bauernfeind gibt es noch eine zweite Deutsche im Team: Antonia Niedermaier. Die 19–Jährige war ursprünglich Bergläuferin, wechselte verletzungsbedingt 2019 allerdings zum Skibergsteigen. In der Saison 2019/2020 wurde sie in dieser Disziplin Dritte bei den Weltmeisterschaften der Juniorinnen. Vor etwas mehr als einem Jahr begann sie zu Trainingszwecken damit, Rennrad zu fahren. Schnell zeigte sich auch dort ihr Talent und sie nahm an Wettkämpfen teil. 2021 wurde sie Deutsche Meisterin im Einzelzeitfahren der Juniorinnen und in dieser Disziplin bei den Juniorinnen auch Zweite bei der Europameisterschaft und Dritte bei der Weltmeisterschaft. Auch im Skibergsteigen ist sie nach wie vor aktiv und erfolgreich. Im Jahr 2021 wird sie zweifache U18–IMS–Weltmeisterin im Skibergsteigen – im Vertikal und im Einzel. Im Winter 2021/2022 gewinnt sie zudem den U20–Weltcup im Skibergsteigen. Niedermaier möchte auch weiterhin in beiden Sportarten an Wettkämpfen teilnehmen. Einen Artikel zu weiteren Quereinsteigern im Radsport finden Sie online unter:

www.bit.ly/radsport-quereinsteiger

Einen großen Hintergrundartikel zur Entwicklung der Women’s WorldTour und einige der Top–Talente im Fokus finden Sie in der RennRad–Magazin–Ausgabe 6/2021.

Eltern warteten bereits am Gipfel auf uns. Sie sahen nach unten und beobachteten zwei Menschen, die den kompletten Berg hochrannten. Sie dachten sich noch: ‚Wer ist denn so verrückt?‘ Am Ende waren das dann ihre Kinder“, sagt Ricarda und lacht. Auf der Heimfahrt stoppen die vier bei Karstadt. Allerdings kaufen sie keine Laufschuhe, sondern ein Rennrad für Ricarda. Ihr erstes. „Wir fanden endlich ein Rad in meiner Größe“, sagt sie. „Gabriel hatte schon eines, aber ich passte nicht darauf. Mein Bruder ist heute noch, neben meinen Eltern, der wichtigste Mensch für mich. Er ist Mentor, Mechaniker, Freund. Wir telefonieren täglich.“

Training & Druck

Ihre Hauptsportart in jener Zeit: Ballett. „Aber es dauerte nicht lange, bis mir der Radsport mehr Spaß machte. Dabei erlebt man mehr.“ 2013 startet sie bei ihrem ersten Radrennen, einem Zeitfahren in Österreich. Und gewinnt. „Allerdings war ich die einzige Starterin in dieser Altersklasse“, sagt sie und lacht. Tags darauf steht sie beim Straßenrennen des renommierten ‚Kirschblütenrennens‘ in Wels am Start. „Es gab aber keine U13–Klasse, deshalb musste ich bei den Jungs der U15 mitfahren.“ Seitdem ist das Rennradfahren ihr Sport. Ihr langjähriger Trainer und Entdecker: Bodo Schwager, der sportliche Leiter der RSG Ansbach und des Teams BMC Mittelfranken. Er sagt: „Bei einem Schüler–Rennen ist sie einmal unverschuldet schwer gestürzt. Andere hätten aufgegeben. Sie hat sich noch fast bis zur Spitze vorgekämpft. Dieser Tag steht sinnbildlich für das, was sie ausmacht. Sie hat einen unheimlichen Ehrgeiz, ist trainingsfleißig und hat eine große Übersicht in den Rennen.“ Doch: In der U19–Klasse beginnt sie ihre Wahrnehmung auf sich und ihren Sport zu ändern. Der Spaßfaktor nimmt ab, der Druck nimmt zu. „Ich sagte mir immer: ‚Ich



RICARDA
BAUERNFEIND

„SIE BAUT DEN RADSPORT UM DAS STUDIUM HERUM - UND TRAINIERT REIN NACH GEFÜHL. SIE FÄHRT RAD, WENN SIE LUST DAZU HAT. OHNE TRAININGSPLAN. OHNE WATTMESSER. MIT DEM ROLLENTRAINER UND DER ONLINE-PLATTFORM ZWIFT.“



muss abliefern, sonst bin ich enttäuscht“, sagt sie. „Zwar habe ich meist meine Ziele erreicht, aber es war bei jedem Rennen das Gleiche: Ich war verkrampft und extrem aufgeregt. Ich musste etwas ändern. Also habe ich beschlossen, mein Training und meine Renneinsätze zu reduzieren und mich stattdessen auf mein Studium zu fokussieren. Ich wollte frei sein. Und ich wollte selbst entscheiden, welche Rennen ich fahre. Selbst manche Trainer haben damals nicht mehr an mich geglaubt. Einige haben gesagt: ‚Jetzt will sie weniger machen. Die kommt nie wieder. Die hört bestimmt bald auf.‘ Doch für mich war dieser Weg genau der richtige. Ich habe den Spaß am Radfahren wiedergefunden.“ Sie baut den Radsport um das Studium herum – und trainiert rein nach Gefühl. Sie fährt Rad, wenn sie Lust dazu hat. Ohne Trainingsplan. Ohne Wattmesser. Mit dem Rollentrainer und der Online-Plattform Zwift. Sie fährt erst virtuelle Rennen. Und dann reale. Und ist selbst von ihren Ergebnissen überrascht. Sie wird immer besser. Ihre Saison 2021 in der Zusammenfassung: Im Winter gewinnt sie die Gesamtwertungen der virtuellen Rad-Bundesliga der German Cycling Academy und der U23-Rad-Bundesliga, sie wird Bayerische Meisterin, Zehnte der Europa-

meisterschaften im italienischen Trient – und fährt insgesamt zehnmal unter die Top Fünf. Doch das Highlight der Saison erlebt und erfährt sie an jenem 20. Juni, dem Tag des Straßenrennens um den Titel der Deutschen Profi-Meisterin. Sie fährt in der siebenköpfigen Spitzengruppe. Das Streckenprofil sieht aus wie ein Sägeblatt. Es geht ständig auf und ab. Hügel, Abfahrt, Hügel, Abfahrt. Alle sieben Fahrerinnen wechseln sich vorne im Wind ab. Bis zur letzten Runde. Der letzte Anstieg. Das Finale.

Liane Lippert aus dem Team DSM attackiert – und nur Lisa Brennauer kann ihr folgen. Die beiden Top-Favoritinnen sind weg. Die anderen fünf Fahrerinnen sind am Limit. 300 Meter bis zum Ziel. Carolin Schiff eröffnet den Sprint. 150 Meter. Kathrin Hammes fährt an ihr vorbei. Ricarda Bauernfeind zieht aus dem Windschatten – und holt die Bronze-Medaille. Der nächste Tag. Sie sitzt in einem Hörsaal der Technischen Universität München. Sie ist zurück in ihrem Alltag. Einem Alltag, der weit weg ist von jenem einer Profi-Athletin. „Aber alles fühlte sich nach diesem Rennen etwas anders an. Nach der Vorlesung meinte der Dozent vor dem ganzen Hörsaal: ‚Hey Ricarda, du warst gestern im Fernsehen. Glückwunsch.‘ Danach haben mich die Kommilitonen ge-



fragt, wie ich das mache – den Sport, das Studium und den Alltag zu vereinbaren.“ Sie studiert in München Lehramt an beruflichen Schulen, mit den Schwerpunktfächern Hauswirtschaft und Sport. Zwischen ihrem Heimatort Eichstätt, wo sie mit ihrer Familie lebt, und München pendelt sie anfangs regelmäßig. Ein typischer Tag sah für sie bis vor Kurzem noch so aus: um spätestens sechs Uhr aufstehen, frühstücken, anschließend Rollentraining. Danach Sportunterricht, dann kochen oder backen, Vorlesungen, lernen, telefonieren oder sich mit Freunden treffen, schlafen.

Sport, Studium & Alltag

„Ich bin ein Morgenmensch. Am liebsten habe ich mich so früh wie möglich aufs Rad gesetzt. Selbst im Sommer bin ich häufig ‚auf der Rolle‘ gefahren, dann teilweise morgens auf dem Balkon. Ich habe täglich trainiert – aber nie sehr lange. Maximal 2,5 Stunden, in der Regel deutlich kürzer. Bei Zwift hatte ich zwei Programme, die ich jede Woche jeweils einmal gefahren bin. Der Rest verteilte sich auf Grundlagen-Einheiten und Rennen. Wenn ich früh trainiert habe, hatte ich am Nachmittag noch Zeit für Freunde. Im Winter war das schwieriger. Denn ich wohnte in einer 3er-WG.

Mein Zimmer war neun Quadratmeter klein. Wenn ich darin auf der Rolle fahren wollte, durfte ich nicht zu früh anfangen. Denn meine Mitbewohner schliefen morgens öfter mal länger.“ Die Saison 2021 änderte alles. Vorher war sie eine Einzelstarterin – nun fährt sie in einem Team: der Equipe Canyon-Sram Generation. Den Aufwand für ihr Studium reduzierte sie nach der Bachelorarbeit im Sommer – und zog wieder nach Eichstätt zurück. Die Trainingsbedingungen dort sind besser. Das Altmühltal bietet mehr: mehr Natur, mehr Ruhe, mehr Anstiege. Ab April verbrachte sie zudem viel Zeit in Spanien. Konkret: in einem Teamhaus in Girona. Ihr Training wurde länger und strukturierter. Die Ergebnisse dieser Veränderungen waren enorm: In der Saison 2022 war sie die überragende Fahrerin ihres Teams – und eine der stärksten der gesamten internationalen U23-Klasse. Sie fuhr auf Rang fünf der top-besetzten Thüringen-Rundfahrt, gewann das slowakische „Visegrad 4 Ladies“-UCI-Rennen und holte, bei der U23-WM im Zeitfahren und im Straßenrennen, zwei WM-Medaillen. Ihr Aufstieg ist damit noch nicht zu Ende. Ihre Karriere verläuft wie im Zeitraffer: von einer Studentin in die höchste Radsportliga in weniger als zwei Jahren. „Ich sehe überall noch Ent-



wicklungspotenzial. Bis vor Kurzem habe ich ja alles selbst gemacht. Mein Bruder sagte mir immer, wenn ich mehr mit dem Kopf trainieren würde, strukturierter und professioneller, nicht so in den Tag hinein, dann könnte ich noch viel mehr rausholen. Mit dem Studium will ich aber weitermachen, denn ich denke, dass es eine gute Balance bietet – zwischen dem Kopf und dem Körper. Nur Rad zu fahren kann manchmal etwas langweilig sein. Deshalb möchte ich beides vereinbaren: Sport und Studium.“ Dies betraf vor ihrem Wechsel zum Team Canyon-Sram Generation auch ihr Material: Ihr Rennrad war fünf Jahre alt, ihre Laufräder sechs. Bei der Ernährung ging sie bislang genauso vor wie bei ihrem Training: nach Gefühl. Ohne Plan. Ohne Vorgaben. Das Frühstück besteht meist aus Porridge, Quark, Früchten und Erdnussmus. Mittags gibt es Kartoffeln, Reis und Gemüse, am Abend dann häufig nochmals Porridge aus Haferflocken und Obst. Von 2019 bis zum Beginn der Saison 2022 trainierte sie sich selbst. „Ich habe viel gelernt, auch taktisch. Gerade als Einzelstarterin muss man immer genau abwägen, bei welcher Attacke man mitgeht. Man muss das Rennen lesen können und wissen, wann der richtige Moment ist, selbst anzugreifen oder mitzufahren. Man hat nicht die Kraft, überall dabei zu sein. Der dritte Platz bei der Deutschen Meisterschaft war dann meine Eintrittskarte in den Profibereich – ich erhielt einen Vertrag beim Women’s-World-Tour-Team Canyon-Sram. Es gab zuvor loses Interesse einiger Teams, aber das habe ich alles noch abgelehnt. Es war mein Landesverbandstrainer Mario Vonhof, der das Ganze einfädelt: Da er wusste, dass ich mich selbst immer stark unter Druck setze, hat er sich mit den Verantwortlichen des Teams in Verbindung gesetzt, ohne dass ich etwas wusste. Erst nach der EM kam er wieder auf mich zu. Er sagte, dass mein künftiger Teamchef ihn während des Rennens angerufen und gesagt habe: ‚Die fährt ja super und ist immer noch vorne mit dabei! Von einem Profi-Vertrag bei Canyon-Sram habe ich schon als Juniorin geträumt. Es wird so Vieles anders. Es wird ein völlig neuer Abschnitt für mich.‘ //

TRAININGS-TIPPS: BEISPIEL-EINHEITEN

ROLLEN-PROGRAMM 1

- **10 Minuten** GA1
warmfahren
- **30 Minuten** GA2
abwechselnd 5 Minuten
unterer GA2, anschließend fünf
Minuten oberer GA2
- **5 Minuten** Pause bei GA1
- **30 Minuten** GA2
abwechselnd 5 Minuten
unter GA2, anschließend fünf
Minuten oberer GA2
- **10 Minuten** GA1 ausrollen

ROLLEN-PROGRAMM 2

- **10 Minuten** GA1
warmfahren
- **18 Minuten** GA2/EB
abwechselnd 6 x 3 Minuten
abwechselnd GA2 und EB
- **5 Minuten** Pause bei GA1
- **18 Minuten** GA2/EB
abwechselnd 6 x 3 Minuten
abwechselnd GA2 und EB
- **10 Minuten** GA1 ausrollen

**Ricardas Wattwerte dabei:
EB 240 Watt – GA2 220 Watt**

Begriffserklärungen, Trainingspläne und -ideen finden Sie auf unserer Homepage unter www.radsport-rennrad.de/training sowie in unserem großen digitalen Trainings-Sonderheft, das hier zum Download bereit ist: www.bit.ly/bva-shop-training

KÄRNTEN

Villach
Faaker See
Ossiacher See

Das Frühlingserwachen für JederMann/Frau

Tour
de

12. TOUR de KÄRNTEN
27. Mai – 1. Juni 2023

FEEL LIKE A PRO

KÄRNTEN



6 Etappen • 500 Kilometer
8.000 Höhenmeter

Einzelzeitfahren • Lokal-Runde
Bergzeitfahren • Gailtal-Runde
Koraln-Runde • Baumgartner-Höhe

ANMELDUNG www.tourdekaernten.at



W

IM CLUB DER

W

**DIE FASZINATION LANGSTRECKE:
JAHRELANG TRÄUMTE ER DAVON,
MEHR ALS 300 KILOMETER AN EINEM
TAG ZU FAHREN. DANN SCHAFFT ER ES.
ZWEI MAL. PÄSSE, TRAINING, TOUREN.**



Es ist fünf Uhr morgens, wir fahren durch die Kälte und den Regen – und wissen, dass uns noch knapp 115 Kilometer vom höchsten Punkt unserer Strecke trennen. Und vom höchsten Punkt Österreichs. Wir rollen durch Zell am See. 80 Kilometer liegen hinter uns. 80 Kilometer, während denen ich mit fast allen der 30 anderen unserer Gruppe ein paar Worte gewechselt habe. Mindestens. Die Gruppe ist so heterogen wie der Radsport selbst. Von Sportlern, die den berühmten Ötztaler Radmarathon in deutlich unter acht Stunden fahren bis hin zum Hamburger Großstadtradler, der die Berge, wenn überhaupt, nur „virtuell“, von der Online-Plattform Zwift kennt, ist alles dabei. Es ist Mitte Juni. Die Lufttemperatur beträgt: 13 Grad. Immer wieder ziehen Regenwolken über uns auf. Ich pedaliere locker im Grundlagenbereich – und werde einfach nicht warm. Bis die Straße zu steigen beginnt. In Bruck an der Glocknerstraße. Zum ersten Mal heute bricht die Sonne zwischen den Wolken hervor. Nach knapp 100 Kilometern, und genau drei Stunden auf dem Rad, sind wir am Scharfrichter unserer Tour: dem Großglockner.

Vom Walch- zum Wörthersee

Fünf Stunden zuvor: Ich spaziere um vier Uhr früh in Schlappen und kurzen Hosen durch den Frühstücksraum meines Hotels. Dabei treffe ich auf meine Wegbegleiter für den heutigen Tag, ein paar davon kenne ich schon vom Abendessen am Vortag. Wir alle haben dasselbe Ziel: mehr als 300 Kilometer am Stück radfahren. Vom Walchsee an den Wörthersee – durch Tirol, Salzburg, Osttirol und Kärnten. 306 Kilometer, 4230 Höhenmeter. Der Name des Events ist selbsterklärend: Lake to Lake, von See zu See. Das Besondere: Das Ganze ist kein Rennen, sondern eine begleitete Gruppenfahrt. Als Starter muss man sich um nichts kümmern – außer ums Treten. Das Orga-Team kümmert sich um Übernachtungen, die Streckenverpflegung, den Mechaniker-Service, Getränke und eine Jause. Das eigene Gepäck wird in Begleitfahrzeugen transportiert. Am frühen Morgen weiß ich noch nicht, welches Tempo mich heute erwartet. Einige meiner Mitstreiter sehen schon extrem fit aus. Zu fit? Um fünf Uhr früh stehen wir alle in voller Rad-Montur vor dem Hotel „Das Walchsee“, und sehen: den Sonnenaufgang. Und fühlen: die Kälte und die kriechende Feuchtigkeit des Regens. Langsam weicht die Dunkelheit. Der Tag beginnt – und damit unsere Fahrt. Beim Losrollen gehe ich, zum X-ten Mal, meine persönliche Checkliste durch: Der Ersatzschlauch ist in der Satteltasche, das Multitool, das Handy und die Energie-Riegel sind in den Trikottaschen. Check. Die Kontaktdaten der Begleiter und des Veranstalters sind eingespeichert. Wechselkleidung und ein zweites Paar Schuhe sind im Begleitfahrzeug. Check. Im Flachen werden meine Muskeln nicht richtig warm. Wir fahren diszipliniert, gleichmäßig, in Zweierreihen und wechseln uns ab bei der Tempoarbeit vorne im Wind. Die Straßen haben wir so früh am Morgen meist für uns. Erst ab St. Johann in Tirol nimmt die Zahl der Autos zu. Leider begleitet uns, neben einem Abschlussfahrzeug, auch eine dunkle Regenwolke. Der Regen variiert zwischen Niesel und „aus Eimern gießen“. Je länger es so kalt und nass bleibt, desto stärker spüre ich, wie meine Motivation sinkt. Doch die Stimmung in der Gruppe bleibt gut. Daran kann ich mich wieder etwas aufrichten. Wir durchqueren den letzten Ort in Tirol, Hochfilzen und erreichen das Salzburger Land.



Hochtor & Höhenmeter

So richtig warm wird es mir erst am Anstieg zum Großglockner. Während der 25 Kilometer und 1800 Höhenmeter bis auf 2500 Meter Höhe. Schon nach den ersten paar hundert Metern des Passes zerfällt unsere große in etliche kleine Gruppen. Hier fährt jeder sein Tempo – so wie es zuvor ausgemacht wurde. Oben wird pausiert und gewartet. Schon unten, an der Mautstation, wo von Menschen in motorisierten Fahrzeugen ein Obolus von 37,50 Euro pro PKW beziehungsweise 27,50 pro Motorrad verlangt wird, kann man sich an einem Begleit-Van mit Gels, Riegeln und Getränken versorgen. Wir fahren bergan ein zügiges, aber gleichmäßiges Tempo. Der Berg erlaubt uns einen guten Rhythmus. Der Regen hat aufgehört, doch mit jedem Kilometer bergauf wird es kälter. Dennoch: Die Ausblicke auf die schneebedeckte Berg-Landschaft um uns herum entschädigt uns für alle Anstrengung. Nach 1:40 Stunden Auffahrtszeit sehen wir, Daniel und ich, am Hochtor den Begleitbus. Anhalten. Ich pausiere mein Garmin-GPS bei 4:45 Stunden, 115 Kilometern und 2500 Höhenmetern – und ziehe mich um. Nasse klamme Klamotten aus, trockene warme Kleidung an. Zum Glück habe ich sogar ein zweites Paar Radschuhe eingepackt. Essen, Trinken. Ich gönne mir zur Feier des Augenblicks eine Dose Cola. Nach 30 Minuten rollt unsere nun kleine Gruppe – Daniel, Drazen und ich – weiter. Bergab. Unten erreichen wir: eine andere Welt – und eine andere Jahreszeit. Plötzlich sind wir im Sommer. 25, 26, 27 Grad. Der Himmel wird immer blauer, die



300



DIE LANGDISTANZ

Lake to Lake ist ein rund 300 Kilometer langes Radsportevent in Österreich, das im Juni 2021 zum ersten Mal stattfand. Start war 2021 noch am Walchsee in Tirol, ein Jahr später war dann Königsleiten im Oberpinzgau in der Nähe des Durlaßboden-Stausees der Startort. Die wichtigsten Streckendaten blieben jedoch gleich: Auf insgesamt 306 Kilometern und 4230 Höhenmetern führt die Strecke vom Start über Zell am See, Krimml und Kaprun auf die Großglockner Hochalpenstraße. Über insgesamt 17 Kehren erreicht man das Hochtor auf 2504 Metern Höhe, den höchsten Punkt der Tour. Von dort aus führt die Strecke über das Drautal und den Gailberg zum Wörthersee. Das Event ist Teil der 2014 entstandenen deutsch-österreichischen Rush-Serie, bei der Teamgeist, Grenzerfahrungen und Abenteuer im Mittelpunkt stehen. Die Teilnehmer der Veranstaltungen sollen auf anspruchsvollen Strecken zu Fuß oder mit dem Rad an die eigenen Grenzen gehen und die Bergwelt der Alpen erleben können. Alle Teilnehmer sollen dabei möglichst gemeinsam das Ziel erreichen. Die Veranstaltung ist kein Rennen, es gibt weder eine Zeitnahme noch Startnummern. Begleitfahrzeuge helfen bei Bedarf bei Pannen, transportieren Gepäck und Wechselklamotten und kümmern sich um die Verpflegung der Teilnehmer. 2023 findet das Event am 25. Juni statt. Der Start ist erneut bei Sonnenaufgang am Durlaßboden-Stausee, das Ziel wieder der Wörthersee. Weitere Informationen zum Event finden Sie unter: www.skitourenwinter.at/lake-to-lake

STRECKEN-VARIANTE 1:

Nettozeit 12:30 Stunden
301 Kilometer; 5000 Höhenmeter; Ø 213 Watt

STRECKEN-VARIANTE 2:

Nettozeit 10:10 Stunden
311 Kilometer; 4400 Höhenmeter; Ø 223 Watt





Wolken werden heller und weniger. In Heiligenblut halten wir an, und schälen uns aus etlichen unserer Regen- und Thermo-Kleidungsschichten. Endlich ist es soweit: Wir fahren in kurz/kurz. Und es wird noch besser: Wir haben Rückenwind. Wir werden euphorisch – und kreiseln mit 45 km/h durch das Drautal. Bis zum nächsten Stopp: der zweiten Labestation am Gailberg. Wir haben zu diesem Zeitpunkt 186 Kilometer und 3400 Höhenmeter mit einem 28er-„Schnitt“ hinter uns. Und fragen uns: Schaffen wir am Ende eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 30 km/h? Bis zu unserem Ziel, dem Wörthersee, sind es noch 125 Kilometer. Und es geht mehr bergab als bergauf. Wir einigen uns schnell darauf, es zu versuchen. Noch immer haben wir, jetzt leichten, Rückenwind. Noch immer „drücken“ wir über die kleinen Wellen der Hügel. Doch mit jeder halben Stunde werde ich müder – und besorgter. Denn solche Langdistanzen bin ich nicht gewohnt. Irgendwann fahre ich an der letzten Position der Gruppe, und bin dennoch am Limit. Die dritte und letzte Labestation rettet mich. Ich stopfe alles in mich hinein, was greifbar ist: Kuchen, Brot, Schokoriegel, Cola. Satt und einigermaßen erholt steige ich wieder auf mein Rad. Uns trennen nur noch 50 Kilometer vom Wörthersee. Ich zähle jeden einzelnen davon herunter. Wir reden nicht mehr viel. Auch meinen zwei Kollegen ist die Erschöpfung anzusehen. Dann steht sie da, auf dem Display meines Radcomputers: Die Zahl 299. Ich starre wie in Trance auf den kleinen Bildschirm, um bloß den Augenblick nicht zu „verpassen“, in dem es passiert. Den Augenblick, wenn aus 299 300 wird. Als diese magische Zahl auftaucht, jubeln wir kurz, halten aber nicht. Dann sehen wir sie vor uns: die Silhouette des Seepark Hotels. Unser Ziel. Nach zehn Stunden, zehn Minuten, 311 Kilometern, 4300 Höhenmetern und einem 30,6er „Schnitt“ sind wir dort, wo wir sein wollen. An dem anderen See, in einer anderen Traum-Landschaft. Am Ziel. //

TRAINING: AUSDAUER & MEHR

Die beiden Grundsatzfragen für Viele lauten in Sachen Ausdauer-Training: Wie kann man dieses zeitintensive Training mit dem eigenen Arbeits- und Familien-Alltag vereinbaren? Und: Grundlagen- oder intensiveres Training? Das sogenannte „Polarized“-Training vereint beide Ansätze. Eine grobe Regel dazu lautet: 80 Prozent des Umfangs sollten im Grundlagenbereich und 20 Prozent im intensiveren und HIIT-Bereich absolviert werden. In einer großangelegten Studie wurden 48 Ausdauer-Athleten – Triathleten, Skilangläufer, Läufer und Elite-Radsportler – verschiedenen neunwöchigen Trainingsprogrammen unterzogen. Die Ergebnisse: Die größten Zuwächse bei der aeroben Leistungsfähigkeit erzielten jene Sportler, die nach der Polarized-Training-Methode trainiert hatten – 11,7 Prozent im Durchschnitt. Mit großem Abstand folgte die High-Intensity-Interval-Gruppe – mit einer Verbesserung um 4,8 Prozent. Auch bei den Parametern Maximalleistung und Zeit bis zur Erschöpfung verbesserten sich die polarisiert trainierenden Athleten klar am stärksten: um 17,8 Prozent im Vergleich zu einer Verbesserung von 8,8 Prozent in der HIIT-Gruppe – und zu keinen signifikanten Zuwächsen bei den vorrangig nach der Grundlagenmethode trainierenden Sportlern.

Der Grundlagenbereich „GA1“ liegt zwischen 50 und 74 Prozent der individuellen anaeroben Schwelle, beziehungsweise zwischen 65 und 75 Prozent der maximalen Herzfrequenz. Das hochintensive HIIT-Training dagegen wirkt stärker auf die „schnellen“ weißen Typ-II-Muskelfasern. Die Effekte auf das Herz-Kreislaufsystem sind – laut einiger Studien – denen des Grundlagentrainings sehr ähnlich, teilweise sogar besser. Das sogenannte Sweet-Spot-Training findet im Bereich zwischen 88 und 93 Prozent der Functional Threshold Power statt. Oder, grober abgesteckt, zwischen 75 und 83 Prozent der maximalen Herzfrequenz. Es zeichnet sich durch seine Effizienz aus. Viele Profis setzen auf Intervallformen, etwa dreimal 20 Minuten mit ebenso langen Pausen. Für erfahrene Langdistanz-Athleten kommen auch längere Einheiten von bis zu 120 Minuten am sogenannten Sweet-Spot infrage. Einige Beispiel-Einheiten:

1. **LANGE INTERVALLE:** Vier Mal acht Minuten mit je vier Minuten Pause – bei 100 Prozent der „Functional Threshold Power“ oder 90 Prozent der maximalen Herzfrequenz
2. **SWEET-SPOT:** Von zwei Mal 15 Minuten im Spätwinter beziehungsweise Frühjahr über drei Mal 20 Minuten bis zu einmal 60 Minuten ist alles möglich. Der Sweet-Spot liegt bei rund 90 Prozent der „Threshold Power“ – bei rund 95 Prozent der Herzfrequenz an der Individuellen Anaeroben Schwelle
3. **GRUNDLAGEN-VARIANTE:** 180 bis 300 Minuten im Grundlagenausdauerbereich GA1 bei 55 bis 65 Prozent der individuellen anaeroben Schwelle. Wichtig ist, dass man sich während der Ausdauerfahrt nur im GA1 bewegt. Nur so werden die passenden Trainingsreize optimal gesetzt.

Weitere Trainingspläne, -Einheiten und -Ideen sowie Hintergründe zu dem Thema Sport-Ernährung finden Sie, stets aktuell, in der Trainingsrubrik unserer Website unter: www.radsport-rennrad.de/training



Großglockner

IM CLUB DER 300

Er ist mein Schicksalsberg: der 3798 Meter hohe Großglockner. Auch bei meiner ersten 300-Kilometer-Radfahrt überhaupt ist er ein Teil der Strecke. Ein Tag im Juli, 15 Grad Celsius, 4:30 Uhr morgens. Abfahrt. Ich starte in Hallein. Mein Ziel: die Kaiser-Franz-Josef Höhe – und zurück. 250 Kilometer, 4000 Höhenmeter. Die ersten 20 Minuten fahre ich allein im Schein meiner Stirnlampe und der Morgendämmerung durch die Landschaft. In Kuchl wartet ein Freund auf mich. Ab jetzt fahren wir zu zweit. Unsere Wechselkleidung und Zusatzverpflegung transportieren Freunde in ihrem Auto. Kurz vor St. Johann im Pongau, nach knapp zwei Stunden Fahrt, beginnt es zu regnen. Besser gesagt: zu schütten. Es gießt so heftig, dass wir unter einer Brücke Schutz suchen müssen. Als wir so unter der Brücke stehen und mit jedem vorbeifahrenden LKW nasser werden, kommt in meinem Kopf ein Gedanke auf, und wird immer lauter: „Warum bin ich eigentlich hier? Vielleicht wäre es doch besser, umzudrehen.“

Doch als der Regen nach 15 Minuten etwas nachlässt, ist Umkehren keine Option. Aufsitzen. Weiterfahren. Es geht bergab. Nach einer halben Stunde erreichen wir den Beginn der Glocknerstraße. Unsere Freunde warten am Bahnhofparkplatz von Fusch auf uns. Ich war noch nie so froh darüber, eine trockene Radhose anziehen zu können. Genau 100 Kilometer liegen hinter uns. Ab jetzt fahren wir zu viert. Doch ab dem ersten steilen Stück vor der Mautstelle Ferleiten trennen wir uns – jeder fährt seinen Rhythmus, sein Tempo. Oben werden wir uns wiedersehen. Ich nehme die markanten Kehren zum Fuschertörl und die Fuschler Lacke kaum wahr. Ich bin im Flow. Bis jetzt merke ich die Höhenlage kaum und der Poweroutput stimmt noch. Ich fahre durch den Tunnel – und sehe am anderen Ende: Licht. Die Sonne, die hier, auf der Kärntner Seite des Glockners, nicht von grauen Wolken bedeckt ist, blendet mich. Von meinen Kollegen ist noch keiner zu sehen. Ich steige ab, sammle etwas Schnee von der Wiese auf und forme damit Kugeln. Zur Kaiser-Franz-Josef Höhe fahren wir alle gemeinsam. Für die meisten meiner Kollegen ist dies ihre erste Rennradfahrt auf den Glockner, auf den höchsten Berg des Landes. Ich blicke auf das Display meines Radcomputers und sehe: 3500 Höhenmeter, 120 Kilometer, sieben Stunden, 220 Watt Normalized Power.

Abfahrt. Da meine Muskeln kalt sind, schmerzen die beiden Gegenanstiege auf dem Weg zurück zum Fuschertörl mehr als erwartet. Die Abfahrt ist entspannt. Die Straße ist trocken und der Verkehr heute, unter der Woche, recht gering. Am Bahnhof in Bruck lege ich die letzten langen Kleidungsstücke ab. Im Tal hat es jetzt, gefühlt, 30 Grad. Ich fülle meine Flaschen auf und packe alles ein, was noch Essbares in meinem Rucksack zu finden ist. Zu zweit verabschieden wir uns von unseren Kollegen und beginnen das letzte Teilstück in den Tennengau. Nach 2,5 Stunden haben wir nichts mehr zu Essen und zu Trinken und sind somit zu einem Supermarkt-Stopp gezwungen: Es gibt Wasser, Cola, Snickers –

die Klassiker des extrem hungrigen Langdistanz-Radfahrers. Mit dem Blutzucker steigt auch die Motivation. Es ist bereits später Nachmittag. Wir sitzen seit elf Stunden auf dem Rad. Als wir 240 Kilometer und 4400 Höhenmeter absolviert haben, kommt mir ein „genialer“ Gedanke: „Zu Hause werde ich knapp 260 Kilometer hinter mir haben. Da könnte ich doch noch ein kleines Stück weiterfahren und die 300 voll machen.“ Als ich so dumm bin, den Gedanken laut auszusprechen, schaut mein Freund entsetzt, schüttelt den Kopf und sagt: „Bist du deppert?“ Wir trennen uns in Kuchl und ich fahre allein meine „Zusatzrunde“. Ich rolle in Richtung Rossfeld, zu meinem Hausberg. Die letzten Kilometer zurück geht es bergab. Die Sonne verfärbt sich. Um 20:00 Uhr, nach 14,5 Stunden „brutto“ und etwas über 13 Stunden Fahrzeit, sehe ich in dieser magischen Stimmung diese magische Zahl: 300. Zu Hause angekommen speichere ich jene Zahlen ab: 301 Kilometer, 5015 Höhenmeter, 213 Watt Normalized Power. Und: Einen Tag, den ich niemals vergessen werde. //

Touren: Höhenmeter

IM CLUB DER

300

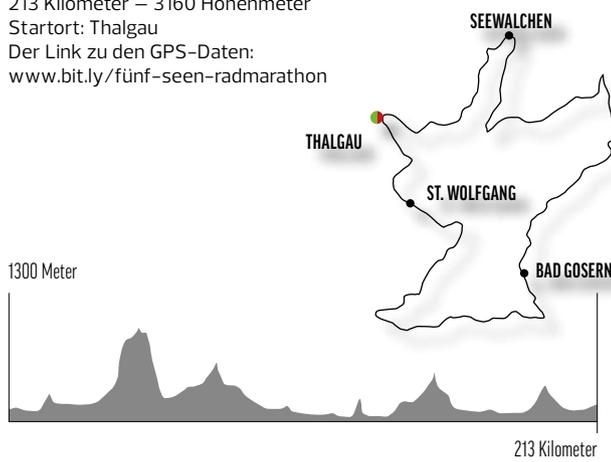
5-SEEN-RADMARATHON-RUNDE

213 Kilometer – 3160 Höhenmeter

Startort: Thalgau

Der Link zu den GPS-Daten:

www.bit.ly/fünf-seen-radmarathon



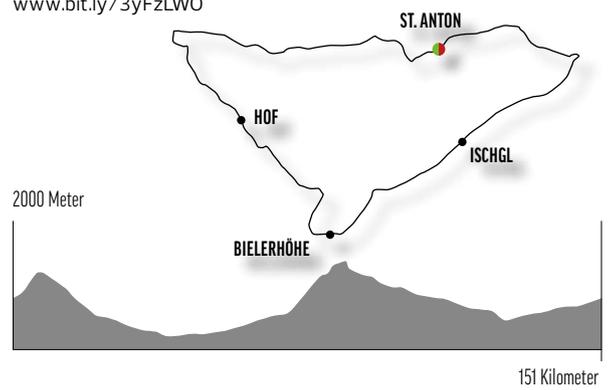
ARLBERGPASS & BIEHLERHÖHE

151 Kilometer – 2750 Höhenmeter

Startort: St. Anton am Arlberg

Der Link zu den GPS-Daten:

www.bit.ly/3yFzLWO



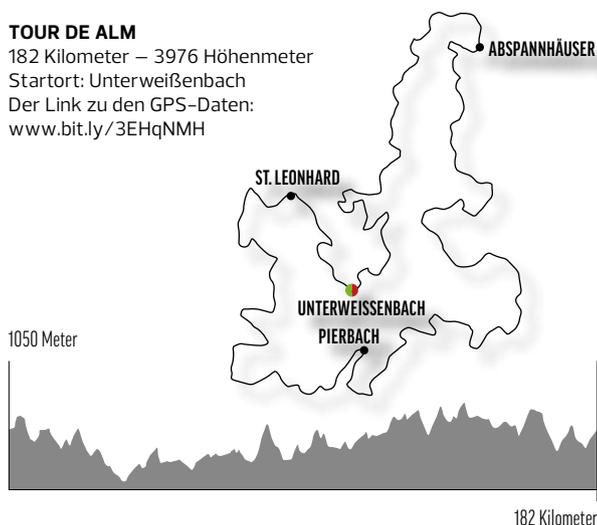
TOUR DE ALM

182 Kilometer – 3976 Höhenmeter

Startort: Unterweissenbach

Der Link zu den GPS-Daten:

www.bit.ly/3EHqNMH



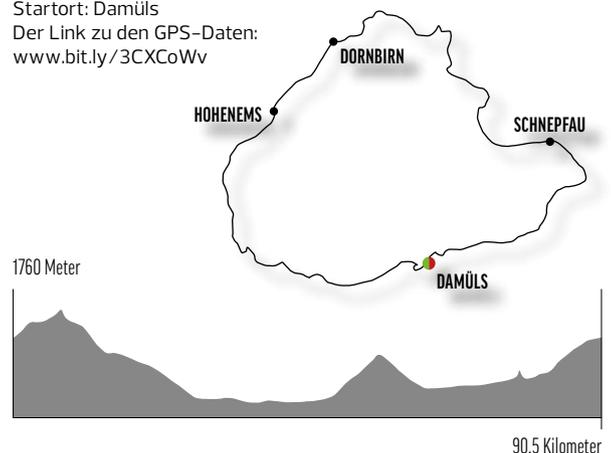
BREGENZERWALDRUNDE

90,5 Kilometer – 2090 Höhenmeter

Startort: Damüls

Der Link zu den GPS-Daten:

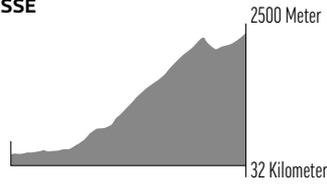
www.bit.ly/3CXCoWv



ÖSTERREICH: TOP-ANSTIEGE

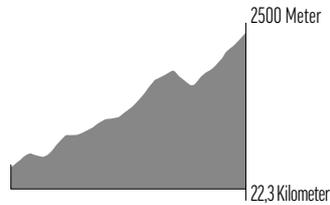
GROSSGLOCKNER-HOCHALPENSTRASSE

32 Kilometer
900 Höhenmeter
Startort: Bruck



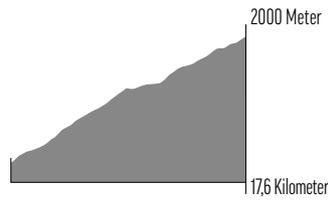
TIMMELSJOCH

22,3 Kilometer
1269 Höhenmeter
Startort: Sölden



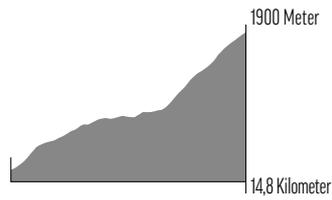
KÜHTAI

17,6 Kilometer
1237 Höhenmeter
Startort: Ötz



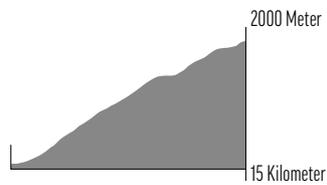
HAHNTENNJOCH

Startort Elmen
14,8 Kilometer
947 Höhenmeter



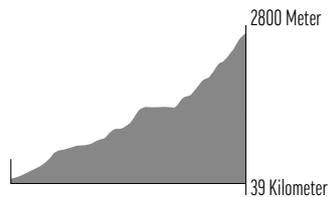
SILVRETTA-HOCHALPENSTRASSE

15 Kilometer
981 Höhenmeter
Startort: Partenen



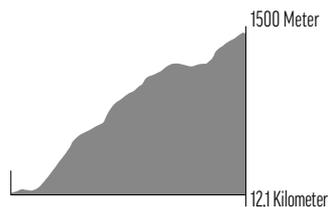
KAUNERTALER GLETSCHERSTRASSE

39 Kilometer
1975 Höhenmeter
Startort: Prutz



FASCHINAJOCH

12,1 Kilometer
708 Höhenmeter
Startort: Au



 crankbrothers



CHOOSE YOUR GRAVEL PEDAL

EGGBEATER

The lightest in the range, great for gravel racing.



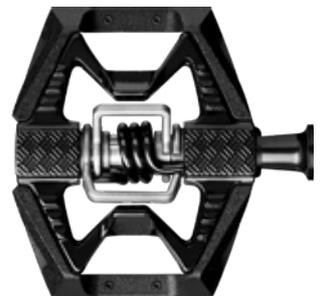
CANDY

A small more platform for more comfort during your trail gravel rides.



DOUBLESHOT

One side flat and one side clip-in, for your bike-packing gravel trips.





TRAININGSLAGER

GARDASEE

GRAN CANARIA

MALLORCA

MADRID

EROMBA

COSTA BLANCA

ALGARVE

*WÄRME, SONNE, RUHE, BERGE, AUS-
SICHTEN - UND MEHR: DAS BIETEN DIE
TOP-TRAININGSLAGER-ZIELE. VON
TOUREN, KOSTEN UND GEHEIMTIPPS.*

Text: Redaktion **Fotos:** Adobe, Campagnolo

Anstiege, Höhenmeter, Pässe, Rampen – Madeira bietet Rennradfahrern viel. Doch: Es fordert auch viel. Vor allem: Form und Kondition. Lockere Runden im Flachland zu drehen, ist auf der Atlantikinsel kaum möglich. Dies ist das Land der Berge. Genauer: Eine Insel der Berge, die sich aus dem Atlantik erhebt. Dies ist Madeira. Die Landschaft: steile Klippen, neblige Wälder, hohe Wasserfälle, Kakteen, wolkenverhangene Berggipfel, exotische Blumen. Madeira ist das portugiesische Wort für Holz. Die Insel ist bis zu 57 Kilometer lang und 22 Kilometer breit. Sie liegt rund 950 Kilometer südwestlich von Lissabon und 740 Kilometer westlich der marokkanischen Küste. Die Einwohnerzahl: 250.000. Kilometerlange Tunnel verbinden die wichtigsten Orte der Insel. Die Bergstraßen sind oft gut asphaltiert, wobei die Verhältnisse immer anspruchsvoll sind: Nässe, Moos, Steinschlag, Pflanzen, Schafe, Kühe, Metallgitter, Straßenhunde und Steigungen weit über zwanzig Prozent. Längere Anstiege mit durchschnittlichen Steigungsgraden von mehr als zehn Prozent zu finden, ist hier kein Problem. Wer innerhalb von 50 Kilometern mehr als 3000 Höhenmeter erfahren will, ist hier richtig. Der örtliche Aeroporto Internacional da Madeira Cristiano Ronaldo zählt offiziell zu den zehn gefährlichsten Flughäfen der Welt. Die Küsten Madeiras fallen meist steil ins Meer ab. So ist die Cabo Girão eine der höchsten Steilklippen Europas. Von der dortigen Glasplattform hat man eine atemberaubende Aussicht auf den Atlantik und die 580 Meter tiefer verlaufende Küstenlinie. In der Mitte der Insel ragen die höchsten Gipfel empor. Der höchste Berg ist der Pico Ruivo mit 1862 Metern über dem Meer. Im Norden der Insel regnet es recht häufig – der Süden ist oft subtropisch warm. Im Sommerhalbjahr weht meist ein starker Wind: der Nordostpassat. Bei Westwind kann es im Osten der Insel sonnig und trocken sein, während es im Süden und im Westen regnet. Die durchschnittliche Tageshöchsttemperatur schwankt zwischen 19 Grad Celsius im Januar und Februar und 26 Grad Celsius im August und September. Viele potenzielle Touren führen durch die Hauptstadt, Funchal, den Geburtsort von Cristiano Ronaldo. In der Region beginnen zahlreiche harte Anstiege – etwa jener hinauf zum Eira do Serrado. Das Sträßchen führt zu einem Aussichtspunkt über dem Dorf Curral

ANREISE & TIPPS

Madeira bietet sich aufgrund der milden Temperaturen im Winter für ein Trainingslager an. Als beste Reisezeit gilt die Zeit von Oktober bis April. Direktflüge gibt es von allen größeren internationalen Flughäfen in Deutschland. Die Flugdauer liegt bei rund 4:30 Stunden. Hin- und Rückflug kosten in der Nebensaison bei einer frühzeitigen Buchung rund 300 Euro. Die Lebenshaltungskosten auf der Insel sind im Durchschnitt günstiger als in Deutschland – bei Restaurantbesuchen und Lebensmitteleinkäufen zahlt man bis zu 50 Prozent weniger.

HOTELTIPP

Hotel Sentido Galosol in Caniço, Portugal
www.hotelsentidogalosol.com



das Freiras, das in einem Bergkessel nördlich von Funchal liegt. Und: auf 1060 Meter über dem Meer. Der Startpunkt liegt fast auf Meereshöhe. Die Zahlen des Anstiegs: 12,3 Kilometer, 1000 Höhenmeter, 8,3 Prozent Durchschnittssteigung. Die steilsten Rampen türmen sich im Mittelteil auf. Schon nach einem Drittel der Auffahrt wird der Verkehr meist weniger, bis man oft irgendwann ganz allein ist. Der höchste, mit dem Rennrad befahrbare Gipfel Madeiras ist der 1818 Meter hohe Pico do Arieiro. Diese Auffahrt ist einer der härtesten Anstiege Europas. Die Zahlen zu dieser extremen Südanfahrt: 18 Kilometer, 1800 Höhenmeter.

/ MADEIRAS WESTKÜSTE

Startort: Lugar de Baixo
Distanz: 93 Kilometer
Anstieg: 2850 Höhenmeter
Der Link zu den GPS-Daten:
www.bit.ly/madeira-west



/ PICO DOS BODES

Startort: Seixal
Distanz: 91 Kilometer
Anstieg: 2900 Höhenmeter
Der Link zu den GPS-Daten:
www.bit.ly/pico-dos-bodes



/ GEBIRGSSTRASSEN IM OSTEN

Startort: Garajau
Distanz: 92 Kilometer
Anstieg: 3450 Höhenmeter
Der Link zu den GPS-Daten:
www.bit.ly/madeira-ost



MALLORCA

Für viele Rennradfahrer ist das Trainingslager auf Mallorca ein jährliches Ritual. Wer nicht nur im Flachen trainieren will, sollte darauf achten, dass die Anfahrt ins Tramuntana-Gebirge, das einen Großteil der Insel-Westseite einnimmt, nicht zu weit ist. Dies ist sowohl im Süd- wie im Nordwesten gegeben. Beliebte Nord-Standorte sind etwa: Alcúdia, Port d'Alcúdia, Playa de Muro, Port de Pollença und Can Picafort. Der Coll de Sóller ist einer der meistgefahrenen Berge des Radsports. Dessen Daten, von Sóller aus: zehn Kilometer, 450 Höhenmeter. Die Durchschnittssteigung: 4,5 Prozent. Mallorca ist eine Radsportinsel. Für Bergformtests in anderen Teilen der Insel greifen viele Profi- und Amateurteams auf zwei Hügel im Inselinneren zurück: den Puig de Randa – fünf Kilometer, 320 Höhenmeter – in der Nähe von Llucmajor. Und den Puig de Sant Salvador – fünf Kilometer, 380 Höhenmeter – in der Nähe von Felanitx. Der Norden ist ein guter Ausgangsort für die Klassiker-Touren, bei denen man an der Westküste entlang durch die Serra de Tramuntana über viele berühmte Anstiege der Insel fährt. Für ein frühes Trainingslager können diese Touren manchen noch zu schwierig sein – der „Küstenklassiker“ etwa bringt es auf 136 Kilometer mit 2300 Höhenmetern. Eine absolute Klassiker-Berg-Tour führt etwa über den Puig Major, den mit 880 Metern Höhe höchsten Pass der Insel, zur Bucht von Sa Calobra an der Westküste, über die legendären Serpentina und durch die 270-Grad-Kurve, den Krawattenknoten. Diese Traumstraße ist eine Sackgasse. Ihr höchster Punkt ist am Coll dels Reis auf 728 Metern. Man erreicht ihn, wenn man auf der Straße zwischen dem berühmten Kloster Lluc und der Stadt Sóller am – wegen der vielen hier pausierenden Radsportler – nicht zu übersehenden Straßenkiosk abbiegt. Danach geht es in die spektakuläre Abfahrt nach Sa Calobra. Und zurück. Die Daten der Auffahrt: zehn Kilometer mit 710 Höhenmetern. Viele Lizenzfahrer sind schon im Dezember und Januar auf der Insel unterwegs. Zu dieser Zeit kann es durchaus über 15 Grad haben – etwas Wetterglück vorausgesetzt. Die beliebtesten Trainingslager-Monate für Hobby-Radsportler liegen zwischen März und Mai. Die Temperaturen liegen dann oftmals bereits zwischen 20 und 25 Grad.



ANREISE & TIPPS

Die Auswahl an Flügen ist groß – selbst von den meisten Regionalairports in Deutschland starten regelmäßig Flugzeuge gen Mallorca. Zu den Anbietern zählen etwa Lufthansa, Ryanair, Easyjet, Condor, Vueling oder Germanwings. Die Kosten für ein verpacktes Fahrrad liegen in der Regel zwischen 50 und 100 Euro. Gut zehn Millionen Menschen reisen jährlich nach Mallorca. Nur ein Bruchteil davon kommt zum Radfahren. Doch die Zahl der Rad-Touristen steigt. Der Großteil der Radfahrer kommt zwischen Februar und Mai, wenn der Frühling in Mitteleuropa noch nicht da ist oder noch nicht zuverlässig genug erscheint.

HOTELTIPPS

Iberostar Playa del Muro in Playa del Muro
www.bit.ly/iberostar-muro

HM Gran Fiesta in Playa de Palma
www.bit.ly/hm-gran-fiesta

Fotos: Castelli Cycling, Angel Garcia

/ SA CALOBRA

Startort: Playa del Muro
Distanz: 115 Kilometer
Anstieg: 2000 Höhenmeter
Der Link zu den GPS-Daten:
www.bit.ly/sa-calobra-playa-muro



/ TRAMUNTANA

Startort: Les Meravelles
Distanz: 187 Kilometer
Anstieg: 2390 Höhenmeter
Der Link zu den GPS-Daten:
www.bit.ly/inselrunde-puig-major



/ CAP FORMENTOR

Startort: Alcúdia
Distanz: 119 Kilometer
Anstieg: 2300 Höhenmeter
Der Link zu den GPS-Daten:
www.bit.ly/trainingslager-cap-formentor



COSTA BLANCA



Es ist der wohl meistgefahrte Berg des europäischen Radsport-Frühlings: der Coll de Rates. Er liegt – unweit von Dénia, unweit von Calpe – mitten in der Provinz Alicante. Seine Daten: 340 Höhenmeter weist die Auffahrt von Parcent aus auf. Weniger als 14 Minuten brauchen die hier trainierenden Rad-Profis für die insgesamt 6,6 Kilometer. Die durchschnittliche Steigung: 5,2 Prozent. Dieser Anstieg steht für eine ganze „Radsport-Region“. Hier, im Südosten Spaniens, findet man einen Landstrich, der rund 200 Kilometer lang ist und viel zu bieten hat: Temperaturen zwischen 16 und 20 Grad in den Wintermonaten und eine optimale Topografie für Rennradfahrer – die Costa Blanca. Die Küstenregion liegt zwischen den Ortschaften Dénia und Torrevieja. Vor Ort findet man ein Trainingsrevier mit sanften Hügeln und leichten Steigungen – steile lange Pässe sucht man vergeblich. Ein weiteres wichtiges Argument: das Wetter. Bereits im Winter liegen die Temperaturen tagsüber meist bei deutlich

mehr als 15 Grad. Mit rund 300 Sonnentagen im Jahr empfiehlt sich die Gegend als Trainingsregion. Aus diesem Grund ist die Costa Blanca ideal für den Formaufbau im Winter und Frühjahr geeignet. Die überwiegend guten Straßen des Hinterlandes bieten: kaum Schlaglöcher, kaum Frostschäden, kaum Spurrillen – und vor allem kaum motorisierten Verkehr. Das Terrain: leicht bergauf, leicht bergab. Kaum eine der vielen kurzen Steigungen hat mehr als fünf Prozent im Durchschnitt. Die Straßen sind fast überall recht breit, allen voran die Verbindung zwischen Benigembla und Castell de Castells: zwölf Kilometer nahezu ohne Autoverkehr und mit einem fast perfekten dunklen Asphaltbelag. Eine der höchsten Erhebungen, die man hier mit dem Rennrad überwinden kann, ist der Port de Tudons. Auf der Südostauffahrt über Sella geht es auf 15,2 Kilometern über 770 Höhenmeter bergauf. Die Durchschnittssteigung: 5,1 Prozent. Auf dem Weg zum Gipfel fährt man vorbei an Zitronenplantagen und Mandelbäumen und erlebt: Urlaubsfeeling auf dem Rad. Hinzu kommt die gut ausgebaute Infrastruktur. Viele Orte der Gegend sind im Sommer vom Massentourismus betroffen. Auf Deutsche, Holländer, Briten und weitere Nationalitäten trifft man hier aber ganzjährig – die Gegend ist bei Auswanderern sehr beliebt. Hier findet wohl jeder Radsportler die optimal zur eigenen Form passenden Touren, denn die Routen-Optionen sind fast „endlos“: flach, wellig, bergig, mit Meerblick oder ohne – alles ist möglich. Das Strecken-Profil ist meist wellig, die vielen Anstiege sind jedoch meist nur mäßig steil. Eine Ausnahme stellt der Cumbre del Sol bei Moraira dar: Auf 4,1 Kilometern sind 390 Höhenmeter zu überwinden. Die Durchschnittssteigung: 9,4 Prozent. Die Maximalsteigung: 18 Prozent.

ANREISE & TIPPS

Die größte Stadt an der Costa Blanca ist Alicante. Der Flughafen der Stadt mit 335.000 Einwohnern ist von zahlreichen Flughäfen in Deutschland relativ günstig und direkt zu erreichen. Von Alicante aus sind andere Strandorte und Trainingslager-Ausgangspunkte schnell erreichbar. Von München oder Frankfurt fliegt man rund 2:20 Stunden nach Valencia oder Alicante. Die Kosten für Unterkünfte und das tägliche Leben sind wie im übrigen Spanien etwas günstiger als in Deutschland – vor allem in der Nebensaison zwischen Februar und April. Dann, wenn die Costa Blanca bei Radsportlern besonders beliebt ist.

HOTELTIPPS

Gran Hotel Sol y Mar in Calpe
www.granhotelsoly.com

AR Diamante Beach SPA Hotel in Calpe
www.ar-hotels.com/hotel-ar-diamante-beach

/ COLL DE RATES

Startort: Calpe
Distanz: 101 Kilometer
Anstieg: 1570 Höhenmeter
Der Link zu den GPS-Daten:
www.bit.ly/calpe-coll-de-rates



/ LA VALL DE GALLINERA

Startort: Calpe
Distanz: 161 Kilometer
Anstieg: 2480 Höhenmeter
Der Link zu den GPS-Daten:
www.bit.ly/vall-de-gallinera



/ PORT DE CONFRIDES

Startort: Calpe
Distanz: 166 Kilometer
Anstieg: 2840 Höhenmeter
Der Link zu den GPS-Daten:
www.bit.ly/port-de-confrides



GARDASEE

Der Gardasee ist eine Top-Rennrad-Destination und bietet sich vor allem im Frühjahr ab März für ein Trainingslager an. Für Viele ist der Gardasee zudem in wenigen Stunden mit dem Auto erreichbar. Von München aus sind es gerade einmal rund fünf Stunden Autofahrt. Durch die umgebenden Berge des Trentino ist am Gardasee beinahe das ganze Jahr über ein mildes Klima garantiert. Die Temperatur fällt tagsüber selten unter sieben Grad Celsius, oft hat es zwischen zehn und 15 Grad Celsius. Zudem scheint auch im Winter oft die Sonne und es regnet nur selten. Im Vorfeld sollte man sich allerdings überlegen, ob man das Trainingslager an der Nord- oder der Südhälfte des Sees machen möchte. Nördlich der beiden Gemeinden Salò am West- und Garda am Ostufer gibt es mit einer Höhe von oft über 2000 Metern die höheren Berge und längeren Anstiege, doch sind einige von ihnen im Winter und teilweise auch im Frühjahr noch nicht mit dem Rennrad befahrbar. Südlich von Garda am Ost- und ab Maderno am Westufer sind die Anstiege nicht so lang und meist weniger steil, dafür ist das Klima hier mediterraner und in der Regel deutlich milder. Selbst ein Trainingslager im Winter ist hier möglich. Bereits ab Januar trainieren oftmals viele Radprofis auf der südlichen Seite des Gardasees. Die Region hat für Rennradfahrer viel zu bieten: gute Straßen, eine abwechslungsreiche Landschaft, lange und teilweise steile Anstiege. Vor allem Touren am Tennesee, am Cavedinesee, über den Monte Bondone oder den berühmten Monte Baldo bieten zahlreiche Höhenmeter. Sehr beliebt bei Radsportlern sind zudem die Serpentinstraße nach Albisano und Prada im Bergmassiv des Monte Baldo sowie der Capovalle-Pass zum Idrosee auf der Westseite. Der härteste Anstieg am Gardasee und vermutlich einer der härtesten Europas ist der Punta Veleno am Ostufer. Übersetzt bedeutet der Name des Anstiegs „Gift-Spitze“. Seine Daten von Assenza di Brenzone aus: 9,3 Kilometer, 1100 Höhenmeter, verteilt auf 20 enge Haarnadelkurven. Die durchschnittliche Steigung: 11,8 Prozent. Die Durchschnittssteigung der Kilometer zwei bis acht: 14,6 Prozent. Immer wieder müssen dabei Abschnitte mit über 20 Prozent Steigung überwunden werden. Seit 2010 findet mit dem „Extreme Race Punta Veleno“ hier jedes Jahr im September ein Amateur-Radrennen statt. Doch auch flache Touren sind am



ANREISE & TIPPS

Vom Süden Deutschlands aus ist der Gardasee mit dem Auto schnell erreichbar. Die Fahrt von München aus dauert rund fünf Stunden. Der nächstgelegene Flughafen von Verona wird von allen größeren und regionalen Flughäfen angefliegen. Von München aus ist Verona auch mit dem Zug innerhalb von 5:30 Stunden zu erreichen. Die Stadt liegt weniger als 30 Kilometer vom Ostufer des Gardasees entfernt. Die Hotelpreise variieren stark, je nach Lage und Jahreszeit. Tipp: In den Berglagen um den See ist es – gerade in der Nebensaison – oft preiswerter. Viele Hotels sind auf Radtouristen ausgerichtet. Die Auswahl ist groß.

HOTELTIPPS

AktivHotel Santa Lucia
www.aktivhotel.it

Enjoy Garda Hotel
www.enjoygardahotel.com

Gardasee durch seine Küstenlänge von 160 Kilometern möglich. Auf einem beliebten Rundkurs mit 142,2 Kilometern Länge und 480 Höhenmetern kann der See einmal komplett umrundet werden. Da die Strecke jedoch immer wieder durch lange Tunnel führt, ist eine gute Beleuchtung sehr zu empfehlen. Flache Touren ins östlich gelegene Etschtal sind ebenfalls möglich. Beliebte Standorte für ein Trainingslager am Gardasee sind vor allem Torbole und Riva del Garda im Norden sowie Peschiera del Garda im Südosten. Insbesondere Peschiera del Garda ist auch bei Profiteams ein sehr beliebter Ort – vor allem im Winter und Frühjahr.

Fotos: Cor Vos, Campagnolo

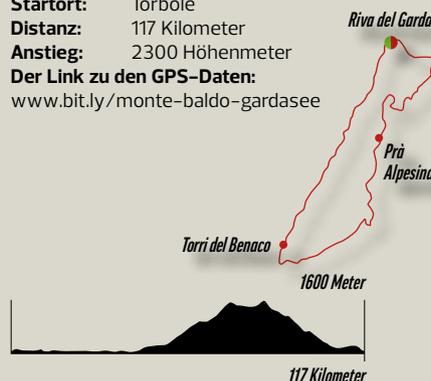
/ RUND UM DEN GARDASEE

Startort: Riva del Garda
Distanz: 142,4 Kilometer
Anstieg: 480 Höhenmeter
Der Link zu den GPS-Daten:
www.bit.ly/runde-gardasee



/ MONTE BALDO

Startort: Torbole
Distanz: 117 Kilometer
Anstieg: 2300 Höhenmeter
Der Link zu den GPS-Daten:
www.bit.ly/monte-baldo-gardasee



/ DURONEPASS – LEDRO – BIACESA

Startort: Riva del Garda
Distanz: 92 Kilometer
Anstieg: 2172 Höhenmeter
Der Link zu den GPS-Daten:
www.bit.ly/duronepass



GIRONA



ANREISE & TIPPS

Der Flughafen Girona südlich der Stadt versorgt auch die Strände der Costa Brava rund um Lloret de Mar. Zahlreiche Linien fliegen den Flughafen daher an, von Ryanair bis zu Iberia. Die Flugdauer von Deutschland aus: rund zwei Stunden. Eine Alternative ist der rund 100 Kilometer entfernte größere Flughafen von Barcelona. Mit dem Auto ist das 1250 Kilometer entfernte Girona ebenfalls erreichbar – wenn man die nötige Zeit dafür hat. Girona ist auf Radtourismus ausgerichtet, was sich an zahlreichen Restaurants, Cafés und Unterkünften zeigt. Die Preise sind – gerade in der Nebensaison – in der Regel etwas günstiger als in Deutschland.

HOTELTIPPS

Equipe Guest House
www.equipegirona.cc

Hotel Mas Pelegri
www.maspelegri.com

Auch die ehemaligen Profis Ryder Hesjedal, Dan Martin, Bradley Wiggins und David Millar lebten und trainierten jahrelang in Girona. Die Stadt bietet eine hohe Lebensqualität: ein gutes Gesundheitswesen, viel Kultur, eine geringe Luftverschmutzung, wenig Lärmbelästigung, zahlreiche Restaurants und Cafés sowie eine relativ niedrige Kriminalitätsrate. Zu den bei Radsportlern beliebtesten Cafés in Girona gehören unter anderem das La Fabrica und das Rocacorba Cafe. Radsportler finden in der Umgebung Top-Trainingsbedingungen. Durch die Lage Gironas zwischen der Mittelmeerküste und den Pyrenäen findet man sowohl flache Strecken als auch Anstiege in den angrenzenden Bergen. Diese sind selten steil, dafür aber oft lang und gleichmäßig. Der Rocacorba stellt hier eine Ausnahme dar. Er beginnt zwar relativ flach, wird dann aber ab der zweiten Hälfte immer steiler. Immer wieder beträgt die Steigung über zehn Prozent. Doch die Auffahrt lohnt sich. Bei gutem Wetter kann man vom 959 Meter hohen Gipfel die 80 Kilometer entfernten Pyrenäen sehen. Da der Anstieg zudem in einer Sackgasse endet, gibt es kaum motorisierten Verkehr. Stattdessen teilt man sich die Straße hinauf zur im zwölften Jahrhundert erbauten Kirche Santuari de Rocacorba meist mit sehr vielen anderen Radsportlern. Ein anderer Hausberg Gironas ist der Els Àngels. Seine Daten: 11,1 Kilometer, 434 Höhenmeter. Die durchschnittliche Steigung: 3,9 Prozent. Als eine der schönsten Straßen Spaniens gilt die Küstenstraße zwischen Tossa del Mar und Sant Feliu de Guíxols. Sie führt teils hoch über dem Mittelmeer entlang der Costa Brava vorbei an schroffen Felsen und durch Korkeichen- und Pinienwälder und bietet beeindruckende Ausblicke. Die Straße ist durch ihr welliges Profil allerdings anspruchsvoll zu fahren. In der Vergangenheit war sie bereits Bestandteil der Strecke der Vuelta a España, der Katalonien-Rundfahrt und im Jahr 2009 der Tour de France. In der Regel kann man in Girona ganzjährig trainieren. Auch im Winter fallen die Temperaturen nur selten unter zehn Grad Celsius. Im Dezember und Januar, den kältesten Monaten, sind selten auch einstellige Temperaturen möglich. Dennoch kommen im Vergleich zu Mallorca im Winter deutlich weniger Radsportler für ein Trainingslager nach Girona. Zumindest: Noch.

1 2,3 Kilometer, 797 Höhenmeter, 6,5 Prozent Durchschnittssteigung – das sind die Daten des Rocacorba. Seitdem die Straße im Jahr 2006 komplett asphaltiert worden ist, hat er sich bei Radsportlern zu einem der beliebtesten Anstiege in ganz Europa entwickelt. Und zum Trainingsanstieg vieler Radprofis, die in Girona leben. Seit den 1990er-Jahren haben viele Radprofis und Triathleten – insbesondere aus Australien und Nordamerika – die katalanische Stadt im Nordosten Spaniens zu ihrer Wahlheimat gemacht. Einer der Triathleten, der hier lebt, ist der Deutsche Jan Frodeno. Er gewann unter anderem dreimal den Ironman Hawaii.

/ MARE DE DEU DEL MONT & BANYOLES-SEE

Startort: Girona
Distanz: 129 Kilometer
Anstieg: 1860 Höhenmeter
Der Link zu den GPS-Daten:
www.bit.ly/mare-de-deu



/ ROCACORBA UND ELS ÀNGELS

Startort: Girona
Distanz: 147 Kilometer
Anstieg: 1970 Höhenmeter
Der Link zu den GPS-Daten:
www.bit.ly/rocorcorba-àngels



/ SANT FELIU DE GUÍXOLS

Startort: Girona
Distanz: 95 Kilometer
Anstieg: 1200 Höhenmeter
Der Link zu den GPS-Daten:
www.bit.ly/sant-feliu



GRAN CANARIA

Ein stetiges Auf und Ab, steile Anstiege, Palmen, Strände, Berge, Panorama-Ausblicke – so könnte man Gran Canaria aus Radfahrersicht beschreiben: Die drittgrößte Insel der Kanaren ist, wie auch die Nachbarinsel Teneriffa, etwas für Bergfahrer. Im Gegensatz zu den scheinbar endlosen gleichmäßigen Steigungen Teneriffas zeichnet sich Gran Canaria durch seine Vielseitigkeit in gleich mehrerer Hinsicht aus. Die kreisrunde Insel wird auch als „kleiner Kontinent“ bezeichnet. Man zählt dort 14 verschiedene Mikroklimazonen, in denen Fauna und Flora extrem unterschiedlich sind. Im Norden der Insel durchfährt man dichte Wälder. Nicht selten hängt dabei ein kühlender Nebel in der Luft. Im Gegensatz dazu steht der karge Süden der Insel: Tiefe Täler, die Barancos, durchziehen trockene und felsige Landschaften. Generell bietet die Insel milde Temperaturen und rund 300 Sonnentage pro Jahr. Die hohen Hänge der Barancos reichen stellenweise bis zur Küste, fallen hier steil in den Atlantik ab und trennen viele der kleinen Hafenstädtchen voneinander. Hinauf zur Inselmitte und abseits des üblichen Strandtourismus führen viele – oft sehr gut ausgebaute – Straßen serpentinreich nach oben. Mit Sicherheit einer der schönsten Anstiege der Insel – wenn nicht sogar der gesamten Kanaren – findet sich im Tal von Mogan. Hier schlängelt sich die Straße an gleich fünf verschiedenen Talhängen in Serpentinien hinauf zur Inselmitte und Richtung Pico de Las Nieves. Hat man die Talauffahrten hinter sich gelassen, erreicht man das Hochplateau der Inselmitte. Ab hier folgt ein stetiges Auf und Ab entlang verschiedener Naturparks. Die Inselmitte wird jedoch überragt vom Pico de Las Nieves. Der Gipfel des erloschenen Vulkans liegt auf 1949 Metern Höhe. Damit ist er der höchste Punkt der Insel. Er kann fast vollständig „erfahren“ werden. Von hier aus hat man einen Blick auf den berühmten Felsen Roque Nublo, das Wahrzeichen Gran Canarias – und bei guter Sicht sogar bis auf den Pico del Teide auf Teneriffa. Vom Strand aus sind die Auffahrten bis knapp 50 Kilometer lang – man überwindet dabei insgesamt mehr als 2000 Höhenmeter.



ANREISE & TIPPS

Für die Anreise auf die Kanareninsel Gran Canaria hat man zwei Möglichkeiten: Flugzeug oder Schiff. Viele Airlines fliegen die Insel an, die Flugdauer beträgt rund vier Stunden. Der Airport Gran Canaria liegt rund 20 Kilometer von der Hauptstadt entfernt. Eine Fähre fährt einmal wöchentlich von Cádiz in Südspanien nach Las Palmas. Die Fahrt dauert bis zu zwei Tage. In der Hauptsaison empfiehlt es sich, frühzeitig Plätze zu reservieren. Die Alltags- und Restaurant-Kosten liegen meist rund 20 Prozent unter jenen in Deutschland und auch Hotels sind in der Nebensaison häufig verhältnismäßig erschwinglich.

HOTELTIPPS

Gloria Palace Amadores Thalasso
www.gloriapalaceth.com

Kumara Serenoa by Lopesan
www.kumaraserenoabylopesan.com

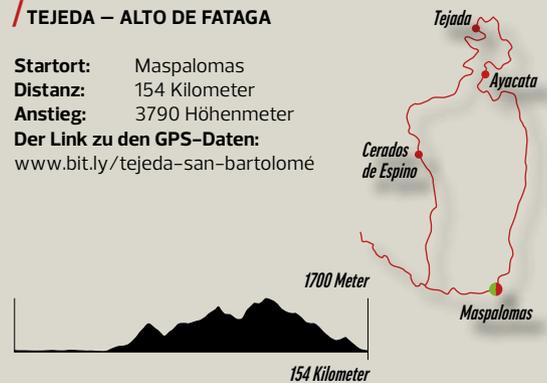
/ SANTA MARÍA DE GUÍA – TAL DER TRÄNEN

Startort: Gáldar
Distanz: 109 Kilometer
Anstieg: 3100 Höhenmeter
Der Link zu den GPS-Daten:
www.bit.ly/tal-der-tränen



/ TEJEDA – ALTO DE FATAGA

Startort: Maspalomas
Distanz: 154 Kilometer
Anstieg: 3790 Höhenmeter
Der Link zu den GPS-Daten:
www.bit.ly/tejeda-san-bartolomé



/ BANANENTAL – HÜHNERLEITER – PUERTO RICO

Startort: Maspalomas
Distanz: 79 Kilometer
Anstieg: 1280 Höhenmeter
Der Link zu den GPS-Daten:
www.bit.ly/bananental



ALGARVE

Wärme, Weite, Ruhe, Meer: Die Algarve ist schon lange kein Geheimtipp mehr, wenn es darum geht, die kalten Monate in moderater Wärme zu verbringen. Doch als potenzielle Trainingslager-Region haben wohl nur die wenigsten die portugiesische Küstenregion auf dem Schirm. Die Tourenoptionen sind fast „unendlich“. Das Hinterland ist durchzogen von kleinen, oft ruhigen – und oft auch frisch sanierten – Straßen. Die Zahl der Hügel ist kaum überschaubar. Und auch Gravel-Fahrern bietet die Region extrem viel, unter anderem: Meerausblicke, Höhenmeter, Flow-Trails, lehmige Böden oder griffige Sandstein- und Muschelkalk-Untergründe. Im Sommer bedeutet die Algarve: Hitze – von oft mehr als 35, 36, 38 Grad. Dennoch: Auch dann findet man „Erlösung“ durch die teils kühlen Winde, die vom Meer landeinwärts wehen und den algarvetypischen Schatten-Flickenteppich der Eukalyptusbäume, Pinien und knorrigen Korkeichen. Man fährt im Alentejo und Monchique von Hügelkuppe zu Hügelkuppe. Die längeren Anstiege sind meist rhythmisch zu fahren und nicht zu steil – meist liegen ihre Steigungsgrade zwischen drei und sechs Prozent. Eine typische Tour weist ein sägezahnartiges Höhenprofil auf. Wenn man es nicht darauf anlegt, summieren sich auf eine 100-Kilometer-Runde meist zwischen 1300 und 1700 Höhenmeter. Doch: Viel mehr ist möglich. Wenn die Form stimmt. Autos begegnen einem hier meist selten. Oft hat man als Radfahrer die Straße für sich. Der höchste Berg der Algarve ist der 902 Meter hohe Alto da Foia. Die Daten der Auffahrt von Monchique aus: 7,5 Kilometer, 460 Höhenmeter. Startet man seine Tour zum Foia von Portimão oder von Albufeira aus, bringt man auf dem Weg zum höchsten Punkt rund 1200 Höhenmeter und mehr hinter sich. Als idealer Ort für eine Rast bietet sich Monchique mit seinen Plätzen, Bars und Cafés an. Von der spanischen Grenze bis an die Westspitze bei Sagres misst die Algarve gerade einmal 160 Kilometer. Dennoch können die Unterschiede groß sein: Während es an der Zentral-Algarve sonnig ist, kann es an der Westküste durchaus regnen. Denn: Der Atlantik hat einen enormen Einfluss auf das lokale Wetter. Sonne und Wolken wechseln sich teils rasend schnell ab. Entscheidend auf dem Rad ist: die Stärke und die Richtung des Windes. Dennoch: Die Algarve bietet im Durchschnitt rund 300 Sonnentage pro Jahr



Foto: Thilo Brunner

ANREISE & TIPPS

Von vielen Flughäfen aus werden Nonstop-Flüge nach Faro angeboten. Die Flugdauer beträgt in der Regel rund drei Stunden. Hin- und Rückflug kosten in der Nebensaison bei einer frühzeitigen Buchung meist rund 300 Euro. Die Lebenshaltungskosten sind in Portugal im Durchschnitt günstiger als in Deutschland. So ist das Essengehen in Restaurants abseits der Sunset-Spots in der Regel um 50 Prozent günstiger als hierzulande. Das Land lädt garantiert zur kulinarischen Exkursion ein. Zu den regionalen Spezialitäten zählen etwa Bacalhau, getrockneter Kabeljau, sowie Arroz de marisco, Reis mit Meeresfrüchten. Ein Mietwagen ist für Erkundungsfahrten sehr zu empfehlen.

HOTELTIPP

Adamah Vayu
www.adamahvayu.com

– und auch im Winter, von Ausnahmen abgesehen, meist milde Temperaturen von 16 bis 26 Grad. Im Adamah Vayu, einem Bed and Breakfast in einer parkähnlichen Anlage, bieten die deutschen Besitzer auch „night rides“ an: Rennradfahrten durch die Nacht. Dabei werden, im Schein der Akkulampen, die Sinne noch einmal anders gefordert. Ein idealer Ausgangspunkt für alle Unternehmungen ist die kleine Marktstadt Loulé. Rennradfahrer werden hier mit Statuen in einem Kreisverkehr geehrt. Nur 15 Kilometer von Faro entfernt hat man hier alle Annehmlichkeiten.

STRÄNDE & MEER

Startort: Loulé
Distanz: 89 Kilometer
Anstieg: 810 Höhenmeter
Der Link zu den GPS-Daten:
<https://bit.ly/3NPHLLn>



HINTERLAND HÜGEL

Startort: Loulé
Distanz: 109 Kilometer
Anstieg: 1300 Höhenmeter
Der Link zu den GPS-Daten:
<https://bit.ly/3UvM3Ks>



KLOSTER & ANSTIEGE

Startort: Loulé
Distanz: 67 Kilometer
Anstieg: 630 Höhenmeter
Der Link zu den GPS-Daten:
<https://bit.ly/3WGRqaw>





TRAININGS- LAGER: EINHEITEN & TIPPS



Ein Trainingslager macht vieles einfacher: Man kann sich auf die täglichen Ausfahrten konzentrieren und auf eine gute Ernährung. Man findet in der Regel Zeit und Muße für die Regeneration – und auch dazu, die mentalen Batterien wieder aufzuladen. Das gewohnte Wochenpensum sollte man in der Regel um „nur“ fünf bis 15 Prozent steigern. Wer jedoch schon länger auf einem höheren Niveau fährt und viele Trainingsjahre hinter sich hat, kann dieses Pensum verdoppeln. Der „Standardaufbau“: Man trainiert in progressiven „Dreier-Blöcken“ – auf drei Trainingstage, an denen die Belastung steigt, folgt ein Ruhetag. Beliebt sind auch die sogenannten K3-Einheiten: Man fährt Zehn- bis 20-Minuten-Intervalle, etwas unterhalb der Schwellenleistung, bergauf, in einem möglichst „dicken Gang“ mit Trittfrequenzen von 45 bis 60 Umdrehungen pro Minute. Will man die Intensität noch steigern, wechselt man zu „K4-Einheiten“: Man verkürzt die Intervalldauer etwas und fährt je am Ende einen All-out-Sprint. Beispielenheiten finden Sie unten. Ein großes digitales Trainings-Sonderheft mit Basiswissen, Studien, Hintergründen, Tipps und etlichen Trainingsplänen für alle Niveaus stellen wir hier zum Download bereit: www.bit.ly/bva-shop-training

/ GRUNDLAGE

Der GA1-Bereich liegt bei rund 50 bis 70 Prozent der individuellen anaeroben Schwelle, IANS. Die Belastung liegt meist unter 75 Prozent der maximalen Herzfrequenz und die Laktatkonzentration bleibt niedrig. Die Steigerung dazu ist der sogenannte GA2-Bereich, in dem man sich der Schwellenleistung zwar annähert, aber dennoch weiterhin im aeroben Bereich bleibt.

/ K3-/K4-EINHEITEN

Dies sind meist Acht- bis 20-minütige Kraftausdauer-Intervalle. Sie werden idealerweise an einem längeren Anstieg mit niedrigen Trittfrequenzen von 50 bis 60 Umdrehungen pro Minute durchgeführt. Die Intensität: knapp unter der IANS. Zusätzlich kann jede zweite Minute ein Zehn-Sekunden-Sprint eingebaut werden.

/ OVER-UNDERS

Intervalle, bei denen sich Intensitäten über und unter der individuellen anaeroben Schwelle abwechseln – in der Regel alle 20 bis 40 Sekunden. Dieser Trainingsinhalt ist besonders zeiteffizient sowie effektiv zur Entwicklung von Explosivität vor Wettkämpfen.

/ SPRINT-INTERVALLE

Sechs bis zwölf Sekunden All-Out-Belastungen mit bis zu 100 Prozent Intensität – dabei wird noch kein Laktat produziert. Diese Sprints benötigen aufgrund ihrer kurzen Belastungsdauer weder extra Kohlenhydrate noch Fett für die Energiebereitstellung.

/ SWEETSPOT

Dieser liegt zwischen 88 und 93 Prozent der IANS. Ein sehr forderndes Beispiel einer Trainingseinheit: dreimal zehn Minuten am Sweetspot. Sehr ambitionierte Athleten können hier auch alle zwei Minuten je einen 20-Sekunden-Sprint im Spitzenbereich einbauen.



Erlangen

ANZEIGE



Dein Rennradziel 2023

Starte deine erste Etappe

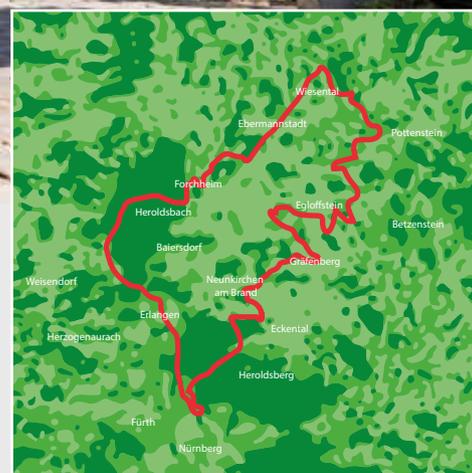
Erlangen ist die Sport- und Fahrradstadt im Herzen Frankens. Sie erfüllt alle Ansprüche für einen perfekten Rennrad-Trip. Sportliche Herausforderung gibt es in unmittelbarer Nähe. Die Genuss-Region Fränkische Schweiz lockt mit tollen Aussichten, schroffem Felsenmeer und gemütlichen Bierkellern. Die Radsportstars der Deutschland Tour durchqueren diese atemberaubende Landschaft bei der Tour 2021.

Zum Energietanken und Vorbereiten bietet Erlangen optimale Bedingungen mit modernem Hotelkomfort, sehenswerter Altstadt und perfekter Anbindung in die Region.

Auf den Spuren der Deutschland Tour

2021 kam das größte Radsportevent Deutschlands in die Hugenottenstadt: die Deutschland Tour. Auf dieser anspruchsvollen Etappe von Erlangen über die Fränkische Schweiz bis nach Nürnberg haben bereits die Rennrad-Profis ihr Können bewiesen. Startpunkt der Tour ist der Schlossplatz im Herzen von Erlangen.

Die 160 km lange Tour führt von Erlangen über Forchheim in die Fränkische Schweiz. Dort erwarten die Fahrer 2000 Höhenmeter in 13 Anstiegen, welche eine sehr gute Kondition erfordern. Belohnt wird man hier mit fantastischen Ausblicken in die „Fränkische“



Infos & Buchung

Tourist Information Erlangen
Tel. +49 9131 89510
tourist@etm-er.de
www.erlangen.info/radfahren



TESTSTRECKE

RÄDER | PRODUKTE | NEUHEITEN





BIANCHI

OLTRE

Ein „Hyperbike“ soll das neue Bianchi Oltre RC sein – eine Steigerung zu den leichten und aerodynamischen Racemodellen, die „Superbikes“ genannt werden. Der Nachfolger des Oltre XR 4 soll deutlich aerodynamischer sein als das vorherige Modell. Dafür wurde der Carbon-Rahmen komplett neu überarbeitet. Mittels der „Air-Deflector“-Technologie am Lenker und Vorbau sollen die aerodynamischen Vorteile erreicht werden. Am Topmodell Oltre RC sind standardmäßig neuentwickelte hauseigene Carbon-Laufräder mit 50- beziehungsweise 65-Millimeter-Felgen verbaut. Zudem werden zwei weitere, etwas günstigere Modellreihen angeboten: das Oltre Pro und das Oltre. **Der Preis: ab 5400 Euro**

CADEX

GX LENKER

Leicht, steif und race-tauglich: Die Giant-Tochterfirma Cadex fügt mit dem GX dem sportiv ausgerichteten Portfolio einen Gravel-lenker hinzu. Der GX bietet 16 Grad Flare und einen D-förmigen Oberlenkerbereich – beides soll einer verbesserten Kontrolle und mehr Fahrkomfort während Offroad-Passagen dienen. Der GX-Lenker ist in vier Breiten von 400 bis 460 Millimetern erhältlich – in der 420-Millimeter-Version bringt der Carbon-Lenker nur 190 Gramm auf die Waage. Der Reach ist mit 70 Millimetern kurz gehalten und der Drop mit 120 Millimetern Höhe recht flach. Eine Besonderheit ist das einteilige Herstellungsverfahren, mit dem zusätzlich Gewicht eingespart werden soll. **Der Preis: 399 Euro**



SPECIALIZED

DIVERGE STR

Mit der neuen Modellreihe STR des Gravelbikes Diverge setzt der US-Hersteller vor allem auf: Federung. Das Diverge STR ist ein „Gravel-Fully“. Die neuentwickelte Future-Shock-Technologie bietet einen Federweg von bis zu 20 Millimetern an der Front und 30 Millimetern hinten. Ursprünglich gibt es dieses hauseigene Federungssystem seit 2014 – entwickelt wurde es für das Straßenrennen Paris-Roubaix. Das Besondere am STR: Das neuentwickelte Oberrohr-Federelement soll nur das Rad federn und die volle Kraftübertragung gewährleisten. **Der Preis: ab 7500 Euro für das Diverge STR Expert**

CANYON

SPEEDMAX

Das Zeitfahr- und Triathlonmodell Speedmax des Koblenzer Herstellers Canyon ist seit einigen Jahren auf dem Markt. Jan Frodeno, Laura Philipp und Patrick Lange führen damit ihre größten Erfolge bei Triathlon-Wettbewerben ein. Nach zwei Jahren wird die Modellreihe nun neu überarbeitet. Insgesamt neun neue Versionen sind erhältlich – vom Topmodell CFR über das CF SLX bis zur günstigsten Variante CF SL. Alle neun Modelle sind mit Powermetern ausgestattet, abgesehen von dem Modell CF SL 7 werden alle Versionen elektronisch geschaltet. **Die Preise: 2999 bis 11.999 Euro**



TRAUM TRAU RÄDER

13 TRAUMRÄDER
IM TEST

LEICHT, SCHNELL, AERODYNAMISCH,
BESONDERS: 13 TOP-MODELLE IM
GROSSEN RENN RAD-SPEZIAL-TEST.





Text: David Binnig, Frederik Böna,
Leon Echtermann, Jan Zesewitz
Fotos: Gideon Heede

Die Ausrichtungen der aktuellen Testmodelle rangieren zwischen langstrecken- und komfortorientiert, steif und leicht, haltbar und innovativ. Ihre Gewichte reichen von 6,6 bis 9,1 Kilogramm. Neben Leichtgewichtsmodellen wie etwa dem Storck Aernario.3 und dem Merida Scultura 10k sind auch voll auf eine optimierte Aerodynamik ausgerichtete Race-Räder ein Teil dieses Testfelds – etwa das Scott Foil RC Ultimate und das Canyon Aeroad CFR MVDP. Das leichteste Rad des Testfeldes ist das Storck Aernario.3: Es punktete im Testverlauf mit seiner mit dem Leichtgewicht von nur 6,6 Kilogramm korrelierenden sehr hohen Agilität, seiner sportiven Ausrichtung, einer hohen Wendigkeit und einer sehr direkten Kraftübertragung.

Das Klaassen Razor ist, in der Rahmengröße 56, um rund 2,5 Kilogramm schwerer. Der Hauptgrund: Die Basis, der Rahmen, ist aus Metall – hochwertigen dünnwandigen Dedacciai-Aluminiumrohren – gefertigt. Und: die Ausrichtung als Straßen- und Offroad-Allrounder. Bei den Parametern Gewicht und Steifigkeit kann das Rahmenmaterial naturgemäß nicht ganz mit Top-Carbon-Varianten konkurrieren. Die Vorteile liegen unter anderem in einer hohen Robustheit und Haltbarkeit. Dies passt zur Ausrichtung des Rads als ein Allroad-Modell. Auch auf leichten Schotterpassagen

überzeugt das hochwertig ausgestattete Razor des kleinen niederländischen Herstellers. Eine weitere der vielen Besonderheiten beziehungsweise „Exoten“ in diesem Testfeld ist das Officine Mattio SL X. Dessen hochwertiger Carbon-Rahmen wird in Italien handgefertigt. Das SL X ist leicht, steif und sehr hochwertig ausgestattet. Der zweite im Testfeld vertretene Hersteller aus Italien ist: 3T. Das Testmodell Racemax Exploro ist, neben dem Klaassen, eines von zwei Gravelrädern dieses Feldes. Mit seinem Gewicht von 8,3 Kilogramm ist es für ein Gravelbike sehr leicht. Unsere Tester überzeugte zudem die enorme Laufruhe und das gleichzeitig sehr agile Fahrverhalten des 3T sowie die durchdachte Ausstattung. So boten etwa die verbauten 40 Millimeter breiten Pirelli-Stollen-Reifen einen sehr hohen Kurvengrip.

Aerodynamik, Leichtgewicht, Preise

Gleich drei der 14 Test-Modelle sind aerodynamisch optimiert und klar auf höhere Geschwindigkeiten sowie eine optimierte Race-Tauglichkeit ausgelegt. Zwei davon haben wir in einer günstigeren, weniger ausgefallenen Modellvariante bereits hinsichtlich der Aerodynamik getestet. Dieser in der RennRad-Ausgabe 10/2022 veröffentlichte Test zeigte: Sowohl das neue Scott Foil als auch das Canyon Aeroad zählen zu den aerodynamischen Top-Modellen des Marktes. Das Foil wurde auch im Hinblick auf andere Parameter noch einmal deutlich verbessert. So wiegt es nun rund neun Prozent weniger als ein vergleichbares Vorgängermodell. Trotz all dieser enormen Unterschiede in der Ausrichtung der 13 Räder dieses Testfelds gibt es dennoch, leider, eine Gemeinsamkeit zwischen ihnen: ihr hoher Preis. Die Testräder kosten zwischen 5500 und 18.990 Euro. Leider sind viele dieser „Traumräder“ somit für den Durchschnittsverdiener völlig utopisch und unerreichbar. Auch diese Preise sind Teil einer großen Entwicklung. Einen großen Leitartikel zum Thema Radmarkt und Inflation finden Sie in der RennRad-Ausgabe 10/2022. In den kommenden Magazinen werden wir uns, gerade in den großen Tests, wieder vorrangig bezahlbaren, sehr preis-leistungsstarken Modellen widmen. //

DAS LEICHTESTE RAD

Storck Aernario.3 Pro
6,61 Kilogramm

DAS SCHWERSTE RAD

Klaassen Razor
9,10 Kilogramm

DAS TEUERSTE RAD

Festka Spectre
18.990 Euro

TRAUMRÄDER DETAILS



1. Schnelle Gangwechsel und eine Top-Egonomie: die elektronische Campagnolo Super Record EPS am Titici Vento
2. „Cult“, die Nabeninschrift an den hochwertigen und verwindungssteifen Campa-Ultra-Bora-WTO-Laufrädern
3. Die Zipp-353-NSW-Laufräder am Merida Scultura mit dem Sawtooth-Profil sind leicht und aerodynamisch optimiert
4. Das Festka Spectre fällt auf – auch mit seinem extrem verwindungssteifen Rahmen und den goldenen Schriftzügen
5. Das neuentwickelte ergonomische Cockpit des Lapierre Xelius SL besteht aus hochwertigen leichten UD-Carbon-Fasern



ENVE

MELEE • PREIS 5500 EURO*

Der US-Hersteller Enve ist bislang vor allem für eines bekannt: Laufräder. Das Melee ist erst das zweite Kompletttrrad im Portfolio – nach dem 2021 vorgestellten Modell Custom Road. Das Melee wird hierzulande vorerst nur als Rahmenset angeboten – und lässt sich individuell konfigurieren. Es ist als Allround-Race-Modell konzipiert. Im Vergleich zum Custom Road stiegen die Entwickler für den Carbonrahmen auf eine Monocoque-Bauweise um – die nun „dünnen“, flächigen Rohrformen dienen primär einer verbesserten Aerodynamik. Parallel wurde das Gewicht gesenkt: So wiegt der Rahmen in der Testgröße 56 laut Hersteller nur 850 Gramm. Das Gesamtgewicht des Testmodells: recht leichte 7,22 Kilogramm. Die Sitzposition auf dem Melee fällt sportiv-ausgewogen aus: leicht gestreckt und dennoch recht kompakt. Mit einem Stack-to-Reach-Wert von 1,44 liegt es im Bereich vergleichbarer Allround-Race-Modelle. Der steife Carbon-Rahmen sorgt für eine sehr direkte Kraftübertragung – und trägt zu der generellen Agilität und dem hohen Fahrspaß in schnellen kurvenreichen Abfahrten bei. Der Radstand ist relativ kurz, der Lenkwinkel mit 73,3 Grad recht steil – dies sorgt für eine sehr hohe Wendigkeit. Der Fahrkomfort ist nicht der Top-Parameter des Enve – Vibrationen des Untergrunds werden teils recht unvermindert an den Fah-

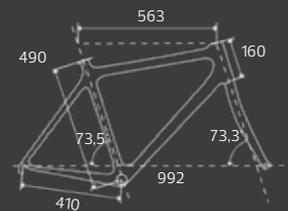
rer weitergegeben. Die Carbonbauteile – wie die Enve-Aero-Sattelstütze und das Enve-SES-Cockpit – sorgen jedoch für etwas „Flex“ und haben somit einen gewissen Dämpfungseffekt. Die hauseigenen SES-3.4-Laufräder bestehen aus Carbon und bieten einen guten Kompromiss aus Steifigkeit, Aerodynamik und Leichtgewicht. Sie sind 1390 Gramm leicht und mit einer inneren Maulweite von 25 Millimetern für recht breite Reifen optimiert. Auf ihnen sind Enve-SES-Pneus in 29 Millimetern Breite montiert. Ihre Stärke: der hohe Dämpfungskomfort. Der Rollwiderstand erwies sich zudem als recht gering, der Grip als solide. Die maximale Reifenfreiheit des Melee: 35 Millimeter. Die elektronische Shimano-Ultegra-Gruppe ist mit einer Semikompaktkurbel und einer 11-34-Zwölfach-Kassette ausgewogen übersetzt. Die Gangsprünge sind nicht allzu groß. Die Scheibenbremsen mit den 160- beziehungsweise 140-Millimeter-Disks zeigten im Testverlauf unter allen Bedingungen eine hohe absolute Bremspower und eine feine Dosierbarkeit. Da Enve selbst nur das Rahmenset mit dem Cockpit anbietet, ist die Ausstattung individuell wählbar.

FAZIT

Steif, schnell, leicht, aerodynamisch: Das neue Enve Melee ist ein Race-Allrounder. Die Ausstattung ist individuell konfigurierbar, die hauseigenen Anbauteile sind hochwertig.

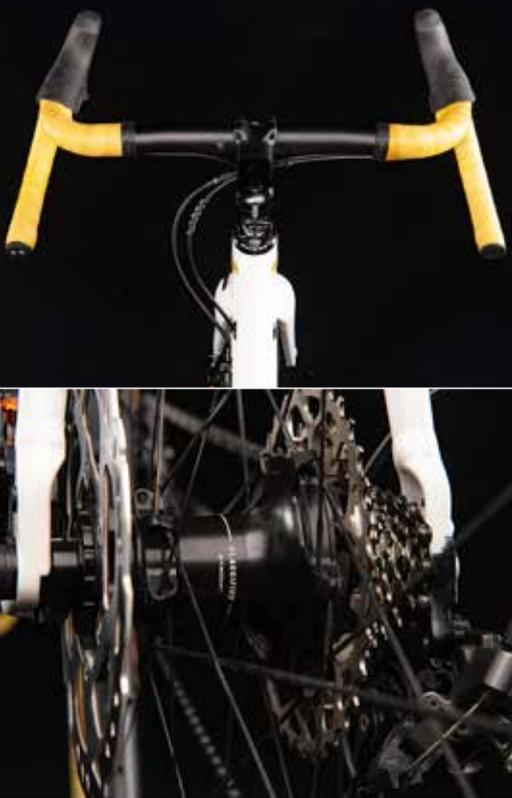
TEILE & GEOMETRIE

Gewicht:	7,22 Kilogramm
Rahmen:	Carbon
Größe:	47, 50, 52, 54, 56 , 58, 60
Gabel:	Carbon
Bremsen:	Shimano Ultegra (160/140 mm)
Schaltgruppe:	Shimano Ultegra Di2
Übersetzung:	Vorne: 52/36 Hinten: 11-34
Laufräder:	Enve SES 3.4
Reifen:	Enve SES; 29 mm
Vorbau:	Enve integrated; 120 mm
Lenker:	Enve SES AR; 420 mm
Stütze:	Enve Aero
Sattel:	Selle Italia Boost SLR



Rahmen	● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ○
Fahrverhalten	● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ○
Steigung	● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ○
Abfahrt	● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ●
Wendigkeit	● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ●
Laufruhe	● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ○
Komfort	● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ○ ○
Ausstattung	● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ○ ○

*Preis für das Rahmenset

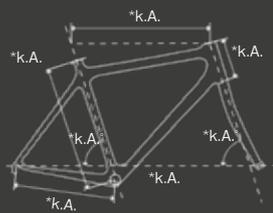


KLAASSEN

RAZOR MULTIPURPOSE • PREIS 5800 EURO

TEILE & GEOMETRIE

Gewicht:	9,1 Kilogramm
Rahmen:	Aluminium
Größe:	51, 53, 55, 57, 59, 61, auf Maß
Gabel:	Carbon
Bremsen:	4-Piston Juin GT (160/160 mm)
Schaltgruppe:	Shimano GRX-800/Classified
Übersetzung:	Vorne: 40 Hinten: 11-34
Laufräder:	Wheel-Tec Tailwind AR40
Reifen:	Challenge Getaway Pro; 40 mm
Vorbau:	Redshift Shockstop Pro; 90 mm
Lenker:	Pro Discover; 420 mm
Stütze:	Klaassen Carbon
Sattel:	Velo x Klaassen



KOMFORT RACE

Rahmen	●●●●●●●●●●○
Fahrverhalten	●●●●●●●●●●○
Steigung	●●●●●●●●○○○
Abfahrt	●●●●●●●●●●○
Wendigkeit	●●●●●●●●●○
Laufruhe	●●●●●●●●●○
Komfort	●●●●●●●●●○
Ausstattung	●●●●●●●●●○

Klaassen ist ein junger Hersteller aus dem niederländischen Haarlem. Das Unternehmen wurde 2016 gegründet, um hinsichtlich der Parameter „Design“ und „Variabilität“ neue Ansätze zu finden. Dafür vereinen die Gründer Rahmen und Materialien, die für vielfältige Einsatzzwecke geeignet sind, und bieten eine komplette Individualisierung der Farben und Komponenten an. Das Razor Multipurpose zeigt diese Ausrichtung. Es ist sowohl als Rennrad als auch als Gravelbike einsetzbar – und basiert auf einem sehr hochwertigen Rahmen aus Dedacciai-Aluminium-Rohren. Dieser erwies sich im Testzeitraum als, für ein Alu-Modell, vergleichsweise steif. Die Sitzposition auf dem Klaassen ist – entsprechend der Ausrichtung – eher kompakt und ausgewogen. Dennoch ist die Grundausrüstung sehr sportiv: Dementsprechend erwies sich das Fahrverhalten als sehr direkt und agil. Das Gesamtgewicht von 9,1 Kilogramm in der Testgröße 59 liegt für ein Alu-Gravelbike im grünen Bereich – macht sich bergauf jedoch naturgemäß bemerkbar. Auch die Laufruhe ist auf einem sehr hohen Niveau. Dazu tragen etwa die langen Kettenstreben und das lange Oberrohr bei. Die Laufräder können – wie fast alle Komponenten – individuell ausgewählt werden. Sogar der Einbau von 29-Zoll-Laufködern ist möglich. Am Testrad sind Carbon-Laufködern der niederländischen

Manufaktur Wheel-Tec Tailwind verbaut: Die AR40 erwiesen sich als seitensteif und trugen damit zu der generell direkten Kraftübertragung bei. Mit 40 Millimetern Felgenhöhe bieten sie zudem leichte aerodynamische Vorteile. Auf ihnen sind 40 Millimeter breite Challenge-Getaway-Pro-Reifen montiert, die nur eine geringe Profilierung aufweisen, aber dennoch mit einem recht hohen Kurvengrip bei Trockenheit punkten. Auch die weitere Ausstattung ist besonders: Das Razor ist mit einer Shimano-GRX-800-Gruppe mit einer zusätzlichen Classified-Nabenschaltung ausgestattet, bei der ein elektronisches Schaltsystem in der Hinterradnabe des Laufkods integriert ist – und somit, quasi, ein zweites Kettenblatt an der Kurbel ersetzt. Die Übersetzung mit einem 40er-Mono-Kettenblatt vorne und 11-34 Zähnen hinten deckt dadurch eine sehr große Bandbreite ab. Die semi-hydraulischen Juin-Piston-Scheibenbremsen mit den beiden 160-Millimeter-Disks zeigten im Test eine hohe absolute Bremspower – voll-hydraulische Scheibenbremsen wären hinsichtlich der Dosierbarkeit noch besser gewesen.

FAZIT

Das Klaassen Razor kann vieles: Straßen-, Gravel-, Commuting- und Rennrad-Einsätze. Die Ausstattung ist besonders und hochwertig. Das Fahrverhalten: agil und ausgewogen.

*k.A.: Der Hersteller teilt nicht die Geometrie-Daten bei maßgefertigten Rahmen

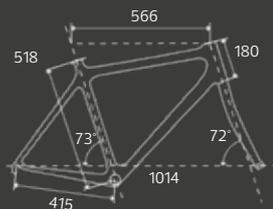


3T

EXPLORO RACEMAX ITALIA • PREIS 8499 EURO

TEILE & GEOMETRIE

Gewicht:	8,29 Kilogramm
Rahmen:	Carbon
Größe:	51, 54, 56 , 58
Gabel:	Carbon
Bremsen:	Campagnolo Ekar (160/160 mm)
Schaltgruppe:	Campagnolo Ekar
Übersetzung:	Vorne: 38 Hinten: 9-42
Laufräder:	3T Discus 45 40 LTD
Reifen:	Pirelli Cinturato Gravel M; 40 mm
Vorbau:	3T Apto; 100 mm
Lenker:	3T Superghiaia LTD; 420 mm
Stütze:	3T Charlie Sqaero Team
Sattel:	Fizik Versus Evo



KOMFORT

 RACE

Rahmen	●●●●●●●●●●●●●●●●
Fahrverhalten	●●●●●●●●●●●●●●●●
Steigung	●●●●●●●●●●●●●○
Abfahrt	●●●●●●●●●●●●●●●●
Wendigkeit	●●●●●●●●●●●●●●●●
Laufruhe	●●●●●●●●●●●●●●●●
Komfort	●●●●●●●●●●●●●○
Ausstattung	●●●●●●●●●●●●●○

100 Prozent „made in Italy“ – dies wird bereits auf dem Carbon-Rahmen des 3T Racemax Italia verkündet. Seit August 2021 produziert der Hersteller seine Rahmen komplett in der eigenen Manufaktur in Presezzo bei Bergamo. Die Italiener verwenden dafür eine eigens entwickelte Faserbindungsmaschine. Diese soll es ermöglichen, dass die Fasern ohne jegliche Verwindung für den Rahmenbau verwendet werden können – dies ist normalerweise nicht vollständig möglich, weil sich der Spinnhorn mit der Faser dreht. Dies soll eine extrem hohe Steifigkeit der Rahmen ermöglichen. Bei unseren Testfahrten punktete das Exploro Racemax mit einer extrem direkten Kraftübertragung – und mit einer sehr hohen Rahmen-Verwindungssteifigkeit, speziell um den Tretlagerbereich. Für ein Gravelbike ist das Racemax sehr stark auf die Faktoren Renn-Tauglichkeit und Geschwindigkeit ausgerichtet. Der Rahmen ist aerodynamisch optimiert: Das Unterrohr ist abgeflacht und wird nach unten hin breiter. Somit bildet sich ein fließender Übergang vom Reifen zum Rahmen sowie vom Rahmen zur Trinkflasche. Abseits der Straßen zeigt sich das Rad sehr agil und lässt schnelle Richtungs- und Tempowechsel zu. Das Gewichtgewicht von 8,29 Kilogramm in der Testgröße 56 ist für ein Gravelbike ein sehr guter Wert. Auch die hohe Laufruhe des 3T überzeugt. Der

Radstand und die Kettenstreben fallen recht lang aus – die Geometrie ist „gravelty-pisch“. Dennoch sitzt man sehr sportiv, recht tief und gestreckt auf dem Racemax. Die Ausstattung ist hochwertig und besteht fast ausschließlich aus Carbon-Komponenten eigener Herstellung. Dazu zählen die Discus-Laufräder mit ihren 45 Millimetern Felgenhöhe: Sie sind somit aerodynamisch optimiert, aber dennoch mit einer inneren Maulweite von 29 Millimetern klar auf den harten Gravel-Einsatz ausgerichtet. Auf ihnen sind 40 Millimeter breite Pirelli-Cinturato-Gravel-M-Reifen montiert. Diese bieten einen recht geringen Rollwiderstand und einen hohen Grip auf fast allen trockenen Untergründen. Auch das Cockpit stammt von 3T – unsere Tester überzeugte es mit seiner durchdachten und sehr bequemen Ergonomie. Die Carbon-Teile sorgen für recht viel „Flex“, auch wenn der Fahrkomfort nicht die größte Stärke des Racemax ist. Die Campagnolo-Ekar-Gravel-Gruppe zeigte im Testverlauf, wie gewohnt, keine Schwächen. Mit 38 Zähnen vorne und einer 9-42-Dreizehnfach-Kassette hinten ist die Übersetzung sehr „breit“ und ausgewogen gewählt.

FAZIT
Schnell, leicht und voll racetauglich: Das 3T Racemax ist ein Gravelbike „made in Italy“. Die Sitzposition: tief und sportiv. Das Fahrverhalten: extrem agil. Die Ausstattung: hochwertig.



LAPIERRE

XELIUS SL 10.0 • PREIS 8999 EURO

Im vergangenen Jahr wurde eine neue Version des Racebikes Xelius SL präsentiert. In diesem Jahr feiert der französische Traditions-Hersteller Lapierre das 75. Jahr seines Bestehens – unter anderem mit mehreren Sondermodellen. Unser Testrad ist sicherlich das optisch auffälligste davon: Der Rahmen besteht aus einem neu entwickelten Carbonmaterial aus UHM-Fasern. Eine Lapierre-Besonderheit bleibt das charakteristische „kleine Zusatz-Rahmendreieck“. Die Sitzstreben setzen direkt am Oberrohr an und verlaufen am Sitzrohr vorbei. Dieses wird zudem nach unten hin schmaler beziehungsweise dünner. Die Sattelstützenklemmung ist im Oberrohr integriert und verborgen. Diese Konstruktionsweise des Hinterbaus soll die Dämpfung im Sitzbereich erhöhen. Für ein Race-Modell erwies sich der Dämpfungskomfort im Testzeitraum als, in der Relation, sehr hoch. Auch die Torsionssteifigkeit ist auf einem hohen Niveau. An den Rohrformen erkennt man zudem den Fokus auf die aerodynamische Optimierung – wie auch an der vollständigen Systemintegration der Kabel und Bremsleitungen. Dem Race-Charakter des Xelius entsprechend fällt die Sitzposition recht tief und gestreckt aus. Der Stack-to-Reach-Wert ist mit 1,36 gering. Das Lapierre ist kein reines Leichtgewichtsrads, sondern ein Race-Allrounder. Mit seinem Gewicht von 6,95 Kilo-

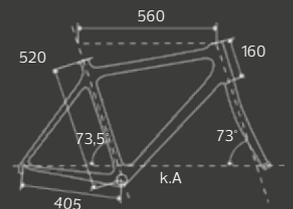
gramm in der Testgröße L liefert es hier dennoch einen guten Wert nahe des UCI-Gewichtslimits für den Renneinsatz. Das Fahrverhalten ist geprägt von einer hohen Laufruhe und einer sehr direkten Kraftübertragung. Der Dämpfungskomfort ist aufgrund der Rahmenkonstruktion, der flexiblen Carbon-Sattelstütze und des neu entwickelten hauseigenen Carbon-Lenkers, in der Relation zu vielen anderen Race-Modellen, auf einem sehr guten Niveau. Die elektronische Shimano-Dura-Ace-Di2-Gruppe kombiniert eine Übersetzung von 52/36 vorne mit einer 11-30-Kassette – passend zur recht sportiven Ausrichtung des Xelius. Die Scheibenbremsen mit einer 160-Millimeter-Disc vorne und einer 140-Millimeter-Scheibe hinten punktet unter anderem mit ihrer sehr feinen Dosierbarkeit. Die leichten Shimano-Dura-Ace-C36-Laufräder mit ihren 36 Millimeter „niedrigen“ Felgen bieten eine hohe Verwindungssteifigkeit. Die darauf verbauten 25 Millimeter breiten Continental-GP-5000-Reifen sind tubeless montiert und bieten einen geringen Rollwiderstand, einen hohen Grip und einen guten Pannenschutz.

FAZIT

Ein auffälliger Race-Allrounder: Das neue Sondermodell des Lapierre Xelius SL ist sehr vielseitig, leicht und dennoch auch komfortorientiert. Die Laufruhe und der Fahrkomfort sind top.

TEILE & GEOMETRIE

Gewicht:	6,95 Kilogramm
Rahmen:	Carbon
Größe:	XS, S, M, L, XL
Gabel:	Carbon
Bremsen:	Shimano Dura-Ace (160/140 mm)
Schaltgruppe:	Shimano Dura-Ace Di2
Übersetzung:	Vorne: 52/36 Hinten: 11-30
Laufräder:	Shimano Dura-Ace C36
Reifen:	Continental GP 5000 S; 25 mm
Vorbau:	Lapierre Combo UD carbon; 110 mm
Lenker:	Lapierre Combo UD carbon; 420 mm
Stütze:	Lapierre carbon light
Sattel:	Prologo Dimension



Rahmen	● ● ● ● ● ● ● ● ● ●
Fahrverhalten	● ● ● ● ● ● ● ● ● ○
Steigung	● ● ● ● ● ● ● ● ● ●
Abfahrt	● ● ● ● ● ● ● ● ● ○
Wendigkeit	● ● ● ● ● ● ● ● ● ○
Laufruhe	● ● ● ● ● ● ● ● ● ●
Komfort	● ● ● ● ● ● ● ● ● ○
Ausstattung	● ● ● ● ● ● ● ● ● ●



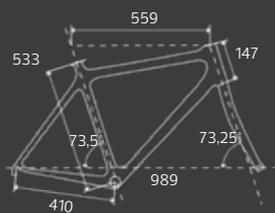
CANYON

VERSENDER

AEROAD CFR MVDP • PREIS 9999 EURO

TEILE & GEOMETRIE

Gewicht:	7,24 Kilogramm
Rahmen:	Carbon
Größe:	XXS, XS, S, M, L, XL, XXL
Gabel:	Carbon
Bremsen:	Shimano Dura-Ace (160/160 mm)
Schaltgruppe:	Shimano Dura-Ace Di2
Übersetzung:	Vorne: 52/36 Hinten: 11-30
Laufträder:	DT Swiss ARC 1100 Dicut
Reifen:	Continental GP 5000; 25/28 mm
Vorbau:	Canyon CP0018 Aerocp.; 100 mm
Lenker:	Canyon CP0018 Aerocp.; 410 mm
Stütze:	Canyon SP0046 Aero
Sattel:	Selle Italia Flite



KOMFORT RACE

Rahmen	●●●●●●●●●●
Fahrverhalten	●●●●●●●●○
Steigung	●●●●●●●●○
Abfahrt	●●●●●●●●●●
Wendigkeit	●●●●●●●●○
Laufruhe	●●●●●●●●●●
Komfort	●●●●●●●●○
Ausstattung	●●●●●●●●●●

Das Canyon Aeroad ist ein Klassiker unter den Aero-Racebikes. Die erste Generation wurde bereits 2011 vorgestellt. Das Testrad ist eine Spezial-Version des Top-Modells CFR. Die Besonderheit zeigt sich unter anderem vorne am Steuerrohr: Das Autogramm des Top-Stars Mathieu van der Poel ist dort eingearbeitet. Der Rahmen wurde gemeinsam mit den Aerodynamik-Experten von Swiss Side entwickelt. Die Sitzposition fällt auch in der Unterlenkerhaltung noch ausgewogen aus: leicht gestreckt, nicht zu aggressiv und dennoch sehr sportiv. Die Sitzposition wurde schon bei der Neuauflage im Jahr 2020 etwas „entschärft“. Der Stack-to-Reach-Wert beträgt 1,42 – beim „alten“ Aeroad betrug er noch 1,39. Das Handling ist, für ein Aero-Modell, enorm direkt. Der Radstand des Testmodells in der Rahmengröße M beträgt 989 Millimeter – dies führt zu einem sehr gelungenen Kompromiss aus einer hohen Laufruhe und einer stark ausgeprägten Agilität. Auch in schnellen kurvenreichen Abfahrten konnte das Aeroad somit voll punkten. Trotz der 62 Millimeter hohen DT-Swiss-ARC-1100-Laufträder fiel die Seitenwindanfälligkeit zwar bei Böen spürbar, aber noch gering aus. Das Gewicht des Testrads der Rahmengröße M beträgt – für ein Aero-Modell geringe – 7,24 Kilogramm. Die Ausstattung ist auf einem sehr hohen Niveau. Auf den DT-

Swiss-Carbon-Hochprofil-Laufträgern sind 25 Millimeter breite Continental-Grand-Prix-5000-Reifen montiert. Diese bieten einen geringen Rollwiderstand und viel Grip. Die elektronische Shimano-Dura-Ace-Gruppe zeigte im Testverlauf keine Schwächen. Sie ist serienmäßig mit einem beidseitigen Powermeter ausgestattet – top. Die Leistungsdaten waren während der Testfahrten stets realistisch. Die Übersetzung ist mit 52/36 vorne und einer 11-30-Kassette zur Ausrichtung passend sportiv gewählt. Die Scheibenbremsen mit den beiden 160-Millimeter-Discs punktet mit ihrer feinen Dosierbarkeit. Eine weitere Neuerung findet sich an der Sattelstütze: Der Übergang zwischen Sitzrohr und Rahmen ist mit einer speziellen Dichtung versehen, die Schmutz effizienter fernhalten soll. Die aero-optimierte Carbon-Sattelstütze „flex“ leicht – wobei der Dämpfungskomfort generell weniger im Fokus des Aeroad liegt. Zusatz-Pluspunkte vergaben unsere Tester für das steife ergonomische Aero-Cockpit mit der einfachen Höhenverstellbarkeit. Das „normale“ Aeroad CFR kostet ab 8999 Euro, das Aeroad CF SL ist ab 3399 Euro erhältlich.

FAZIT

Das Canyon Aeroad ist eines der Top-Aero-Racebikes auf dem Markt. Die Ausstattung ist durchdacht und sehr hochwertig, die Sitzposition sportiv und dennoch für Viele ideal ausgewogen.

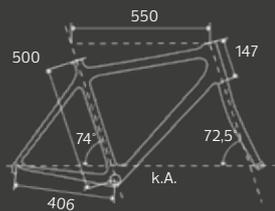


TITICI

VENTO • PREIS 12.900 EURO

TEILE & GEOMETRIE

Gewicht:	7,69 Kilogramm
Rahmen:	Carbon
Größe:	XXS, XS, S, M , L, XL, XXL
Gabel:	Carbon
Bremsen:	Campagnolo Super Record (160/140 mm)
Schaltgruppe:	Campagnolo Super Record EPS
Übersetzung:	Vorne: 52/36 Hinten: 11–32
Laufträder:	Campagnolo Bora WTO 33
Reifen:	Pirelli P Zero Race; 28 mm
Vorbau:	Titici Integra Carbon; 110 mm
Lenker:	Titici Integra Carbon; 420 mm
Stütze:	Titici Aereo 2
Sattel:	Prologo Scratch M5



KOMFORT RACE

Rahmen	●●●●●●●●●●●●●●●●●●●●●●
Fahrverhalten	●●●●●●●●●●●●●●●●○
Steigung	●●●●●●●●●●●●●●●○
Abfahrt	●●●●●●●●●●●●●●●●●●●●●●
Wendigkeit	●●●●●●●●●●●●●●●●●●●●●●
Laufruhe	●●●●●●●●●●●●●●●○
Komfort	●●●●●●●●●●●●●●○
Ausstattung	●●●●●●●●●●●●●●●●●●●●●●

Giftgrün – das ist wohl die erste Assoziation vieler zu der auffallenden Lackierung des Titici Vento. Tatsächlich nennt der italienische Hersteller aus der Nähe von Mantua dieses Grün „Sessanta Green“ – die Farbe wurde im vergangenen Jahr anlässlich des sechzigsten Geburtstages des Unternehmens in das Repertoire aufgenommen. Das Vento bietet etliche weitere Besonderheiten wie die PAT, die patentierte Plate Absorber Technology. Diese Konstruktion an dem stark auf bis zu nur noch acht Millimeter Durchmesser „abgeflachten“ Oberrohr soll die Vibrationen, die beim Fahrer ankommen, um bis zu 18 Prozent verringern, ohne die Steifigkeit negativ zu beeinflussen. Der Rahmen weist an seiner dünnsten Stelle keine Hohlräume mehr auf – sondern besteht dort aus einer Carbonplatte, die wie eine Blattfeder wirken soll. Das Fahrverhalten wird von dieser Technik nicht spürbar beeinflusst. Es ist von einer sehr hohen Agilität geprägt. Dies ist unter anderem auf die recht kurzen Kettenstreben und den steilen Lenkwinkel zurückzuführen. Das Titici neigt dennoch nie zur Nervosität, da auch die Laufruhe auf einem hohen Niveau ist. Das Gesamtgewicht fällt mit 7,69 Kilogramm in der Testgröße M nicht ganz auf Top-Niveau aus. Die Sitzposition: klassisch italienisch, recht tief, sportiv und gestreckt. Die extrem seitensteifen und leichten Campagnolo-Bora-

WTO-Laufträder sorgen für eine direkte Kraftübertragung und einen ruhigen Geradeauslauf. Auf ihnen sind 28 Millimeter breite Pirelli-P-Zero-Reifen montiert. Diese überzeugen durch einen guten Grip und einen geringen Rollwiderstand. Schnell wird klar: Das Vento ist ausschließlich mit Komponenten italienischer Hersteller ausgestattet. Das Carbon-Cockpit stammt aus eigener Herstellung – dieses ist sehr leicht und sorgt für etwas zusätzlichen „Flex“. Generell ist der Dämpfungskomfort des Titici für ein raceorientiertes Modell dank der Rahmenkonstruktion und der Carbon-Komponenten vergleichsweise stark ausgeprägt. Die elektronische Campagnolo-Super-Record-Gruppe überzeugte, wie gewohnt, mit ihrer Top-Ergonomie, Präzision und einer sehr hohen absoluten Bremspower der stets schleifreien Scheibenbremsen mit der 160-Millimeter-Disc vorne und 140 hinten. Die Titici-Rahmen werden in der eigenen Manufaktur in Italien handgefertigt – auf Wunsch auch auf Maß. Die Ausstattung lässt sich zu dem Rahmenset individuell konfigurieren. Der italienische Hersteller gibt daher nur je den Rahmenpreis für das Modell an.

FAZIT

Das Titici Vento ist das sportivste Modell des italienischen Herstellers: Es ist agil, steif, robust – und dennoch erstaunlich komfortabel. Die Ausstattung ist hochwertig und besonders.



FESTKA

SPECTRE • PREIS 18.990 EURO

Bunt, besonders, hochwertig, sportiv – dadurch sind die Räder des tschechischen Herstellers Festka meist definiert. Die getestete Sonderversion des Modells Spectre ist keine Ausnahme. Das Vorgängermodell wurde noch mit Felgenbremsen angeboten – das neue Spectre ist nur noch mit Discs erhältlich. Die zahlreichen Logos und Schriftzüge an dem extrem steifen Carbon-Rahmen sind mit Goldfarben überzogen – die Ausstattung ist mit leichten Lightweight-Laufrädern, Ceramicspeed-Schaltrollen und einem Schmolke-Cockpit und einer –Sattelstütze extrem hochwertig. Der Hersteller selbst spricht von einer „gewagten“ Silhouette. Das Spectre wurde jüngst neu überarbeitet: Die Verarbeitung der Carbonfasern wurde angepasst und verspricht einen noch steiferen Rahmen als beim Vorgängermodell. Auffallend sind die dennoch „klassisch“ wirkenden runden Rohrformen. Die Sitzposition auf dem Spectre fällt race-orientiert, tief und gestreckt, aber nicht zu aggressiv-extrem aus. Das Fahrverhalten ist geprägt von einer sehr hohen Direktheit und Agilität. Dazu trägt der steife Rahmen ebenso bei wie die enorm steifen Carbon-Anbauteile. Das Gewicht: 6,96 Kilogramm in der Rahmengröße L. Auch die Laufruhe ist auf einem sehr hohen Niveau. Der Fahrkomfort ist – trotz des steifen Rahmens – im grünen Bereich. Dafür mit ver-

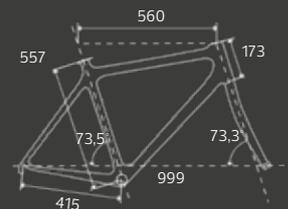
antwortlich sind unter anderem die 28-Millimeter-Vittoria-Corsa-Reifen. Diese bieten einen hohen Grip und einen recht geringen Rollwiderstand. Eines der zahlreichen Ausstattungs-Highlights: die Lightweight-Obermayer-Evo-Laufräder. Sie sind mit 48 Millimetern Felgenhöhe und einem Gewicht von nur 1230 Gramm mehr als nur ein Kompromiss aus Leichtgewicht und Steifigkeit: Sie sind extrem seitensteif und tragen zu der sehr direkten Kraftübertragung des Festka unmittelbar bei. Die funkgesteuerte elektronische Sram-Red-eTap-AXS-Gruppe zeigte im Testverlauf keine Schwächen. Die Übersetzung ist mit 48/35 vorne und einer 10–28-Kassette – passend zur Ausrichtung – sehr sportiv gewählt. Die Scheibenbremsen sind mit einer 160-Millimeter-Disc vorne und einer 140er-Disc hinten ausgestattet und überzeugen mit ihrer hohen absoluten Bremspower unter allen Bedingungen. Extra-Pluspunkte vergaben unsere Tester für den leichten wie steifen und extrem hochwertig verarbeiteten Schmolke-TLO-Lenker, den Schmolke-Vorbau sowie die –Sattelstütze. Die „traditionellere“ Festka-Traumrad-Variante ist das Leichtgewichtsmodell Scalatore.

FAZIT

Das Festka Spectre ist eine besondere Renn-Maschine: steif, agil, schnell. Die Ausstattung ist extrem hochwertig. Doch auch der Preis ist leider auf einem extrem hohen Niveau.

TEILE & GEOMETRIE

Gewicht:	6,96 Kilogramm
Rahmen:	Carbon
Größe:	XS, S, M, L, XL, auf Maß
Gabel:	Carbon
Bremsen:	Sram Red eTap HRD (160/140 mm)
Schaltgruppe:	Sram Red eTap AXS
Übersetzung:	Vorne: 48/35 Hinten: 10–28
Laufräder:	Lightweight Obermayer Evo
Reifen:	Vittoria Corsa G2.0; 28 mm
Vorbau:	Schmolke TLO; 110 mm
Lenker:	Schmolke TLO; 420 mm
Stütze:	Schmolke TLO
Sattel:	Selle Italia SLR Boost



KOMFORT

RACE



Rahmen	● ● ● ● ● ● ● ● ● ●
Fahrverhalten	● ● ● ● ● ● ● ● ● ●
Steigung	● ● ● ● ● ● ● ● ● ●
Abfahrt	● ● ● ● ● ● ● ● ● ●
Wendigkeit	● ● ● ● ● ● ● ● ● ●
Laufruhe	● ● ● ● ● ● ● ● ● ○
Komfort	● ● ● ● ● ● ● ● ○ ○
Ausstattung	● ● ● ● ● ● ● ● ● ●



REGENS

**TROCKEN BLEIBEN: WASSERDICHTER REGENKLEIDUNG
ZÄHLT ZUR RADFAHRER-STANDARD-AUSSTATTUNG. 19
REGENJACKEN AB 85 EURO FÜR MÄNNER UND FRAUEN
IM GROSSEN VERGLEICHSTEST. DIE KAUFBERATUNG.**



REGENBEKLEIDUNG **IM TEST**

SCHUTZ



REGENSCHUTZ

REGENBEKLEIDUNG IM TEST

Text: Günther Proske **Fotos:** Gideon Heede, Cor Vos

Der Himmel ist grau. Erste Tropfen färben den Asphalt dunkel, kurz darauf spritzt mir schon Wasser vom Hinterrad des Vordermanns entgegen. Dauerregen, kürzere Schauer, Platzregen – im Sommer wie im Winter kann man auf dem Rad nass werden. Für diesen Vergleichstest haben wir 19 Regenjacken aller Preisklassen ausgiebig getestet. Die Anforderungen an die Jacken sind vielfältig: Der Regenschutz sollte langanhaltend, die Atmungsaktivität dennoch hoch, die Passform sportiv, das Packmaß gering sein – und: Das Preis-Leistungs-Verhältnis sollte natürlich möglichst gut sein. Immer weniger Hersteller machen bei ihren Produkten Angaben zur Dichtigkeit oder zur Dampfdurchlässigkeit. Oftmals ersetzen Symbole wie Wassertropfen eine genaue Angabe. Das ist zwar schade, aber in gewisser Weise auch kein Nachteil. Erstens sind die Angaben oftmals zu unterschiedlich und zweitens wird kaum ein Produkt von externen Labors geprüft. Diese Zahlen beschreiben demnach Selbst-Tests der Hersteller, die damit am Ende nicht valide sind. Einem externen Labortest stimmt auch kaum ein Hersteller zu. Wir sind daher auf Praxiswerte und -erfahrungen angewiesen, wie zum Beispiel wiederholte Tests durch Dauerberegnung und anschließende Kontrollen. Auch die schnelle Trocknung innen und auch außen ist ein Indiz dafür, wie gut eine Jacke „atmet“.

Lagen & Sichtbarkeit

Vereinfacht gesagt besteht eine typische Drei-Lagen-Jacke aus Oberstoff, Membran und Futter. Alles ist miteinander laminiert und ein Futter im klassischen Sinn ist bei keiner Jacke erkennbar. Vielmehr ist es einfach eine zusätzliche Schicht. Bei einer Zwei-Lagen-Jacke entfällt das Futter. Die halbe Lage bei einer 2,5-Lagen-Jacke ist „nur“ eine Schutzschicht, die über den Oberstoff aufgebracht wird. Gerade Drei-Lagen-Modelle bieten demnach nicht nur Schutz vor Regen, sondern in gewissem Maße auch vor Kälte. Zwei oder zweieinhalb Lagen sind in der Regel flexibler und leichter. Sie eignen sich besonders gut zur Kombination verschiedener Jacken- und Trikot-Schichten. Der Test zeigt: Geht es um den Schutz vor Nässe, kann eine dünne Zwei-Lagen-Jacke oft bereits die optimale Funktion bieten. Das zeigt vor allem das sehr überzeugende Gore-Tex-Material Shakedry, das hochfunktional ist, aber auch zu den hohen Preisen einiger der getesteten Top-Regenjacken beiträgt. Der Schnitt der Jacken reicht von extrem enganliegend bis hin zu legeren Passformen. Ein möglichst flatterfreier und körpernaher Sitz ist für den Rennradeinsatz oft wünschenswert. Keine der getesteten Jacken „flattert“ extrem im Wind. Besonders leichtes, wasserdichtes Funktions-Material hat leider oftmals wenige elastische Eigenschaften. Damit eine Jacke noch besser



PFLEGE: FUNKTION ERHALTEN

Die richtige Pflege ist bei Funktionsstoffen sehr wichtig, gilt es doch, Wasserdichtigkeit und Atmungsaktivität auch nach der einen oder anderen Wäsche zu erhalten. Die Waschanleitungen, sofern sie der Jacke beiliegen, sind ein guter Anhaltspunkt. Hier noch einmal das Wichtigste in aller Kürze zusammengefasst.

1. Es ist wichtig zu wissen, aus welcher Art von Membran die Jacke hergestellt ist. Fragen Sie daher beim Händler nach. Mikroporöse Membranen sollten recht häufig gewaschen werden, damit die Transportkanäle möglichst schnell wieder frei werden. Bei porenlosen Membranen gilt hingegen: So wenig wie möglich, aber so oft wie nötig waschen.
2. Grundsätzlich mit flüssigem Funktionswaschmittel waschen. Bitte beachten Sie das eingenähte Pflegeetikett. Wählen Sie grundsätzlich den Schonwaschgang mit zwei Spülgängen bei einer Waschtemperatur von circa 30° Celsius. Viele Waschmaschinen haben hierfür auch ein extra Outdoor-Programm.
3. Auch der Trockner hilft. Die wasserabweisende Ausrüstung wird am besten reaktiviert, indem Sie das Kleidungsstück etwa 30 bis 50 Minuten lang bei niedriger Temperatur im Schonrocknungsgang trocknen. Alternativ kann man die Jacke auch mit niedriger Temperatur vorsichtig bügeln.
4. Oft heißt es, dass die Tropfen abperlen sollen, ansonsten ist die Funktion beeinträchtigt. Das ist jedoch nur die halbe Wahrheit. Auch wenn Funktionsmembranen in der Regel absolut wasserdicht sind, wird der Oberstoff zusätzlich meist mit einer Imprägnierung ausgerüstet, damit er sich nicht mit Wasser vollsaugen kann. Wird er nass, wird die Atmungsaktivität der Membran um bis zu 80 Prozent beeinträchtigt.
5. Wenn das Wasser nicht mehr vom Oberstoff abperlt, sondern ein nasser Fleck entsteht, sollte man nachimprägnieren. Schließen Sie hierfür nach dem Waschen sämtliche Reißverschlüsse, hängen Sie das Kleidungsstück auf einen Kleiderbügel und sprühen Sie das Imprägniermittel gleichmäßig auf die noch feuchte Oberfläche der Kleidung. Trocknen Sie das Kleidungsstück anschließend wie oben beschrieben. Wir empfehlen ausschließlich Aufsprüh-Imprägnierungen. Von der Verwendung einwaschbarer Imprägniermittel raten wir ab.

passt, verarbeiten deshalb viele Hersteller punktuell Stretch-Material. Ein Beispiel liefert der italienische Hersteller Sportful mit dem Aqua Pro Jacket. Bei manchen Materialien, etwa dem Gore-Tex-Textil Shakedry, können nicht einfach alle Färbungen realisiert werden. Viele Regenjacken sind auch aus diesem Grund schwarz oder grau. Bei schwierigen Lichtverhältnissen können Signalfarben jedoch der Sichtbarkeit im Straßenverkehr dienen. Hersteller wie Assos oder Löffler setzen bei den getesteten Jacken teils auf besonders auffällige Farben.

Preis-Leistung & Atmungsaktivität

Auch bei Regenjacken ist das Gewicht natürlich ein Kriterium, noch entscheidender waren für uns bei der Bewertung jedoch der Wetterschutz, die Atmungsaktivität, die Robustheit, die Verarbeitung sowie die Praktikabilität der Jacken. Ein enganliegender, hoher und in manchen Fällen zudem gefütterter Kragen kann viel zum Schutz vor Wind und Kälte beitragen und verhindern, dass Nässe eindringt. Die beiden italienischen Hersteller Q36.5 und Sportful legen darauf einen klaren Fokus. Im Hochpreis-Segment pendeln sich die Produkt-Preise im Bereich von rund 300 Euro ein. Nässeschutz, ein niedriges Gewicht, ein geringes Packmaß, Robustheit, Atmungsaktivität und eine radsportspezifische Passform – vor allem die

teuersten High-End-Regenjacken erfüllen all diese Ansprüche gleichermaßen. Auffällig ist, dass insbesondere Top-Materialien zugleich atmungsaktiv und absolut wasserdicht sind. Der Vorteil ist groß. Denn: Zwar wasserdichte, aber nicht atmungsaktive Regenjacken führen in vielen Fällen dazu, dass man verstärkt schwitzt, wobei sich der Schweiß unter der Jacke am Körper staut und dazu führen kann, dass man auskühlt. Hochtechnische Membranen können dafür sorgen, dass von der Außenseite keine Wassertropfen eindringen, während die Feuchtigkeit von innen nach außen geleitet werden kann. Diese Technologien sind die Hauptgründe für die in vielen Fällen leider hohen Preise der High-End-Regenjacken. Doch auch im günstigeren Preissegment – wir testeten fünf Jacken im Preissegment unter 200 Euro – finden sich vermehrt Technologien zum Wetterschutz und zur Atmungsaktivität, die früher den teureren Jacken vorbehalten waren. Das Testfazit nach mehreren Monaten im Praxistest: Nahezu alle Jacken in diesem Test erwiesen sich als wasserdicht – unabhängig vom Preis bieten sie einen ausreichenden Wetterschutz. Auch die Passform war bei allen Modellen klar radsportspezifisch. Große Unterschiede waren bei der Atmungsaktivität festzustellen. Viele der teureren Top-Modelle überzeugten hier besonders. Auffällig war erneut die hohe Funktionalität des Gore-Tex-Shakedry-Materials. //



REGENSCHUTZ

REGENBEKLEIDUNG IM TEST

RennRad
MAGAZIN

PREIS-LEISTUNG

REGENJACKEN
1-2/2023



BBB | STORMSHIELD 2.0

BBB hat die StormShield 2.0 seit einigen Jahren im Programm und immer wieder leicht überarbeitet. Der Schnitt der BBB-Jacke ist recht komfortabel und – in Relation zu anderen Modellen – eher leger. Gerade in den Wintermonaten, wenn auch dickere Lagen darunter Platz finden sollen, ist das sinnvoll. Etwas enger könnte sie nur am Kragen sein. Die breiten Reflektorstreifen an den Armen überzeugen ebenfalls im Test. Das Packmaß der BBB-Jacke ist etwas größer, sie passte nicht vollständig in alle Trikotaschen. Die Jacke hielt auch nach 90 Minuten Dauerregen nahezu vollständig trocken. Aufgrund der verhältnismäßig geringen Atmungsaktivität war der Tragekomfort nicht optimal – nach einer langen Fahrzeit stellte sich unter der Jacke teils ein etwas klammes Gefühl ein.

Fazit: BBB bietet mit der StormShield 2.0 eine preis-leistungsstarke Jacke. Der Regenschutz ist sehr gut, die Atmungsaktivität begrenzt. Die Passform ist leger, das Packmaß etwas größer.

Preis: 84,95 Euro
Gewicht, Größe L: 208 Gramm
Größen: S-3XL
Material: Aquatec
Technische Daten: 10.000 Millimeter Wassersäule, 10.0000 g/m²/24h

Regentest*: Wasser perlt ab, innen aber leicht feucht, nach einer Stunde fast komplett trocken
Features: eine Farbe, getapte Nähte, wasserdichter Reißverschluss hinterlegt, verlängerter Rücken, Rückenöffnung, Reflektoren, Packtasche

Stärken: ■ Preis-Leistung ■ komfortabler Schnitt für Einsteiger ■ mehrere große Reflektorstreifen
Schwächen: ■ geringe Atmungsaktivität ■ wird etwas klamm ■ weiter geschnittener Kragen

Bewertung: ●●●●○



GONSO | CABLONE

Die Gonso Cablone kommt erst im kommenden Frühjahr auf den Markt. Wir durften exklusiv schon ein Vorab-Modell testen. Der Hersteller ist für seine eher legeren Schnitte bekannt – dies passt auch zur neuen Cablone. Im Winter passen somit auch weitere wärmende Lagen unter die Jacke. Auffällig beim Schnitt sind auch die langen, recht weiten Ärmel mit den asymmetrischen Bündchen, sowie der sehr lange Schnitt an der Rückseite. Das schützt überaus effektiv vor Spritznässe. In Fahrposition rutscht die Jacke auch nicht nach oben. Am Kragen ist die Cablone für einige Tester zu weit geschnitten. Ein positiver Punkt: Der komplett hinterlegte und wind- und wasserdichte Front-Reißverschluss. Im Regentest überzeugte die Gonso-Jacke, und auch die Atmungsaktivität ist auf einem guten Niveau.

Fazit: Die ganz neue Gonso Cablone ist eine komfortable Jacke mit einem guten Preis-Leistungs-verhältnis und Regenschutz. Der Schnitt ist recht weit und leger. Die Atmungsaktivität überzeugt.

Preis: 149,90 Euro
Gewicht, Größe L: 207 Gramm
Größen: S–6XL
Material: G-TEX, 2,5 Lagen
Technische Daten: 10.000 Millimeter Wassersäule

Regentest*: außen perlt Wasser zwar ab, aber ein paar Nässeflecken werden sichtbar, innen aber trocken, nur minimal klamm, nach einer Stunde noch punktuell feucht. Trikottasche: ja, bedingt
Features: vier Farben, innen getapte Nähte, Reißverschluss hinterlegt, verlängerter Rücken, elastische und asymmetrische Bündchen, teil-gummierter Saum, kleine Reflektoren

Stärken: Größenauswahl Preis-Leistung
 komfortabler Schnitt für manche Fahrertypen
Schwächen: weite Arme Reflektoren fallen recht klein aus Kragen etwas weit geschnitten

Bewertung: ●●●●○

RennRad
MAGAZIN

PREIS-LEISTUNG

REGENJACKEN
1-2/2023



MAVIC | COSMIC H2O JACKET

Mavics Cosmic H2O überzeugt vor allem mit ihrem sehr geringen Gewicht. Dennoch ist die Regenjacke auch sehr robust – gerade auch angesichts des recht günstigen Preises. Die Passform der Jacke ist ausgewogen-sportiv, jedoch nicht einengend, sodass auch im Winter dickere Lagen darunter getragen werden können. Die längeren Ärmel sind durchdacht. Im Regentest überzeugt die Jacke: Wasser perlt vollständig ab. Nach längeren Fahrten ist sie innen jedoch leicht klamm – hier könnte eine Rückenöffnung helfen. Die Atmungsaktivität ist dementsprechend etwas eingeschränkt, aber noch auf einem akzeptablen Niveau. Überzeugend ist der reflektierende und wasserdicht hinterlegte Reißverschluss. Am Rücken könnte der Reflektor etwas größer ausfallen.

Fazit: Die Mavic Cosmic H2O ist eine leichte, komfortable und robuste Jacke. Sie überzeugt sowohl im Regentest und hinsichtlich der Passform als auch mit ihrem guten Preis-Leistungs-Verhältnis.

Preis: 150,00 Euro
Gewicht, Größe L: 135 Gramm
Größen: S–XXL
Material: keine Angabe, 2,5 Lagen
Technische Daten: 10.000 Millimeter Wassersäule, 5.0000 g/m²/24h

Regentest*: Wasser perlt ab, innen leicht klamm, nach einer Stunde noch leicht feucht
Features: zwei Farben, innen getapte Nähte, wasserdichter Reißverschluss hinterlegt, Front-Innentasche, verlängerter Rücken, asymmetrische Bündchen, Reflektoren

Stärken: Passform und Schnitt Leichtgewicht
 Preis-Leistung recht kleines Packmaß
Schwächen: innen teils leicht klamm

Bewertung: ●●●●○



BIORACER | SPEEDWEAR CONCEPT KAAIMAN JACKET

Die Kaaiman fühlt sich speziell an – wie es bereits der Name aussagt, etwas nach einer geschuppten Reptilienhaut. Der Regenschutz und die Dichtigkeit der Jacke sind dadurch hoch. Auch die Atmungsaktivität ist ordentlich. Zwar ist der Luft- und Feuchtigkeitstransport nicht optimal, jedoch ermöglicht die große, verdeckte Rückenöffnung eine gute Belüftung. Ein klammes Gefühl und damit ein verminderter Tragekomfort stellten sich erst nach längeren Fahrten mit hohen Intensitäten ein. Die zahlreichen Reflektorstreifen sind ein sehr gutes Sicherheits-Feature. Der Schnitt ist, wie von Bioracer gewohnt, rennorientiert und sportiv. Das recht hohe Gewicht und das größere Packmaß führen zu Minuspunkten. Die Top-Verarbeitungsqualität ist dagegen ein klares Plus.

Fazit: Robust, wasserdicht, sportiver Schnitt. Die Bioracer Kaaiman überzeugt in vielen Bereichen. Das Packmaß und die Atmungsaktivität bieten noch etwas Potenzial. Top: die Sichtbarkeit.

Preis: 189,00 Euro
Gewicht, Größe L: 365 Gramm
Größen: XXS–XXL
Material: Kaaiman Texture
Technische Daten: k.A.

Regentest*: Wasser perlt ab, innen komplett trocken, nach einer Stunde fast trocken
Features: drei Farben, außen getapte Nähte, wasserdichter Reißverschluss hinterlegt, verlängerter Rücken, Rückenöffnung, gummierter Saum, Reflektoren; produziert in Belgien

Stärken: körpernaher Schnitt Robustheit
 Wetterschutz & Dichtigkeit Sichtbarkeit
Schwächen: hohes Gewicht großes Packmaß
 etwas geringere Atmungsaktivität

Bewertung: ●●●●○



EKOI | WATERPROOF PRO CYCLING TEAM

Der französische Hersteller EKOI steht häufig für sportiv geschnittene Modelle. Die Waterproof-Regenjacke zählt zu den eher legeren Modellen. Am Rumpf ist die Jacke recht körpernah geschnitten. Das verlängerte Rückenteil ist bei Regen und Spritznässe ebenfalls ein Plus. Die Ärmel und auch der Kragen sind hingegen recht weit geschnitten, gerade am Hals können so Wasser und Zugluft eindringen. Positiv ist der leicht zu bedienende Zwei-Wege Reißverschluss. Dieser ist zwar wasserdicht, wäre aber noch besser gegen Zugluft geschützt, wenn er hinterlegt wäre. Überzeugend ist auch die Funktionalität des Materials. Die Atmungsaktivität der Jacke ist top. Der offizielle Preis ist deutlich höher als jener, den man meist während der häufigen Rabattaktionen im EKOI-Onlineshop findet.

Fazit: EKOI bietet mit der Waterproof eine leichte Regenjacke mit einem Top-Wetterschutz. Der Tragekomfort ist hoch, die Passform gerade am Rumpf gut. Tipp: Auf Rabattaktionen achten.

Preis: 218,16 Euro
Gewicht, Größe L: 161 Gramm
Größen: S-3XL
Material: EKOI Waterproof Membran
Technische Daten: 15.000 Millimeter Wassersäule, 10.0000 g/m²/24h

Regentest*: Wasser perlt ab, innen etwas klamm, nach einer Stunde komplett trocken
Features: eine Farbe, Nähte getapt, Zwei-Wege-Reißverschluss wasserdicht, verlängerter Rücken, elastische Bündchen, mehrere Reflektoren

Stärken: Passform am Rumpf robuster Zwei-Wege-Reißverschluss guter Wetterschutz
Schwächen: etwas weit an Ärmeln und Kragen kein hinterlegter Reißverschluss

Bewertung: ● ● ● ● ○



BIEHLER | DEFENDER REFLECTIVE

Die Biehler Defender ist mit die am kleinsten packbare Jacke in diesem Test. Sie passt problemlos in eine Trikottasche und ist zudem sehr leicht. Darunter leidet keineswegs der Wetterschutz. Im Regentest bleibt die Jacke innen auch nach langen Fahrten trocken. Das Material erwies sich im Test zudem als sehr atmungsaktiv. Der Schnitt ist sehr körpernah und aerodynamisch. Die Defender ist für den Einsatz über einem nicht zu dicken Unterhemd ausgelegt. Die drei Rückentaschen bieten ausreichend Platz. Die beiden seitlichen Fächer sind abgeschrägt, sodass sie während der Fahrt mit einer Hand leicht zugänglich sind. Eine weitere Brusttasche aus Netzmaterial bietet sehr viel zusätzlichen Stauraum. Ein hervorragendes, und sehr auffallendes, Extra ist auch das komplett reflektierende Material der Jacke.

Fazit: Die Biehler Defender Jacke überzeugt: Sie bietet einen sehr guten Wetterschutz, ist atmungsaktiv, sehr leicht, komplett reflektierend und hat zusätzlich noch ein sehr kleines Packmaß.

Preis: 230,00 Euro
Gewicht, Größe L: 141 Gramm
Größen: XXS-3XL
Material: k.A., zwei Lagen
Technische Daten: 10.000 Millimeter Wassersäule, 10.0000 g/m²/24h

Regentest*: Wasser perlt ab, innen komplett trocken, auch nach einer Stunde noch fast trocken
Features: eine Farbe, getapte Nähte, Reißverschluss hinterlegt, verlängerter Rücken, elastische Bündchen, doppelter Kragen, Reflektoren; ökologische und faire Produktion, Crash Replacement, Reparaturservice, produziert in Portugal

Stärken: Packmaß Wetterschutz Reflektoren ökologische Produktion Leichtgewicht
Schwächen: hoher Preis empfindlicher Stoff

Bewertung: ● ● ● ● ○

RennRad
MAGAZIN

KAUF-TIPP

REGENJACKEN
1-2/2023



LÖFFLER | PRIME GTX ACTIVE JACKET

Die Prime GTX des österreichischen Herstellers Löffler ist mit ihrer dreilagigen Verarbeitung eine Regenjacke, die auch bei kälteren Temperaturen schützt. Das Gore-Tex-Material ist etwas dicker als bei anderen Jacken und isoliert sehr gut. Das hochwertige Material sorgt auch für eine hohe Atmungsaktivität – trotz eines vollständigen Regenschutzes. Ein klammes Gefühl erlebten unsere Tester in der Löffler-Jacke nicht. Das Packmaß ist dafür etwas größer als bei anderen Modellen im Test. Auch der Schnitt überzeugte unsere Tester: die Passform ist – wie von Löffler gewohnt – etwas legerer, aber dennoch recht sportiv. Top sind auch die Verarbeitung, der wasserdichte Reißverschluss, die verstellbaren Bündchen und die wasserdichte Reißverschluss-Rückentasche.

Fazit: Die Löffler-Prime-GTX-Jacke bietet einen überzeugenden Rund-Um-Wetterschutz. Sie schützt vor Regen und isoliert. Das Material und die Verarbeitungsqualität sind top – Kauf Tipp.

Preis: 249,99 Euro
Gewicht, Größe 48: 251 Gramm
Größen: 46-56
Material: Gore-Tex Active, drei Lagen
Technische Daten: Wassersäule 28.000 Millimeter, Atmung RET < 3,5

Regentest*: Wasser perlt ab, innen komplett trocken, auch nach einer Stunde komplett trocken
Features: 4 Farben, innen getapte Nähte, Reißverschluss hinterlegt, verlängerter Rücken, verstellbare Bündchen, Rückentasche mit wasserdichtem RV, Reflektoren; umfassendes und transparentes Nachhaltigkeitsprogramm, Öko-Tex, umfassender Reparaturservice, produziert in Österreich

Stärken: Material Passform Wetterschutz
Schwächen: Preis

Bewertung: ● ● ● ● ○



OUTWET | RAIN JACKET RW

Der italienische Hersteller Outwet bietet mit dem Rain Jacket RW eine Regenjacke, die viele Parameter stark abdeckt: Die Passform ist extrem sportiv, jedoch nicht einengend. Positiv fielen unseren Testern hier die elastischen Bündel an den Ärmeln auf. Der Kragen schließt sehr gut ab und das verlängerte Rückenteil überzeugt ebenfalls. Zwei abgeschrägte Eingriffe am Rücken gewähren Zugang zu den Trikottaschen. Die Rain Jacket ist zudem eine der leichtesten Jacken in diesem Testfeld – der Regenschutz erwies sich dennoch als hervorragend. Outwet gibt nur wenige technische Daten zum Material preis. Die Verarbeitung und die Funktionalität der drei Lagen der Jacke erwiesen sich jedoch auf einem sehr guten Niveau. Der Reißverschluss ist leider nicht hinterlegt.

Fazit: Die Outwet Rain Jacket ist eine leichte, sehr sportive Allround-Regenjacke. Der Wetterschutz und die enganliegende fast flatterfreie Passform überzeugen vollständig. Der Preis ist recht hoch.

Preis: 275,00 Euro
Gewicht, Größe L: 136 Gramm
Größen: XS-XXL
Material: k.A., drei Lagen
Technische Daten: k.A.

Regentest*: Wasser perlt ab, innen komplett trocken, nach einer Stunde fast komplett trocken
Features: eine Farbe, getapte Nähte, Reißverschluss nicht hinterlegt, verlängerter Rücken, teil-gummierter Saum, elastische Bündchen, Eingriff für Trikottaschen, Reflektoren; Öko-Tex, made in Italy

Stärken: Passform Wetterschutz Gewicht
Schwächen: hoher Preis Reißverschluss nicht wasserdicht hinterlegt

Bewertung: ● ● ● ● ○



MAAP | ASCEND PRO RAIN JACKET

Der australische Hersteller Maap bietet mit der Ascend Pro Rain eine der wenigen High-End-Regenjacken, die nicht auf Gore-Tex-Materialien basieren. Das dreilagige Sympatex-STX-Material erzielt hinsichtlich der Dichtigkeit, der Atmungsaktivität und auch der Trocknung Top-Werte im Test. Zudem überzeugt der radsportspezifische Schnitt. In einer sportiven Sitzposition war die Passform der Jacke für viele Fahrer nahezu optimal. Features wie die Brusttasche überzeugten an der Maap-Jacke voll. Allerdings ist sie im Vergleich mit den auf Gore-Tex basierenden Modellen in diesem Testfeld deutlich schwerer. Auch ihr Packmaß ist deutlich größer, für den Transport in der Rückentasche war sie in vielen Fällen zu voluminös. Der Preis von knapp 300 Euro ist hoch.

Fazit: Die Maap-Jacke überzeugte mit einer hohen Atmungsaktivität, einem Top-Wetterschutz und einer sehr durchdachten Passform. Das Gewicht, das Packmaß und der Preis sind jedoch hoch.

Preis: 290,00 Euro
Gewicht, Größe L: 262 Gramm
Größen: XS-XXL
Material: Sympatex STX, drei Lagen
Technische Daten: 45.000 Millimeter Wassersäule, 0,4 RET

Regentest*: Wasser perlt ab, aber ein paar kleine Nässeflecken, innen aber komplett trocken, nach einer Stunde noch punktuell leicht feucht
Features: drei Farben, getapte Nähte, Zwei-Wege-Reißverschluss hinterlegt, verlängerter Rücken, Brusttasche, teil-gummierter Saum, elastische Bündchen, zahlreiche Reflektoren; Crash Replacement, bluesign-Umwelt-zertifiziert

Stärken: sehr guter Wetterschutz robust
 sehr hochwertig Zwei-Wege-Reißverschluss
Schwächen: sehr hoher Preis großes Packmaß

Bewertung: ● ● ● ● ○



POC | HAVEN LIGHTWEIGHT RAIN JACKET

Mit einem Preis von 290 Euro gehört die POC-Regenjacke in das oberste Preissegment. Bei den Punkten Gewicht und Packmaß überzeugt die Haven-Lightweight-Jacke dafür voll. Auch die Verarbeitung ist auf einem Top-Niveau. Der Schnitt ist kurz, aber insgesamt durchdacht und radsporttypisch sportiv, ohne einzuengen. Der Zwei-Wege-Reißverschluss und die kleine Rückentasche sind sehr funktional und hochwertig verarbeitet. Etwas weniger überzeugend war die POC-Jacke im Regentest: Bereits nach einer Stunde im Dauerregen bildeten sich kleinere Wasserflecken auf der Außenseite. Nässe trat nicht ein, die Atmungsaktivität und somit der Komfort waren jedoch nicht ganz top. Die große Zusatz-Öffnung am Rücken unterstützt die Atmungsaktivität der Haven-Regenjacke.

Fazit: Die POC-Jacke überzeugt mit einer durchdachten Passform und einem kleinen Packmaß. Beim Wetterschutz und bei der Atmungsaktivität wäre angesichts des Preises mehr zu erwarten.

Preis: 290,00 Euro
Gewicht, Größe M: 127 Gramm
Größen: XS-XXL
Material: wasserdichtes Drei-Lagen-Material
Technische Daten: Wassersäule 20.000 Millimeter, Atmung 20,000g/m²/24h

Regentest*: äußerlich kleinere Nässeflecken, innen etwas klamm, nach einer Stunde komplett trocken
Features: zwei Farben, getapte Nähte, Zwei-Wege-Reißverschluss hinterlegt, verlängerter Rücken, Rückentasche mit RV, elastische Bündchen, Rückenöffnung zur Belüftung, Reflektoren

Stärken: Passform Gewicht geringes Packmaß Verarbeitungsqualität
Schwächen: sehr hoher Preis Wetterschutz Reißverschluss relativ schwergängig

Bewertung: ● ● ● ● ○



RennRad
MAGAZIN

RACE-TIPP

REGENJACKEN
1-2/2023



Q36.5 | R.SHELL PROTECTION X

An der Q36.5 fallen zunächst die vielen Reflektoren auf – angesichts der oftmals schlechten Lichtbedingungen während der Testfahrten waren diese sehr sinnvoll. Ebenfalls überzeugend: die teils elastischen und asymmetrisch geschnittenen Abschlüsse und der auf der Rückseite breite und elastische Saum. Dadurch schließt die Jacke an den Öffnungen sehr nah am Körper ab, wodurch kühle Luft und Nässe kaum eindringen können. Auch der relativ hohe und mit einem elastischen Band versehene Kragen überzeugt voll. Als praktisch erwiesen sich auch die Eingriffe für die Trikottaschen. Das Packmaß der leichten R.Shell ist sehr gering – top. Die Verarbeitung ist sehr hochwertig. Auch beim Regenschutz und bei der Atmungsaktivität punktet die Q36.5-Jacke voll. Der Preis ist aber recht hoch.

Fazit: Q36.5 überzeugt mit der voll wasserdichten, atmungsaktiven und sehr durchdacht designten R-Shell-Regenjacke. Auch das Packmaß und das Gewicht punkten. Der Preis ist leider ambitioniert.

Preis: 292,62 Euro
Gewicht, Größe L: 179 Gramm
Größen: XXS-XXL
Material: UF 75 Shell, drei Lagen
Technische Daten: Wassersäule 15.000mm, Atmung RET 4

Regentest*: Wasser perlt ab, innen komplett trocken, nach einer Stunde komplett trocken
Features: 2 Farben, getapte Nähte, Reißverschluss verdeckt, verlängerter Rücken, Eingriffe für Rückentaschen, teil-elastische und asymmetrische Bündchen, elastischer Saum, Reflektoren

Stärken: Wetterschutz Details/Features
 Verarbeitung Packmaß und Gewicht
Schwächen: hoher Preis

Bewertung: ● ● ● ● ●

RennRad
MAGAZIN

KAUF-TIPP

REGENJACKEN
1-2/2023



GORE | C5 GTX SHAKEDRY 1985

Bei der Gore-C5-GTX-Jacke fällt zuerst das extrem geringe Gewicht auf. Das Modell wiegt in Größe L nur 125 Gramm. Möglich macht dies unter anderem das Gore Shakedry-Material. Shakedry heißt es deswegen, da die Jacke nach einem Regenschauer nur kurz fest geschüttelt werden muss und schon ist die meiste Nässe außen verfliegen. Das funktioniert auch. Hinsichtlich der Parameter Regenschutz und Atmungsaktivität liefert das Material Bestwerte. Auch die Verarbeitung ist sehr gut durchdacht. Die bequemen teil-elastischen Bündchen sowie der praktische Zwei-Wege-Reißverschluss überzeugen. Die Passform ist recht leger und vor allem auch am Kragen recht weit. So können an dieser Stelle Zugluft und Regen relativ leicht eindringen.

Fazit: Die Gore-C5 ist die leichteste Jacke im Testfeld. Sie bietet einen Top-Wetterschutz, eine sehr gute Materialqualität und eine hohe Atmungsaktivität. Die Verarbeitung überzeugt.

Preis: 299,95 Euro
Gewicht, Größe L: 125 Gramm
Größen: S-XXL
Material: Gore-Tex Active Shakedry, zwei Lagen
Technische Daten: K.A.

Regentest*: Wasser perlt ab, innen komplett trocken, nach einer Stunde komplett trocken
Features: zwei Farben, getapte Nähte, Zwei-Wege-Reißverschluss hinterlegt, verlängerter Rücken, RV-Rückentasche, zugleich Packtasche, mehrere teil-elastische Bündchen, Reflektoren; umfassendes und transparentes Nachhaltigkeitsprogramm, umfassender Reparaturservice

Stärken: hervorragender Wetterschutz
 Zwei-Wege-Reißverschluss Leichtgewicht
Schwächen: Kragen etwas weit geschnitten

Bewertung: ● ● ● ● ●

RennRad
MAGAZIN

RACE-TIPP

REGENJACKEN
1-2/2023



RAPHA | MEN'S BREVET GORE-TEX RAIN JACKET

Die Rapha Brevet ist eine ungewöhnliche Regenjacke: Sie wurde komplett aus recyceltem Gore-Tex-Paclite-Plus-Material hergestellt. Dieses ist hinsichtlich des Parameters Wetterschutz auf einem Top-Niveau, allerdings ist es etwas schwerer als einige hauseigene Pendanten. Dafür ist das Material extrem robust. Die Atmungsaktivität leidet jedoch nicht darunter, Feuchtigkeit wird effektiv nach außen abgeben. Ebenfalls besonders: Der leicht laufende Zwei-Wege-Reißverschluss verläuft asymmetrisch und nicht in der Körpermitte. Ein optisches Feature, das Rapha schon in früheren Jahren verwendet hat. Ein Plus bei schlechter Sicht sind die rundum verlaufenden Reflektoren, die die Sichtbarkeit deutlich erhöhen. Die Passform: körpernah, sportiv, ohne einzuengen.

Fazit: Die neue Rapha-Brevet-Jacke besteht aus recyceltem Material und überzeugt in vielen Bereichen: mit ihrer Robustheit, dem Race-Schnitt und dem guten Wetterschutz. Der Preis ist leider hoch.

Preis: 315,00 Euro
Gewicht, Größe S: 163 Gramm
Größen: XS-XXL
Material: Gore-Tex Paclite Plus, zwei Lagen
Technische Daten: K.A.

Regentest*: Wasser perlt ab, innen komplett trocken, auch nach einer Stunde noch trocken
Features: vier Farben, getapte Nähte, Reißverschluss hinterlegt verlängerter Rücken, großflächige Reflektoren; Reparaturservice, komplett aus Recycling-Material hergestellt, transparente Selbstverpflichtung mit einem Impact Report

Stärken: Top-Wetterschutz Robustheit
 kostenloser Reparaturservice Schnitt
Schwächen: sehr hoher Preis

Bewertung: ● ● ● ● ●



RennRad
MAGAZIN

RACE-TIPP

REGENJACKEN
1-2/2023



ASSOS | EQUIPE RS RAIN JACKET TARGA

Die Assos Equipe RS-Jacke ist sportiv und körpernah, aber noch ausgewogen geschnitten. Sie passte verschiedenen Testern sehr gut, ohne zu beengen. Das Packmaß ist für normale Trikot-Rückentaschen noch gut geeignet. Das Material erwies sich im Dauer- und Bikepacking-Einsatz auch offroad als sehr robust. Die dauerhafte Schutzwirkung vor Nässe ist durch das Schloss-Tex-Material top, Feuchtigkeit drang auch während langer Regenfahrten nicht zum Körper durch. Zu der recht überzeugenden Atmungsaktivität trugen auch die beiden Rückenöffnungen bei, durch die sich zudem die Trikot-Rückentaschen sehr gut erreichen lassen. Der hinterlegte klar wasserdichte Zwei-Wege-Reißverschluss erwies sich als sehr praktisch und dauerhaft robust.

Fazit: Die Assos Equipe RS Targa überzeugte durch ihre durchdachte Passform, ihre Verarbeitung und ihren sehr guten Wetterschutz. Das Material erwies sich als sehr robust und langlebig.

Preis: 330,00 Euro
Gewicht, Größe L: 202 Gramm
Größen: XS-XXL
Material: Schloss Tex, drei Lagen
Technische Daten: Wassersäule 10.000mm, Atmung 27.000g/m²/24h

Regentest*: Wasser perlt ab, nur minimale Nässeflecken, innen komplett trocken, nach einer Stunde nur punktuell leicht feucht innen
Features: zwei Farben, getapete Nähte, Zwei-Wege-Reißverschluss, verlängerter Rücken, zwei Eingriffe für Trikot-Rückentaschen, elastische Bündchen, gummierter Saum, Reflektoren; Crash Policy innerhalb der ersten 30 Tage, Reparaturservice

Stärken: sehr guter Schnitt Passform
 hochwertige Verarbeitung Wetterschutz
Schwächen: sehr hoher Preis

Bewertung: ● ● ● ● ●



SPORTFUL | AQUA PRO JACKET

Sportfuls Aqua-Pro-Regenjacke zählt zu den besten Modellen des Testfeldes: Sie überzeugt mit ihrem „dicken“ und robusten, auch vor Kälte schützenden Gore-Tex-Material, das 100 Prozent wasserdicht und dennoch atmungsaktiv ist. Auch an den Öffnungen verhindert die Jacke weitgehend, dass kalte Luft oder Nässe eintreten kann: Am Hals schließt sie hoch und eng ab. An den Ärmeln lässt sie sich mittels der Reißverschlüsse eng anpassen. Die Passform ist klar sportiv, sie passte vor allem schlanken Fahrern. Aufgrund der wasserdichten Stretch-Einsätze, etwa an den Ellbogen und an den Schultern, fällt sie dennoch nicht beengend aus – top. Sehr überzeugend ist auch der sehr robuste wasserdichte Reißverschluss, der selbst mit klammen Händen gut zu bedienen ist.

Fazit: Die Sportful Aqua Pro bietet mit den besten Wetterschutz im Test. Die Passform, die Verarbeitung und die Atmungsaktivität sind top. Das Packmaß fällt etwas größer aus. Der Preis ist hoch.

Preis: 349,90 Euro
Gewicht, Größe L: 251 Gramm
Größen: S-3XL
Material: Gore-Tex Active, drei Lagen
Technische Daten: k.A.

Regentest*: Wasser perlt ab, innen minimal klamm, nach einer Stunde komplett trocken
Features: eine Farbe, getapete Nähte, Reißverschluss hinterlegt, verlängerter Rücken, Reflektoren, teil-elastische Bündchen mit Reißverschluss, Stretch-Einsätze zur Verbesserung der Passform, elastischer Kragen; transparente Ökologie-Selbstverpflichtung mit einem Sustainability Report

Stärken: enge sportive Passform Robustheit
 Top-Wetterschutz Wärme-Isolationseffekt
Schwächen: sehr hoher Preis
 etwas größeres Packmaß

Bewertung: ● ● ● ● ●



RennRad
MAGAZIN

PREIS-LEISTUNG

REGENJACKEN
1-2/2023



SPORTFUL | HOT PACK NO RAIN W JACKET

Die Hot Pack No Rain des italienischen Herstellers Sportful überzeuge bereits durch ihr geringes Gewicht und das kleine Packmaß. Doch sie ist deutlich mehr als nur eine Notfalljacke. Sie überzeuge auch bei längeren Regenfahrten – und überrascht durch einen langanhaltenden Nässe-schutz. Die Atmungsaktivität ist jedoch etwas geringer – bei höheren Intensitäten konnte ein klammes Klima unter der Jacke entstehen. Hier sind die Top-Modelle mit High-End-Materialien im Vorteil. Für schlanke Tester war die sportive eng-anliegende Passform sehr überzeugend. Top ist auch die hochwertige Verarbeitung. Ein starkes Detail: Die Rückentasche weist einen zusätzlichen Spritzwasserschutz auf. Das Preis-Leistungs-Verhältnis der Hot-Pack-No-Rain-Jacke: sehr gut.

Fazit: Sportful bietet mit der Hot Pack No Rain einen Top-Regenschutz mit einem sehr guten Preis-Leistungs-Verhältnis. Das niedrige Gewicht und das geringe Packmaß überzeugen voll.

Preis: 149,90 Euro
Gewicht, Größe S: 118 Gramm
Größen: XS-XXL
Material: No-Rain-Mehrschichtgewebe
Technische Daten: k.A.

Regentest*: Wasser perlt ab, innen leicht klamm, nach einer Stunde fast komplett trocken
Features: 3 Farben, getapte Nähte, Reißverschluss hinterlegt, verlängerter Rücken, Rückentasche/integrierte Packtasche, Reflektoren; transparente Selbstverpflichtung mit Sustainability Report

Stärken: klein und leicht Preis große Rücken- beziehungsweise Packtasche
Schwächen: leichte Schwächen bei der Atmung

Bewertung: ●●●●○

RennRad
MAGAZIN

KAUF-TIPP

REGENJACKEN
1-2/2023



LÖFFLER | PRIME GTX ACTIVE JACKET

Die mit dem Herren-Modell identische, aber im Schnitt angepasste Damen-Jacke des österreichischen Herstellers überzeuge uns in diesem Test auf allen Ebenen. Die Verarbeitung des robusten Drei-Lagen-Materials ist sehr gut. Das Gore-Tex-Material ist recht dick und isoliert sehr gut. Das hochwertige Material sorgt auch für eine hohe Atmungsaktivität – trotz eines vollständigen Regenschutzes. Das Packmaß ist dafür etwas größer als bei anderen Modellen im Test. Der Schnitt ist ebenfalls überzeugend: Recht sportiv, aber nicht einengend. Auch ein dickeres Trikot passte den meisten Testerinnen unter der Jacke. Ebenfalls positiv: der wasserdichte Reißverschluss, die verstellbaren Bündchen, die Top-Verarbeitung und die wasserdichte Reißverschluss-Rückentasche.

Fazit: Wie auch das Männermodell überzeugt die Damen-Version der Löffler Prime GTX voll. Der Rundum-Wetterschutz ist ebenso wie die Verarbeitung und die Materialqualität auf Top-Niveau.

Preis: 239,99 Euro
Gewicht, Größe 36: 229 Gramm
Größen: 34-46
Material: Gore-Tex Active, drei Lagen
Technische Daten: Wassersäule 28.000 Millimeter, Atmung RET < 3,5

Regentest*: Wasser perlt ab, innen komplett trocken, auch nach einer Stunde komplett trocken
Features: vier Farben, innen getapte Nähte, Reißverschluss hinterlegt, verlängerter Rücken, verstellbare Bündchen, Rückentasche mit wasserdichtem RV, teils großflächige Reflektoren

Stärken: Schnitt Verarbeitung Wetterschutz
Schwächen: keine Race-Passform

Bewertung: ●●●●○



LÖFFLER | OVERPANTS GTX ACTIVE

Löffler hat zwei Regenschutz-Überhosen im Programm. Das Modell GTX Active ist das teurere der beiden. Die Hose besteht aus ebenso robustem wie wasserdichtem dreilagigem Gore-Tex-Active-Material. Der Regenschutz war im Testzeitraum stets auf Top-Niveau. Stark punkten konnte auch die Passform: Die anatomisch geformten Kniebereiche, ein verstärkter Sitzbereich, ein einstellbarer Bund und die Klettverschlüsse an den Unterschenkeln trugen zu einem sehr guten Sitz bei. Mit zwei Klettverschlüssen lässt sich die Form an die Unterschenkel anpassen. Dies ist sinnvoll, gerade gegen Spritznässe. Auch die Robustheit überzeugte. Top ist auch die Auswahl an Größen, sowohl bei den Herren als auch bei den Damen. Aufgrund dieser Auswahl wird hier wohl jeder fündig.

Fazit: Löffler bietet mit der GTX-Active eine stark wasserdichte, atmungsaktive und durchdacht designte Regenschutz-Radhose, die auch durch ihre Passform und ihre Robustheit dauerhaft überzeugt.

Preis: 219,99 Euro
Gewicht, Größe S: 229 Gramm
Größen: 46-60 Herren, 34-46 Damen, viele Zwischengrößen
Material: Gore-Tex Active, drei Lagen
Technische Daten: Wassersäule 28.000mm, Atmung RET < 3,5

Regentest*: Wasser perlt ab, innen komplett trocken, nach einer Stunde komplett trocken
Features: eine Farbe, innen getapte Nähte, Kletts an den Unterschenkeln, einstellbarer Bund, Reflektoren; umfassendes und transparentes Nachhaltigkeitsprogramm, Öko-Tex, nachhaltiger Reparaturservice, produziert in Österreich

Stärken: ■ Wetterschutz ■ Allround-Schnitt ■ Größenauswahl ■ Robustheit & Haltbarkeit
Schwächen: ■ fällt teils recht groß aus

Bewertung: ● ● ● ● ○

RennRad
MAGAZIN

RACE-TIPP

REGENJACKEN
1-2/2023



ASSOS | DYORA RS RAIN JACKET

Dyora ist die Damen-Kollektion des Schweizer Herstellers Assos. Die RS-Jacke ist hinsichtlich des Materials gleich zu der Equipe-Herren-Regenjacke. Sie ist extrem sportiv geschnitten und bietet durchdachte Features hinsichtlich der Passform. Die elastischen Bündchen und der gummierte Saum überzeugten im Test. Die dauerhafte Schutzwirkung vor Nässe ist durch das Schloss-TEX-Material – wie auch bei der Equipe-Jacke – top, Feuchtigkeit drang auch während langer Regenfahrten nicht zum Körper durch. Zur guten Atmungsaktivität tragen zwei Eingriffe für die Trikottasche bei, die eine gute Belüftung ermöglichen. Dies gilt auch für den hinterlegten Zwei-Wege-Reißverschluss, der für einen Luftzug sorgt, ohne die Jacke ausziehen zu müssen.

Fazit: Die Assos Dyora RS Rain überzeugte durch ihre hochwertige Verarbeitung und ihren sehr guten Wetterschutz. Das Material und die Verarbeitung sind top, der Race-Schnitt ist sehr sportiv.

Preis: 330,00 Euro
Gewicht, Größe L: 132 Gramm
Größen: XS-XXL
Material: Schloss Tex, drei Lagen
Technische Daten: Wassersäule 10.000mm, Atmung 27.000g/m2/24h

Regentest*: Wasser perlt ab, nur minimale Nässeflecken, innen komplett trocken, nach einer Stunde innen noch punktuell leicht feucht
Features: eine Farbe, getapte Nähte, Zwei-Wege-Reißverschluss wasserdicht, verlängerter Rücken, zwei Eingriffe für Trikot-Rückentaschen, elastische Bündchen, gummierter Saum, mehrere Reflektoren

Stärken: ■ sehr sportiver Schnitt ■ Material & Verarbeitung ■ Details ■ Leichtgewicht
Schwächen: ■ sehr hoher Preis

Bewertung: ● ● ● ● ●



RAPHA | WOMEN'S PRO TEAM INSULATED GORE TEX RAIN JACKET

Raphas Women's Pro Team Insulated Jacke besteht aus recyceltem Gore-Tex Paclite-Material und ist zusätzlich mit einem Innenfutter versehen. Damit hält die Jacke nicht nur trocken, sondern isoliert und wärmt auch sehr gut. Mit einem langen Unterhemd darunter ist man so bis in den tiefen einstelligen Bereich ausreichend warm gekleidet. Beim Regenschutz ist die Jacke auf einem Top-Niveau. Auch die Passform ist sehr gut. Gerade die Ärmel liegen nicht zuletzt wegen der Reißverschluss-Bündchen an den Armen sehr gut an. Eiligen Fahrerinnen könnte die Jacke zu sportiv geschnitten sein. Tipp: eine Nummer größer wählen. Die Atmungsaktivität ist ebenfalls sehr gut. Durchdachte Details: die geschützte Brusttasche für das Handy und die beiden Rückentaschen.

Fazit: Raphas Pro Team Insulated überzeugt, auch aufgrund des Gore-Tex-Paclite-Plus-Materials, in allen Testkategorien: Die Atmungsaktivität und der Regenschutz sind top, der Preis extrem hoch.

Preis: 370,00 Euro
Gewicht, Größe M: 264 Gramm
Größen: XXS-XL
Material: Gore-Tex Paclite Plus
Technische Daten: k.A.

Regentest*: Wasser perlt ab, innen komplett trocken, auch nach einer Stunde komplett trocken, Trikottasche auf dem Rad nutzbar: ja, bedingt
Features: eine Farbe, getapte Nähte, Innenfutter, Reißverschluss hinterlegt, verlängerter Rücken, versteckte Brusttasche, zwei Rückentaschen, zahlreiche teils großflächige Reflektoren

Stärken: ■ Wetterschutz ■ Thermofunktion ■ innovative Features & Details ■ Race-Schnitt
Schwächen: ■ extrem hoher Preis ■ fällt verhältnismäßig klein aus

Bewertung: ● ● ● ● ●



WEIHNACHTS GESCHENKE

EKOÏ E-LENS REVO

VARIO-BRILLE

Keine Kompromisse zwischen Leistung, Sicherheit und Stil: Das verspricht die neue elektronische Brille EKOÏ E-LENS Revo. Dank der elektronischen Vario-Brillengläser passt sich die Tönung der Scheibe in weniger als einer Sekunde an die Helligkeit an. Ob bei rasanten Abfahrten mit Sonne, Schatten, Wald und Tunneln oder wechselnde Lichtverhältnisse in der Innenstadt – die EKOÏ E-LENS ist immer und überall der ideale Begleiter für jede Art von Radtour. Da die Brille ohne Batterien oder Akkus funktioniert, sind potenzielle Aussetzer ausgeschlossen. Dank der patentierten SHADETRONIC®-Technologie und der Expertise der Profi-Teams, mit denen EKOÏ zusammenarbeitet, ist der neueste Stand der Technik immer garantiert. Mit acht unterschiedlichen Rahmen- und Glasfarben ist zudem die Auswahl sehr groß.

Preis: 319,99 Euro
Internet: www.ekoï.de
Sonderangebot:



EKOÏ HEAT CONCEPT 5

HEIZ-HANDSCHUHE

Die Handschuhe EKOÏ Heat Concept 5 sind für Touren bei Temperaturen bis zu $-20\text{ }^{\circ}\text{C}$ konzipiert. Sie kommen zum Einsatz, wenn klassische Thermohandschuhe bei extremer Kälte an ihre Grenzen stoßen. Dank eines Netzes aus Filamenten, das vom Handgelenk bis zu den Fingerspitzen reicht, wird die von einer Lithiumbatterie erzeugte Wärme gleichmäßig verteilt. Es stehen insgesamt drei Heizstufen – $30\text{ }^{\circ}\text{C}$, $35\text{ }^{\circ}\text{C}$, $40\text{ }^{\circ}\text{C}$ – zur Verfügung. Bei wärmeren Temperaturen kann die Heizung einfach ausgeschaltet werden. Die Handschuhe können dann dank der atmungsaktiven Membran als einfache warme Handschuhe verwendet werden. Im warmen Zustand behalten die Finger ihre Gelenkigkeit und Beweglichkeit. Die Reaktionsfähigkeit beim Bremsen wird nicht beeinträchtigt, die Fingerfertigkeit bleibt erhalten. Eine wesentliche Sicherheitsgarantie, die durch das Vorhandensein von rutschfesten Handflächen verstärkt wird. Wasserdicht sind die Handschuhe ebenfalls.

Preis: 184,99 Euro
Internet: www.ekoï.de
Sonderangebot:





Stadt. Land. Bike.



23.–26.02.23



GONSO SQLAB GO BIBX M

WÄRME & KOMFORT

Die SQLab GO BIBX M ist die erste lange Herren Thermo-Radträgerhose, die der Radhosen-Spezialist GONSO in Kooperation mit dem Ergonomie-Experten SQLab aus Bayern auf den Markt bringt. Dank des körperzonenspezifischen Bodymappings bietet diese Hose eine optimale Thermobalance. Im Gesäß-, Oberschenkel- und Kniebereich kommen wärmender Thermoflausch und im Schien- und Wadenbereich das dünnere Dry2-Funktionsmaterial zum Einsatz. Für das Trägersystem wurde ein atmungsaktiver Netzeinsatz gewählt. Alle Materialien bieten ein angenehmes Körperklima und gewähren eine hohe Bewegungsfreiheit. Ergonomisch und besonders dünn ist das SQLab-Sitzpolster, das im patentierten Verfahren hergestellt wird und die natürliche Sitzposition unterstützt. Das Polster ist straff in die Hose eingearbeitet und verfügt über eine dünne Schicht des vielfach im medizinischen Bereich eingesetzten TPE-Gels. Das Design ist clean gehalten. Dezent modische Elemente sorgen für Reflexion.



Größen: S-6XL
Material: 78 Prozent Polyamid,
22 Prozent Elasthan
Preis: 169,95 Euro
Internet: www.gonso.de

Fahrräder Radtouristik & Radsport Zubehör

www.fahrrad-essen.de



MESSE
ESSEN

SCHWALBE NATURAL BIKE SOAP

NATUR-RAD-SEIFE

Eine sehr gute Reinigungswirkung, eine lange Nutzungsdauer und ausschließlich natürliche Inhaltsstoffe: Die neue „Natural Bike Soap“ von Schwalbe wird komplett aus natürlichen Substanzen hergestellt, ist dermatologisch getestet, vegan und mikroplastikfrei. Es werden weder Lacke noch Reifen bei der Reinigung angegriffen. Die Seife ist vollständig biologisch abbaubar und reicht für bis zu 100 Bike-Wäschen. Eine recycelbare Blechdose zur Aufbewahrung und eine Bio-Rosshaarbürste zum Aufschäumen und Reinigen sind in diesem Starterset bereits inklusive.

Preis: 7,90 Euro

Internet: www.schwalbe.com



KÄRCHER OC 3 + BIKE BOX

MOBILE PUTZSTATION

Mit dem Mobile Outdoor Cleaner OC 3 inklusive „Bike Box“ lässt sich auch unterwegs Schmutz einfach und schnell vom Rad entfernen. Akkubetrieben und mit eigenem Wassertank ist der Niederdruckreiniger überall nutzbar und dabei etwa genauso groß wie ein Fahrradkorb. Sein Wasserstrahl ist für das schnelle Saubermachen von Rennrad, Mountainbike, Trekkingrad, Citybike und Co. ausgelegt. Das Handstück und der 2,8 Meter lange Spiralschlauch können platzsparend unter dem abnehmbaren Tank verstaut werden. Insgesamt vier Liter Wasser kann der Tank aufnehmen. Der Akku bietet bis zu 15 Minuten Reinigungszeit. Die „Bike Box“, eine Zubehörbox, die an der Unterseite des Geräts angebracht werden kann, enthält alles, was man für die schnelle Fahrradreinigung benötigt: eine Universalbürste, ein Reinigungsmittel und ein Mikrofaser-Handtuch zum Trocknen des Rads.

Preis: 194,99 Euro

Internet: www.kärcher.com



HANSELINE BIO-SERIE

BIO-PFLEGE

Seit 1947 produziert der deutsche Pflegemittelspezialist Hanseline hochwertige Schmier- und Pflegemittel. Bereits seit über 25 Jahren gibt es eine komplette Bio-Serie. Die Hanseline-Bio-Fette sind gelbliche calciumverseifte Schmierfette. Die Fette sind walkstabil und besitzen bei guter Wasserbeständigkeit auch sehr gute Korrosionsschutzigenschaften. Sie zeichnen sich zusätzlich durch ein erhöhtes Druckaufnahmevermögen aus. Die Hanseline-Bio-Kettenöle sind mineralölfreie Schmierstoffe auf Pflanzenölbasis. Die erhöhte Druckaufnahme des Pflanzenöles wirkt reibungsmindernd und verringert den Verschleiß. Der Hanseline-Bio-Kettenreiniger ist ein Reinigungsfluid für Fahrradketten. Er besteht aus natürlichen Estern und Antioxidantien. Alle Bio-Produkte basieren auf Raps- und Rübsenölen, die national angebaut werden und regenerativ in der Gewinnung sind. Da es sich um Naturprodukte handelt, sind sie alle biologisch leicht abbaubar. Die Produkte der Bio-Serie können alle einzeln gekauft werden.



Preis: 121,50 Euro

Internet: www.hanseline.de

CHIBA 2ND SKIN

KÄLTESCHUTZ & ERGONOMIE

Der Radhandschuh 2nd Skin des bayerischen Sporthandschuh-Spezialisten CHIBA punktet mit seinen ergonomischen, funktionellen Features. Die Oberhand ist aus warmem, atmungsaktivem und winddichtem Softshell mit wasserdichter Membrane. Die Innenhand ist aus griffigem Griptec und besitzt eine anatomisch geformte Innenhandpolsterung aus Memory Foam. Die reflektierenden Streifen an den Fingern und der Oberhand erhöhen die Sichtbarkeit bei Dämmerung und schlechteren Sichtverhältnissen. Die vorgekrümmten Finger sind in der anatomischen Ruheposition der Hand. Der Daumenbereich ist verstärkt gegen Abrieb bei erhöhter Beanspruchung. Neopren-Pulswärmer verhindern das schnelle Auskühlen der Hände. Touchfinger ermöglichen das Bedienen von Smartphones auch mit angezogenen Handschuhen. Puller-Anziehhilfen erleichtern das Anziehen.

Farben: neongelb, rot, schwarz

Größen: XS-XXL

Preis: 45,00 Euro

Internet: www.chiba.de



SKS GERMANY AIR-X-PLOERER 10.0 STANDPUMPE

ROBUSTER KLASSIKER

„Made in Germany“: Die SKS Germany AIR-X-PLOERER 10.0 Standpumpe garantiert mit ihrem stabilem Metallfuß eine hohe Standfestigkeit. Dank des großen Stahlrohrs lassen sich auch höhere Drücke bis zehn Bar einfach und schnell mit wenigen Pumpstößen in jeden Reifen pumpen. Weitere benutzerfreundliche Features sind etwa der lange Hochdruckschlauch, das große Präzisionsmanometer, der ergonomisch geformte Soft-Touch-Griff und der optimierte Multi-Valve-Kopf, der auf alle Ventilarten passt. Zahlreiche Ersatzteile sind zudem austauschbar. Die Pumpe punktet daher auch mit ihrer starken Langlebigkeit.

Preis: 44,99 Euro
Internet: www.sks-germany.com



WD-40-SPECIALIST-FAHRRAD-PFLEGESET

EXTREME PFLEGE

Das große WD-40-SPECIALIST-Fahrrad-Pflegeset enthält alles Nötige: einen Fahrrad-Reiniger, einen Ketten-Reiniger und ein Kettenspray. Der WD-40-SPECIALIST-Fahrrad-Reiniger wirkt schnell und hinterlässt ein gutes Reinigungsergebnis. Mit dem WD-40-SPECIALIST-Fahrrad-Kettenreiniger können Fett, Öl, Schmutz und Ablagerungen schnell und einfach von der Fahrradkette entfernt werden. Das WD-40-SPECIALIST-Fahrrad-Kettenspray verringert Reibung und Verschleiß und verlängert so im Positivfall die Lebensdauer der Kette deutlich.



Preis: 40,32 Euro
Internet: www.wd40.de



20%
Gutschein mit Code
SUMMER22-RR
sichern

Einmal Ticket ohne Gepäck.

Genieße die Sonne mit leichtem
Gepäck: Leih dir ein Rad über
listnride.com

Design: PARAT.cc / Foto: Fabian Frinzel

List~Ride

TRAINING

ERNÄHRUNG | REGENERATION | TIPPS FÜR DIE FORM



WINTER-INTERVALLE

Im Winter mit weniger Trainingsaufwand die Leistungsbasis erhalten: Mit 30-sekündigen Sprints kann während kurzer Phasen mit einer reduzierten Trainingsbelastung die Leistungsfähigkeit auf dem Rad aufrechterhalten und die Sprintleistung sogar verbessert werden. Zu diesem Ergebnis kamen norwegische Forscher in ihrer 2020 im „Frontiers in Physiology“ veröffentlichten Studie*. 16 männliche Elite-Radsportler mit einer durchschnittlichen maximalen Sauerstoffaufnahme, VO₂max, von 72 Milliliter pro Kilogramm Körpergewicht reduzierten nach der Wettkampfsaison ihre Trainingsbelastung um rund 60 Prozent und trainierten drei Wochen lang nur mit niedrigen Intensitäten. Einmal pro Woche absolvierten sieben von ihnen je eine 90-minütige Trainingseinheit im Grundlagenbereich bei 60 Prozent der VO₂max mit drei Intervall-Sätzen: je dreimal 30 Sekunden All-out-Sprints, unterbrochen von vier Minuten aktiver Erholung bei 100 Watt und 15 Minuten zwischen den Sätzen. Die anderen absolvierten die 90-minütige Trainingseinheit bei 60 Prozent der VO₂max ohne Sprints. Vor und nach der dreiwöchigen Übergangsphase wurden unter weitestgehend gleichen Bedingungen je Leistungstests durchgeführt. Die Ergebnisse: Die Intervall-Gruppe konnte die Sprintleistung über 30 Sekunden um durchschnittlich acht Prozent verbessern, während sie sich bei der Kontrollgruppe verschlechterte. Zudem konnten die Intensiv-Trainierer die Gesamtleistung über 20 Minuten sowie die VO₂max halten, bei der Kontrollgruppe verschlechterten sich beide Parameter leicht. Lediglich die Leistungsabgabe bei einer Laktatkonzentration von vier Millimol pro Liter war bei beiden Gruppen gleichermaßen reduziert. Ein großes digitales Trainings-Sonderheft mit vielen Trainingsplänen und -ideen finden Sie online unter: www.bit.ly/bva-shop-training

DANNYS VOLLKORN-PROTEIN-PANCAKES MIT BANANEN & AHORSIRUP

Dies sind Pfannkuchen, die sowohl gut schmecken als auch gesund sind. Die reife Banane macht sie auch ohne Zucker süß. Der Ahornsirup bringt ein angenehmes Aroma in die Pancakes und verstärkt den süßen Geschmack. Das Proteinpulver ist ein Nahrungsergänzungsmittel für Hobby- und Profisportler und sorgt dafür, dass die Muskeln mit genügend Eiweiß versorgt sind. Das Vollkornmehl enthält mehr Ballaststoffe, sekundäre Pflanzenstoffe, Mineralstoffe – vor allem Zink, Eisen und Magnesium – sowie die Vitamine B1, B2 und Folsäure als verwandte Weißmehlprodukte. Die Mandelmilch ist meist besser verträglich als Kuhmilch, enthält keine Lactose und ist zudem fettärmer. Zum Dekorieren eignen sich etwa Beeren sehr gut. Sie schmecken süß und aromatisch und enthalten relativ wenig Fruchtzucker. Die Pancakes schmecken zum Frühstück, als Nachtisch oder als süßer Nachmittagsnack zum Kaffee.

DIE ZUBEREITUNG

1. Die reife Banane, das Ei, den Ahornsirup und die Mandelmilch in eine mittelgroße Schüssel geben und mit einem Schneebesen verrühren.
2. Mehl, Backpulver, Vanille-Proteinpulver und eine Prise Salz darüber sieben und weiter verrühren, bis alles gut vermischt ist. Anschließend den Inhalt der Schüssel für 15 Minuten ruhen lassen.
3. Das Öl in einer großen Pfanne bei mittlerer Hitze erwärmen, etwa 65 Gramm Teig hineingeben und zugedeckt drei bis vier Minuten backen, bis sich Blasen bilden. Dann umdrehen und weitere zwei Minuten backen, bis der Pancake goldbraun ist.
4. Den Vorgang mit dem restlichen Teig wiederholen. Als Ergänzung gehackte Walnüsse, frische Beeren oder ein wenig Ahornsirup hinzufügen.



Für BORA-hansgrohe ist eine natürliche, sehr gesunde und leistungsoptimierende Ernährung essenziell.

Das Team arbeitet mit ganzheitlichen Ernährungsberatern zusammen, die die Fahrer coachen und bei den Rennen verpflegen. Großer Wert wird dabei auf die Regionalität, die Natürlichkeit und die Qualität der Lebensmittel gelegt.

BORA
hansgrohe

BIO-ZUTATEN FÜR ZWEI PERSONEN:

1 reife Banane, leicht zerdrückt
1 Ei, Zimmertemperatur
1 Esslöffel Ahornsirup
125 Milliliter Mandelmilch
190 Gramm Vollkornmehl
1 1/2 Teelöffel Backpulver
1 Esslöffel Vanille-Proteinpulver
Natur- oder Meersalz
1-2 Esslöffel Kokosöl
Beeren zum Dekorieren



TRAINING

SCANN

**MEHR LEISTUNG – AEROB & ANAEROB:
TEMPOHÄRTE, ZEITFAHREN, BERGE UND
RADMARATHONS. EINBLICKE, WISSEN,
TRAININGS- UND ERNÄHRUNGSMETHODEN
PLUS TRAININGSPLÄNE FÜR ALLE.**

Text: Robert Pingitzer **Fotos:** Sram, Sportograf, Jürgen Skarwan

ELLER





Nach 180 Kilometern beginnt die Endlosigkeit – jeder Meter, jede Sekunde wird zäh. Nach etlichen Stunden auf dem Rad beginnt der härteste Teil der Strecke: das Timmelsjoch mit seinen 14 Kehren, 29 Kilometern und 1821 Höhenmetern. Die Schluss-Steigung. Dies ist der letzte der vier Pässe des legendären Ötztaler Radmarathons, der inoffiziellen Weltmeisterschaft der Radmarathonspezialisten. Dies ist die Straße, auf der meist das Rennen entschieden wird. Drei Wochen später. Im selben Land, Österreich, aber 200 Kilometer weiter nordöstlich. 1400 Fahrer aus ganz Europa treffen sich am dritten Samstag im September, um an ihre Grenzen zu gehen. Kürzer und härter. Dies ist der Tag des King of the Lake, des größten Jedermann-Zeitfahrens Europas. Die Strecke: einmal rund um den Attersee – 47,2 Kilometer, 279 Höhenmeter. Die bisherige Rekordzeit: 53:29,35 Minuten. Die Durchschnittsgeschwindigkeit: 53 km/h. Für den Ötztaler brauchen die meisten Teilnehmer mehr als zehn Stunden – beim King of the Lake sind viele zwischen 60 und 80 Minuten unterwegs. Ein Radmarathon versus ein Zeitfahren. Dieser Kontrast zeigt die verschiedenen Anforderungen des Radsports. Und die verschiedenen Ziele.

Pläne & Ziele

Wie man diese Ziele erreicht, kann sehr verschieden sein. Der Formaufbau ist ähnlich – doch die Trainingsinhalte unterscheiden sich. Sie beeinflussen den Laktat-Auf- und Abbau, die Verschiebung der Laktatleistungskurve und den Kohlenhydratverbrauch. Man kann sich den menschlichen Körper als Maschine mit einem Motor vorstellen. Der Treibstoff aus der Nahrung wird umgewandelt in Adenosintriphosphat, ATP. Dieses ist für jede Muskelkontraktion notwendig. Es wird auf zwei Arten produziert: aerob, mithilfe von Sauerstoff – und anaerob, ohne Sauerstoff. Wird ATP auf anaerobem Weg bereitgestellt, kann in kurzer Zeit eine große Menge Energie in Leistung umgesetzt werden – die wichtigste Voraussetzung für einen Sprint oder sonstige Maximalbelastungen über kurze Zeit. Auf der anderen Seite arbeitet die aerobe Energiebereitstellung langsamer: Energie wird hier über lange Zeit, aber auf niedrigerem Niveau bereitgestellt – die Grundzutat für einen Radmarathon oder ein langes Zeitfahren. Ob Fette oder Kohlenhydrate zur Energiebereitstellung herangezogen werden, hängt von der Intensität ab – je mehr Watt man produziert, desto eher wird der anaerobe Weg eingeschlagen. Dies führt zu einem hohen Kohlenhydratverbrauch. Intensitäten weit unter der eigenen Functional Threshold Power, FTP, führen zu einem vermehrten Verbrauch von Fett beziehungsweise Fettsäuren. Der Bereich, in dem die größte Menge an Fett herangezogen wird, nennt sich FatMax – dieser ist in der Regel am oberen Ende des GA1-Bereichs bei rund 75 Prozent der FTP zu finden. Um die Leistungsfähigkeit der beiden Systeme – des

aeroben und des anaeroben – bestimmen zu können, braucht man Kennzahlen: Die aerobe Energiebereitstellung wird meist mittels der VO₂max, der maximal verstoffwechselten Menge an Sauerstoff, beschrieben. Diese wird in Milliliter pro Minute und Kilogramm Körpergewicht angegeben. Profis erreichen hier oft Werte von 80 bis 90. Die anaerobe Energiebereitstellung wird mittels der VLamax dargestellt. Das V steht dabei für ein Volumen, La für Laktat und max für Maximum. Die dazugehörige Einheit ist Millimol pro Liter und Sekunde. Hier gilt: Mehr ist nicht gleich besser, denn eine ausgeprägte VLamax bringt eine hohe Menge an produziertem Laktat, genauer gesagt Pyruvat, mit sich. Laktat ist das Endprodukt des anaeroben Energiestoffwechsels. Dieser wird wiederum durch Kohlenhydrate gespeist. Weltklasse-Sprinter benötigen in der Regel eine VLamax von einem Millimol pro Liter und Sekunde, um einen Massensprint gewinnen zu können. Eine hohe VLamax ist nötig, um kurze, intensive Leistungen zu erbringen. Top-Zeitfahrer hingegen weisen eine eher niedrige VLamax, oft im Bereich von 0,2 bis 0,3, auf. Eine hohe VLamax hat somit den Nachteil, dass eine größere Menge an Kohlenhydraten verstoffwechselt wird. Dies geschieht nicht nur bei maximalen, sondern auch bei submaximalen Intensitäten und sogar im GA1- und GA2-Bereich. Das Fazit: Je länger die Distanzen sind, ergo falls das eigene Saisonziel „Radmarathons“ heißt, desto vorteilhafter ist es, einen niedrigen VLamax-Wert aufzuweisen. Denn: Daraus resultieren ein niedriger Kohlenhydratverbrauch und eine hohe Fettumsatzrate.

”

DIE VO₂MAX ERHÖHT MAN MITTELS INTENSIVER INTERVALLE. DIESE BRINGEN JEDOCH DEN NACHTEIL MIT SICH, DIE VLAMAX IM BESTEN FALL BEIZUBEHALTEN, JEDOCH NICHT ZU SENKEN.

SCHNELLER

VO2MAX & HIIT

Die für Ausdauersportarten so wichtige maximale Sauerstoffaufnahme, VO2max, ist den meisten Studien zufolge zu rund 50 Prozent genetisch festgelegt. Trainiert werden kann die VO2max, indem man viel Sauerstoff im Training umsetzt. Möglich ist das durch sehr hohe Trainingsumfänge mit mäßigen bis geringen Intensitätsgraden und durch High-Intensity-Interval-Training, HIIT. Den meisten Studien zufolge führt das High-Intensity-Intervall-Training zu einer schnelleren und größeren Steigerung der VO2max. In einer Einzelfallstudie konnten Ronnestad & Hansen bei einem sehr gut trainierten 37-jährigen Radfahrer – mit einer VO2max über Jahre hinweg zwischen 65 und 76 Milliliter pro Minute und Kilogramm – mit einer Blockperiodisierung und einem Mix aus kurzen VO2max-Intervallen von vier- bis achtmal vier bis sechs Minuten und Mikrointervallen – etwa von 3 x 13 x 30/15 Sekunden – eine signifikante Steigerung der VO2max erzielen: auf 87 Milliliter/Minute/Kilogramm. Auch wenn eine Einzelfallstudie nicht repräsentativ ist, zeigt dieses Beispiel, dass auch die VO2max durch das richtige Training gut trainierbar ist. Der große Vorteil am High-Intensity-Interval-Training: Es nimmt in der Regel nicht viel Zeit in Anspruch und ist daher auch für Berufstätige gut umsetzbar. Einen Gratis-Beileger mit Trainingstipps- und plänen für Berufstätige finden Sie in der RennRad-Ausgabe 4/2022. Ein großes digitales Trainings-Sonderheft mit den Schwerpunkten Indoor-Training und Trainings-Effizienz sowie etlichen Trainingsplänen und -ideen finden Sie hier zum Download bereit: www.bit.ly/bva-shop-training



SCHNELLER

TRAINING

Schwellenwerte & VO2max

Der wissenschaftlichste Weg der Physiologie-Bestimmung lautet: Labordiagnostik. Alternativ dazu kann auch der Power-Performance-Decoder der Firma Inscyd genutzt werden. Ein weiterer, jedoch unwissenschaftlicher Weg ist es, die eigenen Trainings- und Wettkampfdaten auszuwerten. Wer schnell ist und meist die Ortsschildspurts gewinnt, weist mit einer hohen Wahrscheinlichkeit eine hohe VLamax auf. Die VO2max lässt sich während einer Spiroergometrie im Labor ermitteln. Oder – sehr viel ungenauer und grob – über die drei-bis-sechs-Minuten-Leistung bestimmen. Wer dabei eine hohe Durchschnittsleistung erbringen kann, verfügt in der Regel über eine hohe VO2max. Die VO2max ist der laktatelimierende Part der FTP, die VLamax ist der laktatproduzierende. Der Schnittpunkt von VO2max und VLamax ist – in einem etwas vereinfachten Modell – die FTP. Grundsätzlich gilt: Eine hohe VO2max gepaart mit einer niedrigen VLamax ergibt eine hohe FTP, die Laktatleistungskurve verschiebt sich nach rechts. So kann eine identische FTP auf verschiedenen Wegen erreicht werden. Eine hohe VLamax kann etwa mit einer hohen VO2max kompensiert werden. Der Kohlenhydratverbrauch bleibt dann jedoch hoch. Im Hinblick auf ein Zeitfahren ist die FTP der wichtigste Parameter. Dafür gilt: Die VO2max sollte möglichst hoch, die VLamax möglichst niedrig sein. Ein Zeitfahren ist in der Regel so kurz, dass man sich keine

ERNÄHRUNG & LEISTUNG

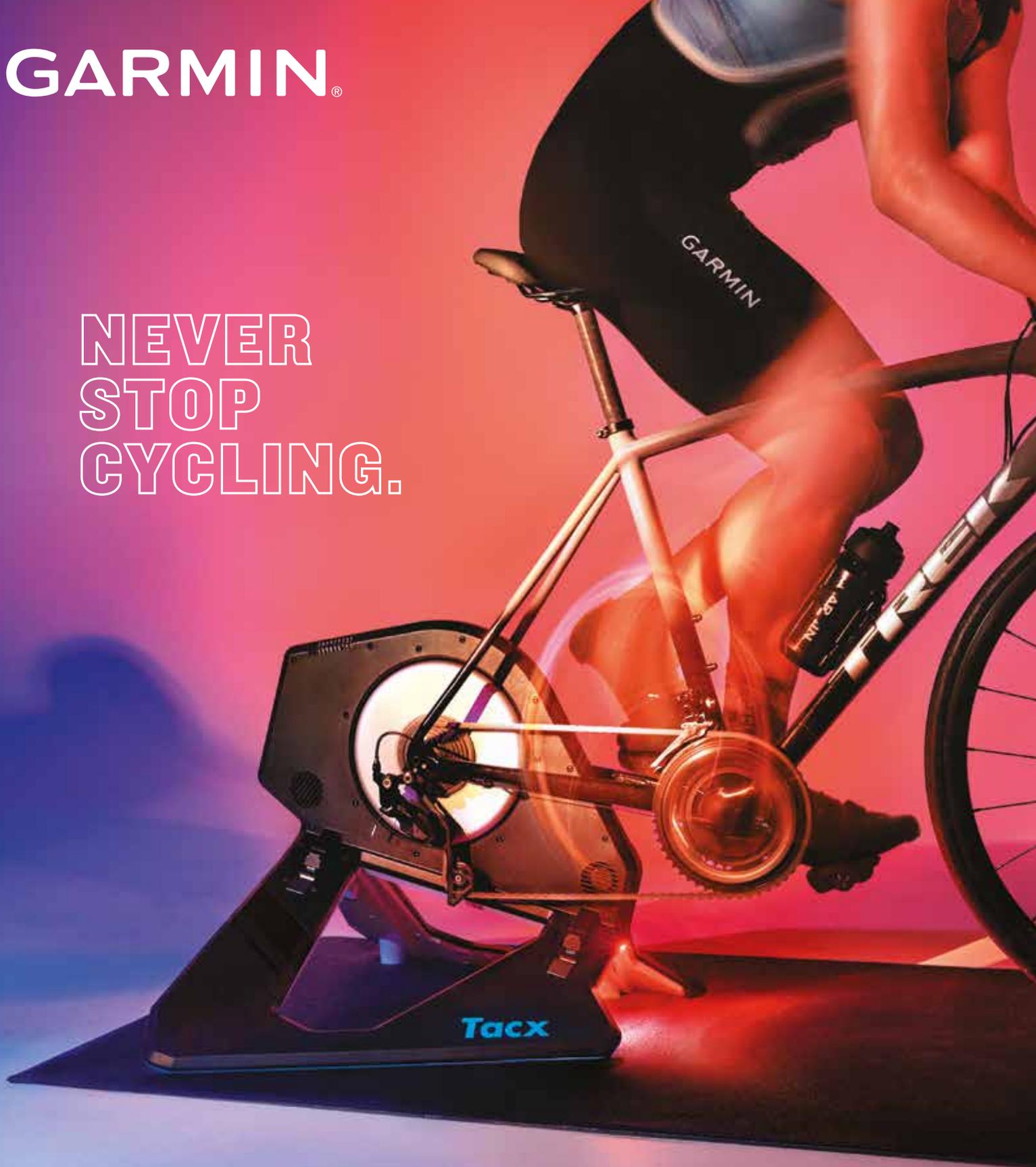
Wer viel trainiert, der muss entsprechend viele Kalorien zuführen. Ein Profi verbraucht während einer Tour-de-France-Etappe bis zu 8000 Kilokalorien und zehn Liter Flüssigkeit pro Tag. Doch nicht nur die Ernährung während des Rennens, sondern auch die davor und danach ist entscheidend für die Leistungsfähigkeit – bei den Profis und Jedermannen. Mit der richtigen Ernährung lassen sich die Regeneration, das Körpergewicht, das Schmerzempfinden und vieles mehr steuern. Der Ernährungsplan sollte sich danach richten, was man erreichen möchte. Ein Wettkampfsportler braucht im Rennen zum Beispiel schnell verwertbare Kohlenhydrate. Jemand, der abnehmen möchte, sollte darauf eher verzichten und versuchen, seinen Fettstoffwechsel zu optimieren. Doch nicht nur sehr intensives Training, sondern auch psychologischer Stress fördert den Kohlenhydratbedarf massiv. Intensive Wettkampf- und Trainingsphasen, aber auch ein stressiger Alltag sind dementsprechend nicht vereinbar mit einer kohlenhydratarmen Ernährung.

Rezepte, die dabei helfen können, das persönliche Ziel zu erreichen, finden Sie online auf unserer Homepage unter: www.bit.ly/radsport-rezepte

Weitere Studien, Rezepte, Einheiten und Ernährungstipps finden Sie auch auf unserer RennRad-Homepage unter: www.radsport-rennrad.de/ernaehrung

GARMIN®

NEVER
STOP
CYCLING.



TACX® NEO 2T SMART TRAINER

#BeatYesterday



SCHNELLER

Sorgen um seine Kohlenhydratspeicher machen muss. Während eines Radmarathons sind die Anforderungen an die Physiologie komplexer als während eines Zeitfahrens. Vor allem, wenn man ambitioniert startet und auf eine Top-Platzierung abzielt. Auf der einen Seite benötigt man eine möglichst hohe FTP, ergo eine hohe VO₂max – und auf der anderen Seite ist ein möglichst geringer Kohlenhydratverbrauch optimal. Beides ist nötig, um die lange Dauer des Wettkampfes mit einer möglichst hohen Dauerleistung absolvieren zu können. Und: Man muss in der Lage sein, diverse Tempoverschärfungen mitgehen zu können. Diese Anforderungen verlangen nach einer möglichst hohen VO₂max.

Im Gegensatz zum Zeitfahren spielt der Kohlenhydratverbrauch eine sehr viel größere Rolle. Die Energiespeicher haben bei trainierten Athleten ein Fassungsvermögen von rund 450 Gramm. Eine einstündige Belastung an der FTP produziert einen Kohlenhydratverbrauch von rund 250 Gramm. Damit wird deutlich, wie wichtig es ist, seine Vorräte zu schonen und neue Energie von außen zuzuführen. Die eine gute Nachricht dabei lautet: All diese Anforderungen an die eigene Physiologie sind gut trainierbar. Die beiden wichtigsten physiologischen Kenngrößen sollten am besten getrennt voneinander trainiert werden. Ergo: In manchen Phasen des Trainingsjahres sollte es um den Ausbau der VO₂max gehen, in anderen um die Anpassung der VL_{max}. Der Grund dafür: Die VO₂max erhöht man vor allem mittels intensiver Intervalle. Diese bringen jedoch den klaren Nachteil mit sich, die VL_{max} im besten Fall beizubehalten, jedoch nicht zu senken.





DIE VO2MAX ERHÖHEN

BEISPIEL-EINHEITEN

- » 3 x 10 Minuten Intervalle: mit je 30 Sekunden bei 130 Prozent der FTP im Wechsel mit 30 Sekunden bei 70 Prozent der FTP, Serienpause: 10 Minuten bei 55–70 Prozent der FTP. Wichtig: eine stets ausreichende Kohlenhydratversorgung vor und während des Trainings.
- » 4 x 4 Minuten bei 110 Prozent der FTP, Pause: 4 Minuten bei 55–70 Prozent der FTP. Wichtig: eine ausreichende Kohlenhydratversorgung vor und während des Trainings.
- » 3 x 8 Minuten bei 105 Prozent der FTP, Pause: 4 Minuten bei 55–70 Prozent der FTP. Wichtig: eine ausreichende Kohlenhydratversorgung vor und während des Trainings.
- » 60–300 Minuten GA1 bei rund 55–75 Prozent der FTP



DIE VLAMAX SENKEN

REGELN & EINHEITEN

- » Regelmäßiges Training, im Idealfall 5–6 Einheiten pro Woche
- » Nicht zu locker, nicht zu intensiv trainieren. Stattdessen oft Intervalle mit einer Intensität von 90 Prozent der FTP mit einer absichtlich niedrigen Trittfrequenz absolvieren. Und natürlich kurze All-Out-Belastungen vermeiden.
- » Lange Intervalle im FatMax-Bereich bei etwa 75 Prozent der FTP in Kombination mit einer niedrigen Trittfrequenz. Plus: 10–20 Gramm Kohlenhydrate pro Stunde einnehmen.
- » Nicht mit vollgefüllten Kohlenhydratspeichern trainieren.
- » Idealerweise dauerhaft drei Trainingseinheiten pro Woche mit dem Ziel, die VLamax zu senken, absolvieren.
- » 3–4 Stunden bei 55–77 Prozent der FTP: 3 x 15 Minuten bei 90 Prozent der FTP. Trittfrequenz: 55 Umdrehungen pro Minute. Zwei Stunden vor der Einheit sollte eine Mahlzeit mit reduzierter Kohlenhydratmenge eingenommen werden, während der Einheit dann 20 Gramm Kohlenhydrate pro Stunde. Die Pause: Je 5 Minuten bei 50 Prozent der FTP.
- » 3–4 Stunden bei 55–70 Prozent der FTP. Pro Stunde 30 Minuten mit 75 Prozent der FTP. Die Trittfrequenz: 65 Umdrehungen pro Minute. Zwei Stunden vor der Einheit: Mahlzeit mit reduzierter Kohlenhydratmenge einnehmen. Während der Einheit 20 Gramm Kohlenhydrate pro Stunde.



DIE VLAMAX ERHÖHEN

REGELN & EINHEITEN

- » Generell niemals mit ganz leeren oder halbleerten Kohlenhydratspeichern trainieren fahren.
- » Das Ausdauertraining sollte möglichst locker sein und idealerweise im unteren GA1-Bereich bei etwa 55–60 Prozent der FTP, Functional Threshold Power, stattfinden.
- » Kurze All-Out-Sprints zwischen 12 und 30 Sekunden Dauer mit langen Pausen dazwischen absolvieren.
- » Ein Krafttraining der Radmuskulatur wie freie Kniebeugen oder Kreuzheben durchführen. Die Wiederholungsdauer: 12–30 Sekunden, Gewicht: mittel bis schwer.
- » Gezielt dauerhaft je 2–4 Trainingseinheiten pro Woche mit dem Ziel, die VLamax zu erhöhen, durchführen.
- » 60–300 Minuten im unteren GA1-Bereich bei 55–60 Prozent der FTP. Die Kohlenhydratversorgung beachten.
- » 5 x 12 Sekunden Maximal-Sprint-Intervalle mit je rund 5 Minuten Pause bei 50 Prozent der FTP durchführen.
- » 5 x 30 Sekunden Maximal-Sprint-Intervalle mit je rund 10 Minuten aktiver Pause bei 50 Prozent der FTP. Die Intensität sollte so gewählt werden, dass über alle fünf Wiederholungen eine ähnliche Leistung erbracht und jeder Sprint bis zum Schluss durchgezogen werden kann.

Grundlage vs. Intervalle

Eine oft gestellte Frage hinsichtlich des VO₂max-Trainings lautet: lang oder intensiv? Oder anders ausgedrückt: Grundlagenausdauer versus High-Intensity-Interval-Training, HIIT. Was, wann, wie lang – und mit welchen Effekten? Was bringt was, was ist effizienter? Eine Meta-Analyse von Milanović et al. aus dem Jahr 2015, die 28 Studien mit insgesamt 723 Probanden umfasste, lieferte Antworten. Die Forscher kamen zu folgenden Ergebnissen: „Beide Formen, sowohl das Grundlagenausdauer- wie auch das High-Intensity-Interval-Training, führen zu einer Steigerung der VO₂max. Die Erhöhung durch ein High-Intensity-Interval-Training ist jedoch größer als jene, die durch ein klassisches Ausdauertraining hervorgerufen wird.“ Unter einem klassischen Ausdauertraining versteht man die Intensität im klassischen Grundlagenausdauer- beziehungsweise GA1-Bereich. Dieser liegt zwischen 55 und 75 Prozent der FTP. Der HIIT-Bereich beginnt ab 101 Prozent der FTP. Generell gilt: Je höher die Intensität, desto kürzer ist die Dauer, bis man das Sauerstoffplateau erreicht. Das klassische GA1- oder auch Low-Intensity-Training, LIT, findet zwischen 55 und 75 Prozent der FTP statt. Gerade für Profis und ambitionierte Athleten gilt: Trainingsumfang ist durch nichts zu ersetzen. Ein Athlet, der 20 Stunden pro Woche ein reines GA1-Training absolviert, wird eine höhere VO₂max aufweisen als ein Sportler, der „nur“ zehn Wochenstunden mit je zwei bis drei kurzen intensiven HIIT-Einheiten absolviert. Das High-Intensity-Interval-Training ist zudem nicht für alle Athleten gleichermaßen sinnvoll. Weist man etwa eine hohe VLamax auf und bereitet sich auf ein Einzelzeitfahren vor, sollte es das Ziel sein, die VLamax zu senken. Ein zu ausgeprägtes High-Intensity-Intervall-Training kann jedoch zu einer Erhöhung der VLamax führen. Dies wäre kontraproduktiv, da es die Zeitfahrleistung negativ beeinflusst. Nicht nur der GA1- und der HIIT-Bereich bringen positive Anpassungen in Bezug auf die VO₂max mit sich, sondern etwa auch das Training im GA2-Bereich, ergo im Bereich von 75 bis 100 Prozent der FTP. Führt man ein High-Intensity-Intervall-Training durch, so muss man im Anschluss stets eine entsprechende Regenerationszeit einplanen. Zwischen zwei HIIT-Einheiten sollten in der Regel 48 Stunden liegen. Es zeigt sich somit: Die Wege, auf denen man die eigenen Ziele erreichen kann, sind so vielfältig wie diese Ziele selbst. //

DER EXPERTE

Robert Pingitzer ist 36 Jahre alt, österreichischer Triathlet, Trainer in den klassischen Ausdauersportarten Triathlon, Laufen und Radfahren sowie Leistungsdiagnostiker. Profi-Triathlet wurde er im Jahr 2012. In den Jahren 2017 und 2018 wurde er jeweils Dritter bei den Österreichischen Meisterschaften im Triathlon auf der Langdistanz. Pingitzer studierte Lehramt in den Fächern Bewegung & Sport, Mathematik, Geografie und Wirtschaftskunde. Aktuell promoviert er im Fach „Sportwissenschaften“. Er ist Inhaber des Trainingsinstituts Proathlete in Graz, das sich auf Trainingsplanung, Leistungsdiagnostik und Aerodynamik-Analyse spezialisiert hat. Weitere Informationen unter: www.proathlete.at

SCHNELLER



DAS TRAININGSJAHR: DIE PHASEN - PERIODISIERUNG

ZEITFAHREN

PHASE	PHYSIOLOGISCHES ZIEL	DAUER
Eingewöhnung	Steigerung des Trainingsumfangs	8 Wochen
Vorbereitung auf die kommenden Phasen	8 Wochen	8 Wochen
VO2max erhöhen	Erhöhung der VO2max	12 Wochen
VLamax senken	Senkung der VLamax	12 Wochen
Wettkampfspezifische Phase	Beibehalten der aufgebauten Leistung Simulierung der Wettkampfanforderungen	4 Wochen

RADMARATHON

PHASE	PHYSIOLOGISCHES ZIEL	DAUER
Eingewöhnung	Steigerung des Trainingsumfangs Vorbereitung auf die kommenden Phasen	8 Wochen
VO2max erhöhen	Erhöhung der VO2max	8 Wochen
VLamax anpassen	Senkung/Steigerung der VLamax – je nach der Ausprägung deiner Physiologie	12-16 Wochen
Wettkampfspezifische Phase	Beibehalten der aufgebauten Leistung Simulierung der Wettkampfanforderungen	4 Wochen

INTERVALLE & INTENSITÄTEN

INTERVALLDAUER	INTENSITÄT	PAUSENLÄNGE
30-40 Sekunden	130 Prozent der FTP	20-30 Sekunden
3 Minuten	118 Prozent der FTP	3 Minuten
4 Minuten	110 Prozent der FTP	4 Minuten
8 Minuten	105 Prozent der FTP	4 Minuten

EINZEITFAHREN & RADMARATHON

	VO2MAX	VLAMAX	FTP	FATMAX
EINZEITFAHREN	⬆️	⬇️	⬆️	⬆️
RADMARATHON	⬆️	⬇️	⬆️	⬆️

TRAININGSPLÄNE

> ZIEL EINZELZEITFAHREN - VO2MAX ERHÖHEN

	MONTAG	DIENSTAG	MITTWOCH	DONNERSTAG	FREITAG	SAMSTAG	SONNTAG
TRAINING	Ruhetag	Erst 15 Minuten Warm-up, dann 3 x 10 Minuten: 30 Sekunden mit 130 Prozent FTP, 30 Sekunden mit 55 Prozent; Serienpause: 10 Minuten mit 55 Prozent, dann 15 Minuten KB Cool-down	Erst 30 Minuten Warm-up, dann 3 x 8 Minuten mit 105 Prozent FTP; Serienpause: 4 Minuten mit 50 Prozent, dann 30 Minuten mit 55 - 75 Prozent	1,5 Stunden mit 55 - 60 Prozent FTP	1,5 Stunden mit 55 - 60 Prozent FTP, 10 x 30 Sekunden eine Trittfrequenz von 100 - 110 U/min einbauen	Erst 30 Minuten Warm-up, dann 4 x 4 Minuten mit 110 Prozent FTP; Serienpause: 4 Minuten mit 50 Prozent, dann 1 - 2 Stunden mit 55 - 75 Prozent	4 Stunden mit 55 - 75 Prozent der FTP
ERNÄHRUNG	Gut essen und Kohlenhydratspeicher ganz auffüllen	Vor der Einheit kohlenhydratreich essen, während der Einheit ebenfalls mit Kohlenhydraten versorgen und danach gut essen	Vor der Einheit kohlenhydratreich essen, während der Einheit ebenfalls mit Kohlenhydraten versorgen und danach gut essen	Gut essen und die Kohlenhydratspeicher ganz auffüllen	Gut essen und die Kohlenhydratspeicher ganz auffüllen	Vor der Einheit kohlenhydratreich essen, während der Einheit ebenfalls mit Kohlenhydraten versorgen und danach gut essen	2 Stunden vor der Einheit normal essen, während der Einheit rund 20 - 30 Gramm Kohlenhydrate pro Stunde. Danach, innerhalb von 30 Minuten, gut essen
ATHLETIK	Stabilisation, Mobilisation, Dehnen, Blackroll			Stabilisation, Mobilisation, Dehnen, Blackroll			

> ZIEL EINZELZEITFAHREN - VLAMAX SENKEN

	MONTAG	DIENSTAG	MITTWOCH	DONNERSTAG	FREITAG	SAMSTAG	SONNTAG
TRAINING	Ruhetag	Erst 15 Minuten Warm-up, dann 3 x 8 Minuten mit 100 Prozent FTP; Serienpause: 4 Minuten mit 55 - 75 Prozent der FTP	Erst 15 Minuten Warm-up, dann 3 x 15 Minuten mit 90 Prozent FTP, TF: 55 U/min; Serienpause: 5 Minuten mit 50 Prozent, dann 15 Minuten Cool-down	1,5 Stunden mit 55 - 75 Prozent FTP	1,5 Stunden mit 55 - 75 Prozent FTP, 10 x 30 Sekunden eine Trittfrequenz von 100 - 110 U/Minute einbauen	30 Minuten Warm-up, dann 3 x 30 Minuten mit 75 Prozent FTP, TF: 65 U/min; Serienpause: 30 Minuten mit 55 - 70 Prozent	4 Stunden mit 55 - 75 Prozent der FTP
ERNÄHRUNG	Gut essen und die Kohlenhydratspeicher ganz auffüllen	Vor der Einheit kohlenhydratreich essen, während der Einheit ebenfalls mit Kohlenhydraten versorgen und danach ein normales Essen einnehmen	2 Stunden vor der Einheit je rund 30 - 50 Gramm Kohlenhydrate pro Stunde, während der Einheit nichts essen. Danach, innerhalb von 30 Minuten, gut essen	Gut essen und die Kohlenhydratspeicher ganz auffüllen	Gut essen und die Kohlenhydratspeicher ganz auffüllen	2 Stunden vor der Einheit rund 30 - 50 Gramm Kohlenhydrate pro Stunde, während der Einheit rund 20 - 30 Gramm Kohlenhydrate pro Stunde. Danach, innerhalb von 30 Minuten, gut essen	2 Stunden vor der Einheit normal essen, während der Einheit rund 20 - 30 Gramm Kohlenhydrate pro Stunde. Danach, innerhalb von 30 Minuten, gut essen
ATHLETIK	Stabilisation, Mobilisation, Dehnen, Blackroll			Stabilisation, Mobilisation, Dehnen, Blackroll			

ZIEL RADMARATHON - VO2MAX ERHÖHEN

	MONTAG	DIENSTAG	MITTWOCH	DONNERSTAG	FREITAG	SAMSTAG	SONNTAG
TRAINING	Ruhetag	Erst 15 Minuten Warm-up, dann 3 x 10 Minuten: 30 Sekunden mit 130 Prozent FTP, 30 Sekunden mit 55 Prozent; Serienpause: 10 Minuten mit 55 Prozent, dann 15 Minuten KB Cool-down	Erst 30 Minuten Warm-up, dann 3 x 8 Minuten mit 105 Prozent FTP; Serienpause: 4 Minuten mit 50 Prozent der FTP	1,5 Stunden mit 55 - 60 Prozent FTP	1,5 Stunden mit 55 - 60 Prozent FTP, 10 x 30 Sekunden eine Trittfrequenz von 100 - 110 U/min einbauen	Erst 30 Minuten Warm-up, dann 4 x 4 Minuten mit 110 Prozent FTP; Serienpause: 4 Minuten mit 50 Prozent, dann 1 - 2 Stunden mit 55 - 75 Prozent der FTP	4 Stunden mit 55 - 75 Prozent der FTP
ERNÄHRUNG	Gut essen und die Kohlenhydratspeicher ganz auffüllen	Vor der Einheit kohlenhydratreich essen, während der Einheit ebenfalls mit Kohlenhydraten versorgen und danach gut essen	Vor der Einheit kohlenhydratreich essen, während der Einheit ebenfalls mit Kohlenhydraten versorgen und danach gut essen	Gut essen und die Kohlenhydratspeicher ganz auffüllen	Gut essen und die Kohlenhydratspeicher ganz auffüllen	Vor der Einheit kohlenhydratreich essen, während der Einheit ebenfalls mit Kohlenhydraten versorgen und danach gut essen	2 Stunden vor der Einheit normal essen, während der Einheit rund 20 - 30 Gramm Kohlenhydrate pro Stunde. Danach, innerhalb von 30 Minuten, gut essen
ATHLETIK	Stabilisation, Mobilisation, Dehnen, Blackroll			Stabilisation, Mobilisation, Dehnen, Blackroll			

ZIEL RADMARATHON - VLAMAX ANPASSEN

	MONTAG	DIENSTAG	MITTWOCH	DONNERSTAG	FREITAG	SAMSTAG	SONNTAG
TRAINING	Ruhetag	30 Minuten Warm-up, dann 5 x 12 Sekunden Sprint sitzend; die Serienpause: 5 Minuten mit 55 Prozent FTP, dann 15 Minuten mit 55 - 60 Prozent der FTP	30 Minuten Warm-up, dann 3 x 8 Minuten mit 105 Prozent FTP; die Serienpause: 5 Minuten mit 50 Prozent FTP, dann 30 Minuten mit 55 - 60 Prozent der FTP	1,5 Stunden mit 55 Prozent der FTP	1,5 Stunden mit 55 - 60 Prozent FTP, 10 x 30 Sekunden eine Trittfrequenz von 100 - 110 U/min einbauen	Erst 30 Minuten Warm-up, dann 5 x 30 Sekunden Sprint; Pause: 10 Minuten mit 55 - 60 Prozent FTP, dann 30 Minuten mit 55 - 60 Prozent der FTP	5 Stunden mit 55 - 60 Prozent der FTP
ERNÄHRUNG	Gut essen und die Kohlenhydratspeicher ganz auffüllen	Vor und nach der Einheit jeweils kohlenhydratreich und viel essen	Vor der Einheit kohlenhydratreich essen, während der Einheit ebenfalls mit Kohlenhydraten versorgen und danach gut essen	Gut essen und die Kohlenhydratspeicher ganz auffüllen	Gut essen und die Kohlenhydratspeicher ganz auffüllen	Vor der Einheit kohlenhydratreich essen, während der Einheit ebenfalls mit Kohlenhydraten versorgen und danach gut essen	2 Stunden vor der Einheit normal essen, während der Einheit rund 20 - 30 Gramm Kohlenhydrate pro Stunde. Danach, innerhalb von 30 Minuten, gut essen
ATHLETIK	Stabilisation, Mobilisation, Dehnen, Blackroll			Stabilisation, Mobilisation, Dehnen, Blackroll			

WINTER TRAINING

FREIE TAGE IM WINTER SINNVOLL NUTZEN – MIT GRUNDLAGENTRAINING UND AUSGLEICHSPORTARTEN. TRAININGS-PLÄNE & TIPPS DES GRANFONDO-WELTMEISTERS.



Die Pause ist die Zeit vor dem Neubeginn beziehungsweise in Sachen Training: vor dem Neuaufbau. Viele Athleten legten nach dem Rad-Saison-Ende eine mehrwöchige Pause ein. Danach beginnt der Zyklus von Neuem: Der Weg zur Top-Form – zum Erreichen der eigenen Ziele. Inzwischen trainieren Viele bereits wieder draußen auf dem Rennrad, Gravel-, Cross- oder Mountainbike – oder drinnen auf dem Rollen-Trainer. Für Andere geht es noch darum, wieder in einen strukturierten Trainingsalltag hineinzufinden. Doch unmittelbar vor Weihnachten, an den Feiertagen und zum Jahreswechsel fällt es vielen Athleten schwer, sich zum Training zu motivieren. Dabei bieten gerade diese Tage die Gelegenheit, umfangreichere Trainingseinheiten zu absolvieren. Draußen, auf dem Rad, in Joggingschuhen oder bei Schnee in den Bergen beim Wintersport.

Regeneration & Grundlage

Durch den Arbeits- und Familienalltag sowie die früh einsetzende Dunkelheit fällt das Wintertraining in der Regel oft kurz aus. Die Trainingseinheiten auf einem Smarttrainer sind meist recht intensiv und dauern selten länger als eine Stunde. Längere, ruhige Trainingseinheiten werden von vielen Hobbyathleten im Winter teils vernachlässigt. Mit einem Grundlagen-Trainingsblock über die Weihnachtsfeiertage und zum Jahreswechsel kann man den bereits erarbeiteten Trainingszustand stabilisieren. Zudem bringen längere Touren draußen, in der Natur, auch Abwechslung in den Sport-Alltag und erhöhen die Motivation für den weiteren Trainingsaufbau. Ein weiterer Vorteil der langen Grundlageneinheiten: Die Fettverbrennung ist bei langen ruhigen Touren, in der Relation, stark ausgeprägt. Wichtig ist dabei, dass die Intensität nicht zu hoch ist – ansonsten verlässt man schnell den angestrebten Fettstoffwechselbereich. Zudem braucht man bei einem intensiveren Training auch mehr Sauerstoff und atmet durch den Mund tiefer ein. Die kalte Luft gelangt dadurch tiefer in die Lunge und kann im Negativ-Fall das Infekt-Risiko erhöhen. Vor allem Radsportler, die in den Vorwochen überwiegend Indoor trainiert

haben, sollten sich langsam an die kalte Atemluft gewöhnen und anfangs möglichst durch die Nase atmen. In Sachen Grundlageneinheiten kann man auch auf verschiedene Alternativsportarten ausweichen. Bei Vielen machen das Alternativ- und das Krafttraining im Winter einen großen Teil des Trainingsumfangs aus. Als Alternativsportarten bieten sich vor allem Nordic Walking, Laufen, Schwimmen, Ski-Langlauf, Skitouren und Skirollern an. Bei einigen dieser Sportarten muss man den Oberkörper über den Rumpf deutlich stärker stabilisieren als beim Radfahren. Das Einbeziehen und Trainieren der Oberkörpermuskulatur ist wichtig für die Prävention und auch auf dem Rad ein Leistungsfaktor.

Prävention & Motivation

Bei anderen Sportarten werden, gerade am Oberkörper, deutlich mehr Muskelgruppen beansprucht als beim Radfahren. Durch diese Kombination aus Alternativ- und Krafttraining kann idealerweise auch verhindert werden, dass sich während der folgenden Radsaison muskuläre Beschwerden oder Dysbalancen einstellen. Zudem spielt auch die mentale Komponente eine große Rolle. Trainiert man im Winter ausschließlich Indoor auf einem Smarttrainer, besteht die Gefahr, dass im Frühjahr und im Sommer die Motivation nachlässt. Nach ein paar Wochen mit alternativen Trainingsinhalten freut man sich dagegen oftmals umso mehr auf das Radfahren im Frühjahr. Die Bewegung an der frischen Luft und in der Natur – ohne konkrete Trainingsvorgaben – bringt Spaß, neue Reize und Abwechslung in den Trainingsalltag. //

Stefan Kirchmair gewann unter anderem die Granfondo Weltmeisterschaft, den Dreiländergiro und zweimal den Ötztaler Radmarathon. Als Radtrainer mit A-Lizenz trainiert er etliche Amateur- und Hobbyathleten. Mehr zu Stefan Kirchmair auch auf www.kirchmair-cycling.com sowie auf der entsprechenden Facebookseite. Seine Online-Race-Community finden Sie unter anderem auf Strava: www.strava.com/clubs/Kirchmair-Cycling

T R A I N I N G S P L A N

1 . W O C H E				2 . W O C H E		
Mo	19/12	Ruhetag	Stabilisation, Dehnen, Blackroll	26/12	Ruhetag	Stabilisation, Dehnen, Blackroll
Di	20/12	Kraft	1 Stunde Kraftzirkel	27/12	Rad	1 Stunde HIIT 10/20 3 x 5 Minuten
Mi	21/12	Rad	1 Stunde mit 20 kurzen Sprints	28/12	Ausgleich	2 Stunden Schnee-/Alternativtraining
Do	22/12	Ruhetag	Stabilisation, Dehnen, Blackroll	29/12	Ruhetag	Stabilisation, Dehnen, Blackroll
Fr	23/12	Rad	1 Stunde mit 5 x 1 Minute SB	30/12	Ausgleich	2 Stunden Ski-Langlauf/Rollertraining
Sa	24/12	Ausgleich	2 Stunden Ski-Langlauf/Rollertraining	31/12	MTB/Cross	2 Stunden Technik-Training
So	25/12	Ausgleich	2 Stunden Schnee-/Alternativtraining	01/01	Ausgleich	2 Stunden Schnee-/Alternativtraining
3 . W O C H E				4 . W O C H E		
Mo	02/01	Ruhetag	45 Minuten Nüchterntraining, Dehnen	09/01	Ruhetag	Stabilisation, Dehnen, Blackroll
Di	03/01	Kraft	1 Stunde Kraftzirkel	10/01	Rolle/Rad	Zwift Racing League
Mi	04/01	Ausgleich	2 Stunden Schnee-/Alternativtraining	11/01	Rad	1 Stunde mit 20 kurzen Sprints
Do	05/01	Ruhetag	Stabilisation, Dehnen, Blackroll	12/01	Ruhetag	45 Minuten Nüchterntraining, Dehnen
Fr	06/01	Rad	1 Stunde HIIT 10/20 3 x 6 Minuten	13/01	Rad	1 Stunde HIIT 30/30 4 x 5 Minuten
Sa	07/01	Ausgleich	2 Stunden Ski-Langlauf/Rollertraining	14/01	MTB/Cross	2 Stunden Technik-Training
So	08/01	Ausgleich	2 Stunden Schnee-/Alternativtraining	15/01	Ausgleich	2 Stunden Ski-Langlauf/Rollertraining
5 . W O C H E				6 . W O C H E		
Mo	16/01	Ruhetag	45 Minuten Nüchterntraining, Dehnen	23/01	Ruhetag	Stabilisation, Dehnen, Blackroll
Di	17/01	Rolle/Rad	Zwift Racing League	24/01	Rolle/Rad	Zwift Racing League
Mi	18/01	Rad	1 Stunde mit 4 x 4 Minuten Over/Under	25/01	Rad	1 Stunde mit 5 x 4 Minuten EB
Do	19/01	Ruhetag	Stabilisation, Blackroll, Dehnen	26/01	Ruhetag	45 Minuten Nüchterntraining, Dehnen
Fr	20/01	Kraft	1 Stunde Kraftzirkel	27/01	Rad	1,5 Stunden mit 3 x 15 Minuten Sweetspot
Sa	21/01	Rad	1 Stunde HIIT 30/30 4 x 6 Minuten	28/01	Ausgleich	1,5 Stunden Alternatives Training
So	22/01	Ausgleich	1,5 Stunden Alternatives Training	29/01	Rad	2,5 Stunden GA1-Genussrunde
7 . W O C H E				8 . W O C H E		
Mo	30/01	Ruhetag	45 Minuten Nüchterntraining, Dehnen	06/02	Ruhetag	Stabilisation, Dehnen, Blackroll
Di	31/01	Rolle/Rad	Zwift Racing League	07/02	Rolle/Rad	Zwift Racing League
Mi	01/02	Rad	1 Stunde mit 20 kurzen Sprints	08/02	Rad	1 Stunde mit 4 x 4 Minuten Over/Under
Do	02/02	Ruhetag	Dehnen, Stabilisation, Blackroll	09/02	Ruhetag	45 Minuten Nüchterntraining, Dehnen
Fr	03/02	Rolle/Rad	1 Stunde mit 5 x 1 Minute SB	10/02	Kraft	1 Stunde Kraftzirkel
Sa	04/02	Rad	2 Stunden Fahrtenspiel GA1/GA2	11/02	MTB/Cross	2 Stunden Technik-Training
So	05/02	MTB/Cross	2 Stunden Technik-Training	12/02	Ausgleich	1,5 Stunden Alternatives Training

TRAININGS-GLOSSAR: „Grundlage“ steht für das Training im Intensitätsbereich der Grundlagenausdauer. Es sieht eine Belastung bei weniger als 80 Prozent der maximalen Herzfrequenz sowie bei 50 bis 77 Prozent der individuellen anaeroben Schwelle vor. Die Energie wird aerob, also zu einem großen Teil aus dem Fettstoffwechsel bereitgestellt. GA1 und GA2 sind die beiden Grundlagen-Trainingsbereiche. Der Bereich des „Sweet Spot“ liegt etwa zwischen 88 und 93 Prozent der individuellen anaeroben Schwelle und bei etwa 75 bis 83 Prozent der maximalen Herzfrequenz. In diesem Intensitätsbereich nimmt der Anteil des Fettstoffwechsels an der Energiebereitstellung ab, die Energiebereitstellung durch den Kohlenhydratstoffwechsel wird entscheidend. „EB“ steht für den Entwicklungsbereich. Durch Training in diesem Intensitätsbereich soll sich vor allem die Schwellenleistung am Übergang zwischen überwiegend aerober und überwiegend anaerober Energiebereitstellung verbessern. Der Entwicklungsbereich befindet sich bei weniger als 90 Prozent der maximalen Herzfrequenz und in einem Bereich zwischen 90 und 110 Prozent der individuellen anaeroben Schwelle. „SB“ bezeichnet den Spitzenbereich der Leistungsfähigkeit. Diese Intensität wird meist in kurzen, sehr fordernden Intervallen trainiert. „Over/Unders“ bezeichnet Intervalle, bei denen sich Intensitäten über und unter der individuellen anaeroben Schwelle abwechseln. Weitere Erklärungen sowie Trainingspläne und -ideen gibt es hier: www.radsport-rennrad.de/training

PELTON





ACTION, MATSCH, TALENT

Belgien gegen Niederlande – darauf laufen seit vielen Jahren die meisten großen Cyclocrossrennen hinaus. So auch bei der Cross-EM 2022. Die Top Vier des Männerrennens: Vanthourenhout, Belgien, van der Haar, Niederlande. Sweeck, Belgien, Nieuwenhuis, Niederlande. Bei den Frauen war die „Nationenwertung“ klarer: Die Niederländerinnen holten die ersten vier Plätze. Die erst 20-jährige Dauersiegerin Fem van Empel holte mit dem EM-Titel auch ihren achten Saisonsieg. Ein einziges Cross-Rennen, bei dem sie zuvor an den Start ging, gewann sie nicht: Beim Berencross Belgien wurde sie Zweite. Ein einziger EM-Titel ging nicht an Belgien oder die Niederlande: Der Franzose Leo Bisiaux wurde Europameister der Junioren. Auch auf dem Rennrad zählt er zu den besten seines Jahrgangs. Den Zusammenhang von Training und Talent und die aktuelle Entwicklung im Radsport beleuchten wir hier: www.bit.ly/talente-radsport



CIAO

ADIEU

S E R V U S

GENERATIONS WECHSEL

GOODBYE

A D I O S

**GLEICH MEHRERE FAHRER,
DIE EINE ÄRA GEPRÄGT
HABEN, VERLASSEN DEN
RADSPORT. EIN RÜCKBLICK.**

Text: Christina Kapp **Fotos:** Cor Vos

Vor 25 Jahren holte er seine erste Medaille: Er wurde spanischer Vize-Zeitfahrmeister der U19-Klasse. 2002 wurde er Rad-Profi. Und blieb es 20 Jahre lang. Viele sehen ihn als einen der ganz Großen des Radsports – andere, aufgrund seiner Vergangenheit, nicht. Schon in seiner zweiten Profi-Saison, 2003, wurde er Vize-Weltmeister im Straßenrennen – hinter seinem spanischen Landsmann Igor Astarloa. Und: Er gewann gleich zwei Etappen der Vuelta. Es waren die ersten von 18 Grand-Tour-Etappensiegen seiner langen, langen Karriere. 2009 gewann er die Vuelta-Gesamtwertung. Nun, nach der aktuellen Saison, ist seine Karriere vorbei. Auch in diesem Jahr holte Alejandro Valverde – mit 42 Jahren – noch Top-Resultate: Vierter der Route d'Occitanie, Elfter des Giro, Dreizehnter der Vuelta, Zweiter des Flèche Wallonne und von Strade Bianche, Siebter von Lüttich-Bastogne-Lüttich, Zweiter der Coppa Agostoni, Dritter beim Tre Valli Varesine, Sieger des Gran Camino. In jedem Jahr beenden etliche Rad-Profis ihre Karrieren – doch in diesem Jahr kommt es fast zu einer Art Zeitenwende. Gleich mehrere prägende Fahrer einer ganzen Generation treten ab. Eine neue Generation hat längst „die Macht“ übernommen – die Generation der Top-Talente um Tadej Pogačar, Remco Evenepoel, Juan Ayuso, Tom Pidcock und etliche andere. Sie werden zukünftig die Rennen prägen. So wie die Generation der Top-Fahrer vor ihnen. Eine Generation, die teils die großen Doping-Skandale des Radsports erlebt und überdauert hat – und teilweise darin verwickelt war. In diesem Jahr traten vier Fahrer von der Bühne ab, die für die Radsport-Geschichte stehen: mit Philippe Gilbert und Alejandro Valverde zwei Weltmeister – und



mit Vincenzo Nibali und Tom Dumoulin zwei Grand-Tour-Gewinner. Es sind ganz unterschiedliche Rennfahrertypen, die 2022 ihre letzten Rennen bestritten. Der Belgier Philippe Gilbert war über Jahre hinweg einer der erfolgreichsten Klassiker-Fahrer überhaupt: Bis auf Mailand-Sanremo hat der inzwischen 40-Jährige alle Monumente des Radsports gewonnen, die Lombardei-Rundfahrt sogar zweimal, 2009 und 2010. Zu den Höhepunkten seiner Laufbahn zählen auch der Gewinn von Paris-Roubaix 2019, der Flandern-Rundfahrt 2017 und von Lüttich-Bastogne-Lüttich 2011. „Das war aus meiner Sicht der größte Erfolg meiner Laufbahn“, sagt er. „Es war magisch, als Kind dieser Region La Doyenne zu gewinnen.“ Aber natürlich war auch der Erfolg bei der Ronde etwas Besonderes. „Ein Wallone, der in Flandern gewinnt, das ist etwas Unglaubliches“, sagte Gilbert im Ziel.

Weltmeister & Grand-Tour-Sieger

2012 holte er sich – in Valkenburg, nicht weit von seiner Heimat, am berühmten Cauberg – das gestreifte Trikot des Straßen-Weltmeisters. Der Cauberg, dies ist sein Revier. Die Daten des Anstiegs: 1,2 Kilometer, 66 Höhenmeter. Viermal gewann er das Amstel Gold Race an fast gleicher Stelle. Nun freut er sich darauf, im kommenden Jahr als Zuschauer am Streckenrand zu stehen. Konkrete Pläne für sein Leben nach dem Profi-Radsport hat er noch nicht verkündet. Genauso wenig wie der Niederländer Tom Dumoulin, der bereits im August für viele überraschend seine Laufbahn beendete. Es war ein Abschied auf Raten, denn schon im Januar 2021 hatte er eine Pause

eingelegt – und das erste Trainingslager der neuen Saison verlassen, da er sich ausgebrannt fühlte. „Mir wurde der Druck zu viel, der auf mir lastete, man erwartete zu viel von mir“, begründete er den Schritt. Im Sommer 2021 kehrte er zurück, nahm an der Tour de Suisse teil und wurde in Tokio Olympia-Zweiter im Einzelzeitfahren hinter Primož Roglič. Trotz dieser Silbermedaille nahm die Karriere des Niederländers nie wieder richtig Fahrt auf: Am 30. Juli startete er noch einmal bei der Clásica San Sebastián, stieg vorzeitig vom Rad und verkündete anschließend endgültig sein Karriereende. Seine beste Saison hatte der heute 32-Jährige 2017, als er im Mai den Giro d'Italia vor Nairo Quintana und Vincenzo Nibali gewann und wenige Monate später in Bergen, Norwegen, Doppel-Weltmeister wurde: Im Teamzeitfahren und im Einzelzeitfahren, bei dem er nach der flachen Passage spektakulär am Anstieg zum Berg Fløyen seine Zeitfahrmaschine gegen ein normales Rennrad tauschte. Mit Vincenzo Nibali tritt ein anderer Grand-Tour-Gewinner ab. Der Italiener, den sie den „Hai von Messina“ nannten, blickte auf 18 Profijahre zurück, als er bei der Lombardei-Rundfahrt als Achthöherter über den Zielstrich fuhr. Ein dritter Triumph im Rennen der fallenden Blätter, das er zweimal, 2015 und 2017 gewann, war ihm nicht vergönnt. Den Siegerpokal von Mailand-Sanremo nahm er 2018 entgegen. Im Verlauf von elf Starts gewann er bei seiner Heimatrundfahrt, dem Giro d'Italia, sieben Etappen. Dazu sechs bei der Tour de France. Er ist einer von sieben Fahrern, denen es gelang, alle drei Grand Tours zu gewinnen. Die anderen sind: Felice

A D I O S



A R R I V E D E R C I G O O D B Y E

	DUMOULIN	GILBERT	NIBALI	VALVERDE
GEBURTSJAHR	1990	1982	1984	1980
PROFIJAHRE	11	21	18	21
SIEGE	22	80	52	133
GT-TEILNAHMEN	14	25	27	32
GT-GESAMTSIEGE	1	0	4	1
GT-ETAPPENSIEGE	9	11	15	17
WM-TITEL	2	1	0	1
MONUMENT-SIEGE	0	5	3	4

WATT-WERTE: TOUR-DE-FRANCE-PÄSSE

	PLANCHE D. B. FILLES	CHAMROUSSE	RISOUL	PORT DE BALÈS
NIBALI	6,29	5,84	6,11	6,02
PERAUD	6,17	5,60	6,10	6,02
PINOT	6,20	5,74	6,02	6,02
VALVERDE	6,17	5,74	5,92	6,02
VAN GARDEREN	6,16	5,68	6,01	5,62
BARDET	6,16	5,68	6,02	5,83

Angaben in Watt pro Kilogramm. Grobwerte

Gimondi, Jaques Anquetil, Eddy Merckx, Bernard Hinault, Alberto Contador und Chris Froome. 2010 feierte er den Gesamtsieg bei der Vuelta a España, drei Jahre später jubelte er über seinen ersten Erfolg beim Giro d'Italia, dem er 2016 den zweiten folgen ließ. Dazwischen kam es 2014 zu seinem Sieg bei der Tour de France. Immer, wenn es wichtig war, wenn es um die großen Siege ging, galt: Vincenzo Nibali ist da – und in absoluter Top-Form.

Siege & Sperren

Den Zeitpunkt der Verkündung seines Abschieds vom aktiven Sport hat er sehr bewusst gewählt. Er tat es im Mai nach der fünften Etappe des Giro d'Italia, die in seiner Heimatstadt Messina auf Sizilien endete. „In meiner Stadt, in der Umgebung, in der ich aufgewachsen bin und mit dem Rennradfahren angefangen habe. Auf den Straßen, auf denen ich trainiert habe, möchte ich verkünden, dass dies mein letzter Giro d'Italia ist“, sagte er mit Tränen in den Augen. Am Ende fuhr er auf Rang vier. Im letzten Jahr seiner Karriere konnte er nicht mehr ganz die Erfolge feiern, die er sich zum Saisonbeginn noch gewünscht hatte, aber der inzwischen 38-Jährige musste niemandem mehr etwas beweisen. Zu groß ist seine Erfolgsbilanz. Neben Nibali verlässt noch ein anderer „Patron“ das Profi-Peloton: Alejandro Valverde. Keiner hat mehr Grand Tours bestritten als der Mann aus Murcia. 32-mal ist er bei der Tour, dem Giro und der Vuelta gestartet – 26-mal kam er ins Ziel, 20-mal fuhr er in die Top Ten:

ein Rekord-Wert. Allein siebenmal stand er bei Weltmeisterschaften auf dem Podium – 2018 in Innsbruck endlich ganz oben, als Weltmeister. Sein Lieblingsrennen: La Flèche Wallonne, jener belgische Klassiker, an dessen Schlussanstieg schon so viele große Namen gescheitert sind. Die Daten der legendären „Mauer von Huy“: 1,4 Kilometer, 129 Höhenmeter, 9,2 Prozent Steigung. Jahrelang war er, der Puncheur, hier quasi unschlagbar. Er siegte hier fünfmal – das erste Mal 2006, das letzte Mal 2017. Die dunkle Seite seiner langen Karriere: Wegen seiner Verstrickung in die Puerto-Dopingaffäre wurde er 2010 und 2011 gesperrt. Was für viele das Karriereende bedeutet hätte, war für ihn nur eine Unterbrechung: Mit einem Etappensieg bei der Tour de France 2012 meldete er sich zurück und fuhr danach noch weitere zehn Jahre auf Weltniveau. Geläutert? Die große Leidenschaft für den Radsport nannte Valverde einmal als das Geheimnis seines Erfolges. „Man muss immer hart an seiner Form und Ausdauer arbeiten und darf nie die Leidenschaft verlieren.“ //



JAHRESRÜCKBLICK
2022

SAISON HIGHLIGHTS





1. DEN GRÖSSTEN TRIUMPH seiner Laufbahn feierte Jonas Vingegaard im Juli bei der Tour de France. Die Entscheidung fällt während der elften Etappe am Col du Granon. Vingegaard gewinnt hier mit fast drei Minuten Vorsprung vor Tadej Pogačar. Vingegaards Leistungsdaten am 11,28 Kilometer langen Schlussanstieg: 6,1 Watt pro Kilogramm für 35:55 Minuten.

2. DIE TOUR DE FRANCE FEMMES ist die erste Tour de France der Frauen seit 2009 – und sie ist gleich ein voller Erfolg: In Frankreich verfolgen im Durchschnitt 2,5 Millionen Menschen die Übertragungen im Fernsehen. Die entscheidende 8. Etappe erzielt mit bis zu 5,1 Millionen Zuschauern einen Marktanteil von bis zu 45,6 Prozent. Die Siegerin der Etappe und der Tour de France Femmes: Annemiek van Vleuten aus dem Movistar-Team.

3. DAS COMEBACK – Annemiek van Vleuten stürzte beim Mixed-Team-Zeitfahren der Weltmeisterschaft schwer, brach sich den Ellenbogen und startete dennoch wenige Tage später im Straßenrennen. Eigentlich schon abgehängt, überraschte sie auf der Zielgeraden ihre Konkurrentinnen und gewann mit knappem Vorsprung nach Giro, Tour und Vuelta auch die WM.

4. EIN DRITTER PLATZ bei der Königsetappe der Tour de France als Highlight. „Dieser dritte Platz in L'Alpe d'Huez bedeutet für mich die Welt,“ sagte Chris Froome im Ziel des französischen Skiertes. Der viermalige Tour-Sieger setzt nach langen Pausen durch Verletzungen und Krankheiten heute andere Maßstäbe. Sein Satz zeigt wohl, wie viel ihm der Radsport bedeutet.

5. DER FAVORITENSIEG – Emma Hinze, Lea Sophie Friedrich und Pauline Grabosch gewinnen bei der Bahnrad-WM in Paris die Goldmedaille im Teamsprint. Dabei verbessern sie ihren eigenen Weltrekord auf 45,967 Sekunden. Die deutschen Teamsprint-Frauen sind damit seit 2019 ungeschlagen.

6. DAS SUPERTALENT – der Belgier Remco Evenepoel gewinnt im Spätsommer zunächst die Vuelta a España und wenige Tage später nach einem Solo über 35 Kilometer das Straßenrennen der WM von Wollongong, Australien. Und das mit erst 22 Jahren.



7



7. ERSTER KLASSIKERSIEG eines afrikanischen Fahrers: Biniam Girmay aus Eritrea gewinnt im Frühjahr Gent-Wevelgem. Beim Giro d'Italia gewinnt er die 10. Etappe im Sprint, muss die Rundfahrt aber verletzt aufgeben, nachdem ihm bei der Siegerehrung der Korken der Champagnerflasche ins Auge flog.

8. DIE ERSTE GRAVEL-WM wird, im Männerrennen, von Straßenprofis wie Mathieu van der Poel, Peter Sagan und Greg van Avermaet geprägt. Viele Teilnehmer setzen auf Straßenräder mit Offroad-Reifen. Den Sieg holt sich der Belgier Gianni Vermeersch, Team Alpecin-Fenix. Seine Leistungsdaten: 294 Watt im Durchschnitt über 5:10 Stunden, 309 Watt normalisiert, 1097 Watt maximal. Sein Gewicht: 65 Kilogramm.

9. MOUNTAINBIKERINNEN DOMINIEREN die erste Gravel-WM der Frauen. Pauline Ferrand-Prevot aus Frankreich gewinnt, Platz zwei holt sich die Schweizerin Sina Frei. Pauline Ferrand-Prevot ist aktuell Weltmeisterin in den MTB-Disziplinen Cross-Country, Short Track, Marathon sowie im Gravel.

10. MULTITALENT – in Abwesenheit der beiden erfolgreichsten Cyclocross-Fahrer der vergangenen Jahre, Wout van Aert und Mathieu van der Poel, gewinnt der Brite Thomas Pidcock souverän die Cyclocross-WM. In Tokio wurde der 23-jährige Ineos-Grenadiers-Straßenprofi 2021 bereits Olympiasieger auf dem Mountainbike. Im Laufe der Tour de France 2022 siegt er bei der Bergetappe, die mit dem Anstieg nach L'Alpe d'Huez endet.

11. SENSATIONSSIEG – beim Zeitfahren der Straßen-WM in Australien. Der Norweger Tobias Foss gewinnt völlig überraschend die Goldmedaille. Über 40:02 Minuten leistet er bei einem Gewicht von 74 Kilogramm durchschnittlich 416 Watt – 446 Watt während der finalen fünf Minuten der Fahrt.

12. AUFSTEIGERIN der Saison ist, unter anderem, die Italienerin Marta Cavalli. Sie schlug die Top-Favoritin Annemiek van Vleuten sowohl beim Amstel Gold Race als auch bei La Fleche Wallonne. In die Tour de France Femmes ging die 24-Jährige als Mitfavoritin – doch ein schwerer Sturz beendete dort ihre Ambitionen.



9



POWER: WATT-WERTE

Mehr als 6,5 Watt pro Kilogramm leisten die Top-Profis aktuell teils an längeren Berg-Pässen. Die Leistungsentwicklung im U23-Bereich hat der Trainer Peter Leo wissenschaftlich untersucht. Sein Fazit: „Bei den maximalen Leistungswerten gibt es fast keine Unterschiede zwischen Top-U23- und World-Tour-Fahrern. Aber wir wissen, dass es einen großen Unterschied zwischen den jungen Athleten und den Profis gibt: Erstere erleben in den Rennfinals – konkret nach 2000 Kilojoule und mehr geleisteter Arbeit – oft starke Einbrüche. Profis passiert dies, statistisch gesehen, oft erst nach 2500 Kilojoule und mehr. Wir haben zudem herausgefunden, dass U23-Fahrer mindestens 5,3 Watt pro Kilogramm Körpergewicht über 20 Minuten leisten müssen – und zwar nach 2000 Kilojoule geleisteter Arbeit – um bei den internationalen Rennen vorne dabei zu sein. Um in der Weltspitze um den Sieg fahren zu können – etwa bei einer Bergeretappe der ‚Tour of the Alps‘ – muss man über 20 Minuten durchschnittlich 5,8 Watt pro Kilogramm Körpergewicht leisten. Und das nach 2500 Kilojoule geleisteter Arbeit. Diese Werte produzierte auch Tom Dumoulin während des Giro d’Italia 2019, den er gewann. Heute muss man an den Pässen wohl mehr als sechs Watt pro Kilogramm Körpergewicht leisten, um eine Bergeretappe einer Grand Tour zu gewinnen.“ Den ganzen großen Hintergrundartikel finden Sie in der RennRad-Ausgabe 7/2022. Unser neues digitales Trainings-Sonderheft mit Reportagen, Analysen, Tests, Tipps und etlichen Trainingsplänen für alle können Sie hier downloaden: www.bit.ly/bva-shop-training



8



10



11



12

BERG TOUR

**NUR EIN ZEITFAHREN, ABER
ACHT BERGETAPPEN. DIE
TOUR DE FRANCE 2023 IST FÜR
DIE KLETTERER GESTALTET.
DIE STRECKEN-ANALYSE.**



DOGACAR
WINCES

Text: Christina Kapp **Fotos:** Cor Vos

Es ist eines der legendärsten Bilder der 120-jährigen Tour-Geschichte: Jacques Anquetil, der Dominator, und Raymond Poulidor, sein Herausforderer, fahren Seite an Seite, Ellenbogen an Ellenbogen, bergauf. Das Ziel liegt auf dem Puy de Dome, einem erloschenen Vulkan im Zentralmassiv. Raymond Poulidor zieht kurz vor dem Ziel davon. Dennoch verpasst er das Gelbe Trikot um 14 Sekunden. In Paris gewinnt Anquetil 1964 zum fünften Mal die Tour. Poulidor wird sie nie gewinnen und nie das Gelbe Trikot tragen. Der Puy de Dome ging mehrmals in die Sport-Geschichte ein. 1988 endete letztmals eine Etappe dort. Der Bau einer Zahnradbahn auf den Gipfel schmälerte die Straße so weit, dass der Tour-Tross nicht mehr hinaufkam. 2023 kehrt der Anstieg nun zurück auf den Streckenplan. Diese neunte Etappe wird wohl ein Highlight der Tour de France 2023 sein.

Eine Tour, die wohl vom stärksten Bergfahrer gewonnen werden wird. Die Strecke führt durch viele große Gebirge Frankreichs. Es stehen vier Bergankünfte und vier weitere Bergetappen auf dem Programm. Dafür gibt es nur ein Einzelzeitfahren – und auch dieses kommt den Bergfahrern entgegen. Die 22 Kilometer führen über die Côte des Soudans und die Côte de Domancy. Dieser Anstieg war bereits 2016 Teil eines Zeitfahrens – Chris Froome siegte vor Tom Dumoulin und baute seine Führung in der Gesamtwertung aus. „Für Bora-Hansgrohe ist die Strecke eher positiv, weil wir nicht unbedingt die Zeitfahrtspezialisten im Angebot haben“, sagte der Teamchef der deutschen Bora-Hansgrohe-Equipe, Ralph Denk, bei der Präsentation der Strecke. Der Beginn der Tour im Baskenland weist mehrere hügelige Etappen

auf. Einige Abschnitte kennen die Fahrer von der Clásica San Sebastián. Zu einem frühen Zeitpunkt – am Ende der ersten Woche – erreicht das Feld die Pyrenäen. Die beiden Etappen dort wurden von den Organisatoren etwas „entschärft“ – zwar steht der Col du Tourmalet erneut auf dem Programm, doch eine frühe Vor-Selektion soll wohl noch verhindert werden. Diese steht mit dem Puy de Dôme im Zentralmassiv und vor allem mit den extrem anspruchsvollen Alpen-Etappen zum Abschluss der zweiten Woche an. Die 14. und die 15. Etappe weisen jeweils rund 4500 Höhenmeter auf. Auf die legendären Anstiege wie den Col du Glandon, den Galibier oder den Madeleine verzichtet die Tour 2023. Mit dem Col de Joux-Plane steht dennoch einer der schwierigsten Pässe auf dem Programm. Die Daten der Auffahrt: 11,8 Kilometer, 8,6 Prozent Durchschnittssteigung.

Alpen & Vogesen

Am folgenden Tag führt die Strecke über teils „unbekantere“ Pässe der Savoyer Alpen – den Col de la Forclaz de Montmin, den Col de la Croix Fry, den Col des Aravis und zum Abschluss hinauf nach Saint-Gervais am Mont-Blanc-Massiv. Die Zahlen des Schlussanstiegs: 7,2 Kilometer, 7,7 Prozent Steigung. In der dritten Woche steht unter anderem der Col de la Loze an. Dort gewann 2020 Miguel Ángel López bei der ersten Befahrung des Anstiegs nahe Courchevel. Das Finale ist besonders – und passt zur gebirgigen Ausrichtung der Tour 2023: eine 130 Kilometer lange Etappe durch die Vogesen – fast ohne flache Abschnitte. Es ist nahezu die Kopie einer Etappe der Tour de France Femmes des vergangenen Jahres. Annemiek van Vleuten gewann dort mit mehr als drei Minuten Vorsprung. Die Anstiege: Ballon d'Alsace, Col de la Croix des Moinats, Col de Grosse Pierre, Col de la



VINGEGAARD



DIE ETAPPEN DER TOUR DE FRANCE

TAG	ETAPPE	KILOMETER	
1. Juli	1. Etappe	Bilbao - Bilbao	182 Kilometer
2. Juli	2. Etappe	Vitoria-Gasteiz - Saint-Sébastien	209 Kilometer
3. Juli	3. Etappe	Amorebieta-Etxano - Bayonne	185 Kilometer
4. Juli	4. Etappe	Dax - Nogaro	182 Kilometer
5. Juli	5. Etappe	Pau - Laruns	165 Kilometer
6. Juli	6. Etappe	Tarbes - Cauterets-Cambasque	146 Kilometer
7. Juli	7. Etappe	Mont-de-Marsan - Bordeaux	170 Kilometer
8. Juli	8. Etappe	Libourne - Limoges	201 Kilometer
9. Juli	9. Etappe	Saint-Léonard-de-Noblat - Puy de Dôme	184 Kilometer
10. Juli	Ruhetag		
11. Juli	10. Etappe	Vulcania - Issoire	167 Kilometer
12. Juli	11. Etappe	Clermont-Ferrand - Moulins	180 Kilometer
13. Juli	12. Etappe	Roanne - Belleville-en-Beaujolais	169 Kilometer
14. Juli	13. Etappe	Châtillon-sur-Chalaronne - Grand Colombier	138 Kilometer
15. Juli	14. Etappe	Annemasse - Morzine Les Portes du Soleil	152 Kilometer
16. Juli	15. Etappe	Les Gets - Saint-Gervais Mont-Blanc	180 Kilometer
17. Juli	Ruhetag		
18. Juli	16. Etappe	Passy - Combloux EZF	22 Kilometer
19. Juli	17. Etappe	Saint-Gervais Mont-Blanc - Courchevel	166 Kilometer
20. Juli	18. Etappe	Moutiers - Bourg-en-Bresse	186 Kilometer
21. Juli	19. Etappe	Moirans-en-Montagne - Poligny	173 Kilometer
22. Juli	20. Etappe	Belfort - Le Markstein Fellingring	133 Kilometer
23. Juli	21. Etappe	Saint-Quentin - Paris Champs-Élysées	115 Kilometer

Schlucht, Petit Ballon und Col du Platzerwasel. Bis zum Ziel in Le Markstein legen die Fahrer 3600 Höhenmeter zurück. Hier können noch einmal große Zeitabstände entstehen. Vielleicht kommt es dort erneut zum Zweikampf zwischen Jonas Vingegaard und Tadej Pogačar. „Titelverteidiger der Tour zu sein ist immer schwierig, aber ich bin bereit für diese Herausforderung, und habe jetzt die Erfahrung des Siegers auf meiner Seite“, sagte Vingegaard nach der Vorstellung der Route. Tadej Pogačar bilanzierte: „Ich mag die Strecke sehr. Es wird mit der harten ersten Woche im Baskenland von Anfang an ein schweres Rennen. Die frühen harten Anstiege machen die Tour noch interessanter.“ Eine Frage ist, ob ein dritter potenzieller Top-Konkurrent an den Start gehen wird: Remco Evenepoel, das „Wunderkind“, der Vuelta-Sieger und Weltmeister 2022. Er könnte, ebenso wie der Tour-Dritte des Vorjahres, Geraint Thomas, angesichts der wenigen Zeitfahrkilometer den Giro d'Italia der Tour vorziehen. Die extrem bergige Tour-Strecke könnte auch den französischen Top-Fahrern zugutekommen. Fahrer wie Guillaume Martin, David Gaudu und Romain Bardet gelten seit Jahren als, in der Relation, eher zeitfahrsschwach. Sie alle sind fast reine Bergspezialisten. Die Sprinter dagegen müssen länger als üblich auf die ersten Siegesgelegenheiten warten. Erst während der dritten und der vierten Etappe werden sie wahrscheinlich den Sieg unter sich ausmachen. Die wenigen Flachetappen liegen einzeln verstreut über die insgesamt 21 Tagesabschnitte mit insgesamt 3404 Kilometern verteilt – mehr als fünf oder sechs Chancen werden die Sprinter bis zum Highlight auf den Champs-Élysées wohl nicht haben. Für die Sprinter und Rouleure wird die Tour de France 2023 voraussichtlich vor allem eine Tour der Leiden werden. //

TOURMALET & EINZELZEITFAHREN: DIE TOUR DE FRANCE FEMMES

Wie im Vorjahr startet auch die zweite Neuauflage der Tour de France Femmes am Abschlussstag der Männer-Rundfahrt. Die Strecke ist deutlich anders aufgebaut als im Vorjahr. Der Start erfolgt nicht erneut in Paris, sondern in Clermont-Ferrand in Zentralfrankreich. Das Highlight der Frauen-Ausgabe ist die siebte Etappe. Nach 90 Kilometern befindet sich das Ziel auf 2110 Metern Höhe – auf dem legendären Col du Tourmalet. Die Zahlen dieses Schlussanstiegs: 17 Kilometer, 7,3 Prozent Durchschnittssteigung. Zuvor fahren die Frauen bereits über den Col d'Aspin. Insgesamt weist die Etappe mehr als 2500 Höhenmeter auf. An diesem Tag könnte die Entscheidung fallen. Die Abschlussetappe in Pau ist ein 22 Kilometer langes Einzelzeitfahren. Auf dem Weg in die Pyrenäen in den Süden Frankreichs bietet die Strecke einen abwechslungsreichen Mix aus Flachetappen und hügeligen Abschnitten. Die Topfavoritin könnte auch in diesem Jahr die Vorjahressiegerin Annemiek van Vleuten sein – die gleichzeitig ihre Abschiedsvorstellung gibt. Mit 40 Jahren wird sie am Ende der Saison 2023 ihre Karriere beenden. Als stärkste Bergfahrerin des Pelotons dürfte ihr der Anstieg zum Tourmalet besonders liegen. Ihre Hauptkonkurrentinnen könnten erneut Demi Vollerling, Marta Cavalli, Cecile Uttrup-Ludwig, Juliette Labous und Katarzyna Niewadoma sein.

DIE ETAPPEN DER TOUR DE FRANCE FEMMES

TAG	ETAPPE	KILOMETER	
23. Juli	1. Etappe	Clermont-Ferrand - Clermont-Ferrand	124 Kilometer
24. Juli	2. Etappe	Clermont-Ferrand - Mauriac	148 Kilometer
25. Juli	3. Etappe	Collonges-la-Rouge - Montignac-Lascaux	147 Kilometer
26. Juli	4. Etappe	Cahors - Rodez	177 Kilometer
27. Juli	5. Etappe	Onet-le-Château - Albi	126 Kilometer
28. Juli	6. Etappe	Albi - Blagnac	122 Kilometer
29. Juli	7. Etappe	Lannemezan - Tourmalet - Bagnères-de-Bigorre	90 Kilometer
30. Juli	8. Etappe	Pau - Pau Einzelzeitfahren	22 Kilometer



ABPUZZEN DOLOMITEN ROM

***FÜNF BERGANKÜNFTE,
DREI ZEITFAHREN UND
SECHS SPRINTETAPPEN:
DIE STRECKE DES NÄCHSTEN
GIRO D'ITALIA BIETET, UND
FORDERT, VIEL. EINE VORSCHAU.***

Text: Christina Kapp **Fotos:** Cor Vos

2 2 Prozent Maximal- und zwölf Prozent Durchschnittssteigung über eine Distanz von 7,5 Kilometern – dies sind brutale Werte. Und: entscheidende. Denn hier, an dieser Stelle, wird man den Giro d'Italia gewinnen oder verlieren können. Der Anstieg hinauf zum Monte Lussari ist der entscheidende Teil der vorletzten Etappe: eines Bergzeitfahrens. Dessen Daten: 19 Kilometer, 1050 Höhenmeter. Nach der Präsentation der Rennstrecke ist klar: Auch der nächste Giro wird einer für die Bergfahrer sein. Obwohl die Gesamtzahl der Zeitfahr-Kilometer im Vergleich zu den Vorjahren stark erhöht wurde – auf nun 70,6. Eines der drei Zeitfahren ist extrem bergig, zwei sind fast flach: Jenes der Auftakt-Etappe von Fossacesia Marina nach Ortona über 18 Kilometer. Und jenes der neunten Etappe rund um Cesena. Die Distanz: 34 Kilometer. Doch: Entschieden wird dieser Giro sehr wahrscheinlich in den Bergen. Vielleicht im Verlauf der Königsetappe in den Dolomiten, von Longarone bis zur



DIE ETAPPEN DES GIRO D'ITALIA

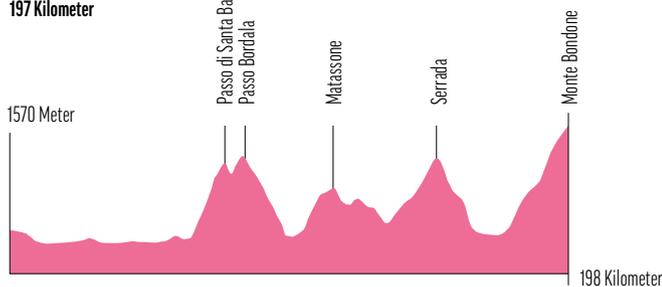
TAG	ETAPPE	KILOMETER
6. Mai	Etappe 1	Marina - Ortona - Einzelzeitfahren 18,4 Kilometer
7. Mai	Etappe 2	Teramo - San Salvo 204 Kilometer
8. Mai	Etappe 3	Vasto - Melfi 210 Kilometer
9. Mai	Etappe 4	Venosa - Lago Laceno 184 Kilometer
10. Mai	Etappe 5	Atripalda - Salerno 172 Kilometer
11. Mai	Etappe 6	Neapel - Neapel 156 Kilometer
12. Mai	Etappe 7	Capua - Campo Imperatore 218 Kilometer
13. Mai	Etappe 8	Terni - Fossombrone 207 Kilometer
14. Mai	Etappe 9	Savignano sul Rubicone - Cesena - Einzelztf. 33,6 Kilometer
15. Mai	Ruhetag	
16. Mai	Etappe 10	Scandiano - Viarreggio 190 Kilometer
17. Mai	Etappe 11	Camaione - Tortona 218 Kilometer
18. Mai	Etappe 12	Bra - Rivoli 179 Kilometer
19. Mai	Etappe 13	Borgofranco d'Ivrea - Crans-Montana 208 Kilometer
20. Mai	Etappe 14	Sierre - Cesano Maderno 194 Kilometer
21. Mai	Etappe 15	Seregno - Bergamo 191 Kilometer
22. Mai	Ruhetag	
23. Mai	Etappe 16	Sabbio Chiese - Monte Bondone 198 Kilometer
24. Mai	Etappe 17	Pergine Valsugana - Caorle 192 Kilometer
25. Mai	Etappe 18	Oderzo - Zoldo Alto 160 Kilometer
26. Mai	Etappe 19	Longarone - Tre Cime di Lavaredo 182 Kilometer
27. Mai	Etappe 20	Tarvisio - Monte Lussari - Einzelzeitfahren 18,6 Kilometer
28. Mai	Etappe 21	Rund um Rom 115 Kilometer

Tre Cime di Lavaredo. Die Daten: 182 Kilometer und 5400 Höhenmeter. Die Pässe: Campolongo, Valparola, Passo Giau, Passo Tre Croci, Tre Cime di Lavaredo. Allein die finalen sieben Kilometer bis zur Bergankunft auf rund 2320 Metern Seehöhe weisen eine Durchschnittssteigung von fast neun Prozent auf. Die „Cima Coppi“, der höchste Punkt der Giro-Strecke, befindet sich recht genau auf der Grenzlinie zwischen Italien und der Schweiz: auf der Passhöhe des Col du Grand St. Bernard, auf rund 2470 Metern über dem Meer. Die Auffahrt aus dem Aostatal umfasst weit mehr als 30 Kilometer und 1900 Höhenmeter. Eine weitere potenzielle Highlight-Etappe ist die 16., die teils an den Ufern des Gardasees entlang führt und auf dem berühmten Monte Bondone endet. Die Daten: 198 Kilometer, 5200 Höhenmeter. Und: der Passo di Santa Barbara, der Passo Bordala, Matassone, Serrada und der Monte Bondone. Allein der Schlussanstieg ist 22 Kilometer lang – und weist bis zu 15 Prozent steile Rampen auf.

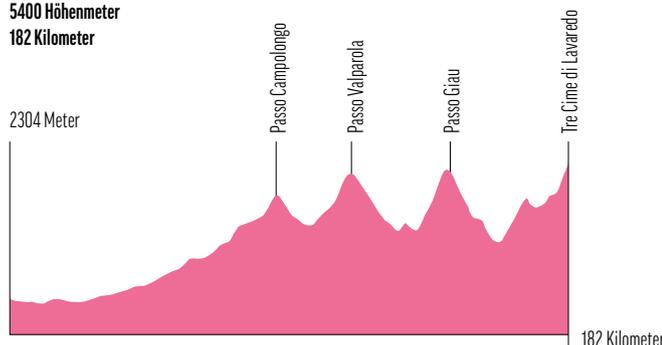
Bergankünfte & Höhenmeter

Fakt ist: Nur ein extrem starker Bergfahrer wird das Rosa Trikot des Giro 2023 gewinnen. Ein solcher ist etwa: der Titelverteidiger. Der Australier Jai Hindley gewann mit dem Giro 2022 seine erste Grand Tour – und die erste für seinen Arbeitgeber, das deutsche Team Bora-Hansgrohe. „Ich würde sehr gern zum Giro zurückkehren,“ sagte Hindley nach der Strecken-Präsentation in Mailand. „Auch wenn die drei Zeitfahren sicherlich nicht ideal für mich sind.“ Ob er beim Giro 2023 antritt, wird wohl erst im Frühjahr entschieden. Sein Teamchef, Ralph Denk, konstatiert: „Man muss definitiv ein Kletterer sein, um da vorne mitfahren zu können.“ Ob sich das Team Bora-Hansgrohe voll auf das Gesamtklassement konzentrieren wird, oder ob man auch einen Top-Sprinter wie Sam Bennett mitnimmt, ließ Denk offen. „Geht man voll aufs Gesamtklassement und geht etwas schief, steht man mit leeren Händen da.“ Die Schlussetappe endet diesmal nicht in Mailand, sondern in der italienischen Hauptstadt Rom, wo eine nicht weniger prächtige Zieleinfahrt auf das Peloton wartet. Insgesamt legen die Profis im Verlauf der drei Wochen 3449 Kilometer und 51.300 Höhenmeter zurück. Auf dem Programm: fünf Bergankünfte, ein Bergzeitfahren, zwei flache Zeitfahren und sechs Sprintetappen. Anders als 2021 wird der Giro diesmal nur einen kurzen Abstecher ins Ausland machen: Im Verlauf der 13. Etappe, die in Crans Montana, Schweiz, endet. Die Daten: 208 Kilometer und 5100 Höhenmeter. Ein erstes Kräftenessen der Favoriten könnte es während der siebten Etappe geben, die rund um Neapel über den Gran Sasso d'Italia führt und 218 Kilometer lang ist. Spätestens hier werden sich die Sprinter aus den ersten Reihen des Gesamtklassements verabschieden. Bergig wird es auch einen Tag später zwischen Terni und Fossombrone. Am zweiten Ruhetag in Bergamo können die Fahrer noch einmal Kraft schöpfen, bevor es in die wohl entscheidenden Bergetappen in den Dolomiten geht. //

16. Etappe
Sabbio Chiese - Monte Bondone
5200 Höhenmeter
197 Kilometer



19. Etappe
Longarone - Tre Cime di Lavaredo
5400 Höhenmeter
182 Kilometer



RADCLUB

DEALS & EVENTS

RUND UMS RAD

ÜBER 30 RABATTE UND VORTEILE

Mit nur einem Vorteil ist
das Geld wieder drin

SCHON AB

2€

PRO MONAT



SICHERE DIR JETZT DIE
VORTEILE

www.radclub.de/einsteigen



15%

AUF BIKEFITTING

nur **182€** statt 215€*

*Beispiel: Bikefitting für Rennrad & Gravelbike bei Radlabor Freiburg, München, Frankfurt

20%

AUF BIKE-VERSICHERUNG

nur **23€** statt 29€*

*Beispiel: für E-Bike, Kaufpreis 3.000 €, Versicherung von hepster, gegen Beschädigung und Verschleiß

10%

AUF E-BIKES

nur **1878€** statt 2087€*

*Beispiel: Gebrauchtes Ghost Teru X SE 27,5" bei Greenstorm

**200 €
GUTSCHEIN**

AUF LEEZE-LAUFRÄDER

nur **699€** statt 899€*

*Beispiel: Modell Leeze CC 50 Disc BASIC

15%

AUF SRM-POWERMETER

nur **1317€** statt 1549€*

*Beispiel: Road Aluminium - PM9

**50 €
GUTSCHEIN**

FÜR GRAVEL-ZUBEHÖR

Für Bekleidung und Taschen von Platzangst

UND VIELE WEITERE ANGEBOTE

UNSERE PARTNER
(Auszug)



busch+müller



Mit Willkommensgeschenk!

Neue Radclub-Basis-Mitglieder können zum Start aus einer Vielzahl von Prämien wie Gutscheinen oder Fahrrad-zubehör auswählen. Die aktuelle Übersicht unter:

www.radclub.de/radclub-pramien

IMPRESSUM

Verlag

BVA BikeMedia GmbH
Fraunhoferstraße 9-11 · 85737 Ismaning / München

Geschäftsführer

Paul von Schubert, Nico Martin, Hartmut Ulrich
HRB 193731 AG München

BVA BikeMedia ist ein Unternehmen der Gundlach Gruppe Bielefeld.
RennRad wurde 2003 gegründet und erscheint im 20. Jahrgang.

Chefredakteur

David Binnig

Chef vom Dienst

Musa Sağlam

Redaktionskontakt

Homepage: www.radsport-rennrad.de
Facebook: www.facebook.com/RadsportmagazinRennRad
Leserbriefe an: service@bva-bikemedia.de

Redaktion

Christina Kapp,
Jan Zesewitz, Frederik Böna

Fotoredaktion

Jürgen Amann, Gideon Heede

Lektorat

Sabine Stalujanis - Lektorat Punktgenau

Layout & Produktion

Ludwig Bestler | Wort&Satz
Häberstraße 21 | 80337 München

Marketing & Vertrieb

Jochen Rabe, Magdalena Weigl

Mediaberatung

Mario Stützer
T +49 (0) 151-18 85 05 60
mario.stuetzer@bva-bikemedia.de

Fabian Morlock

T +49 (0) 151-18 85 05 59
fabian.morlock@bva-bikemedia.de

Benedikt Sperl

T +49 (0) 151-18 85 05 62
benedikt.sperl@bva-bikemedia.de

Es gilt die Anzeigenpreisliste 2022.

Anzeigenverwaltung

Doris Baldwin
T +49 (0) 151 18 85 05 92
doris.baldwin@bva-bielefeld.de

Nationalvertrieb

PARTNER Medienservices GmbH, Stuttgart

Kundenservice

Mo-Fr: 9-13 Uhr
T +49 (0) 89-416 15 40-0
service@bva-bikemedia.de

Erscheinungsweise, Abonnements und Bezugspreise

RennRad erscheint mit jährlich zehn Ausgaben.

Erhältlich an Kiosken, im Bahnhofskiosk, in ausgewählten Zweiradfachgeschäften oder direkt über den Kundenservice (auch Nachbestellungen).

Einzelpreis: PRINT 6,80 Euro (bei Versand ab Kundenservice zzgl. 2,- Versand); DIGITAL 4,50 Euro

Miniabo: 3 aktuelle Hefte für 14,90 Euro (nur Inland)

Jahres-Abo: PRINT 10 Hefte für 65,- Euro (Inland); 81,- Euro (Ausland); DIGITAL 43 Euro

Bei Nichterscheinen (höhere Gewalt) besteht kein Ersatzanspruch.
Alle Preise inkl. der gesetzlichen MwSt.

Nachdruck

Nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlags

Druck

Vogel Druck und Medienservice GmbH
Leibnizstraße 5
97204 Höchberg

Infos zum Radwanderkarten- und Radbücher-Programm der BVA

www.fahrradbuecherkarten.de
Oder direkt bei Ulrike Krumme
T +49 (0) 521-595-540
ulrike.krumme@bva-bikemedia.de

Im Verlag BVA BikeMedia erscheinen neben RennRad diese Magazine zum Thema Radfahren/Mobilität:

Rad **Rad** **Rad** **Rad**
fahren elektro sport Markt

CHANCE

Rad fahren, erleben & schreiben RennRad sucht Praktikanten & freie Mitarbeiter

Journalismus und Radsport miteinander verbinden? Radfahren, recherchieren und schreiben? Das bietet die Stelle bei einem der führenden Radsport-Magazine.

Das erwartet Dich bei uns:

Als Praktikant verfasst Du redaktionelle Beiträge, Blogbeiträge und Social-Media-Posts rund um Themen wie Sport-Ernährung, Training, Ultracycling, Radmarathons oder Triathlon. Als freier Mitarbeiter produzierst Du in engem Austausch mit der Redaktion Texte, Tests und Analysen zu diesen Themen.

Das bringst du mit:

Als Praktikant: Du bist aktiver (Hobby-) Radsportler und lebst die Leidenschaft für Deinen Sport. Erste Schreiberfahrungen und Leidenschaft für Sprache sind von Vorteil. Als freier Mitarbeiter: Du bist aktiver Radsportler mit Schreiberfahrung und kennst Dich mit den Trainings-, und Reportage-Themen im Magazin RennRad aus und bringst eigene Ideen ein.

Fühlst Du Dich angesprochen?

Dann sende Dein Bewerbungsprofil und eventuelle Schreibproben digital/per PDF an:
marina.wolf@bva-bikemedia.de



Schnee- männer



Sicher durch den Winter

Wenn andere ins Schlingern kommen, fahren unsere Trikes auch bei Schnee und Eis kipp sicher um jede Kurve. Aber Sicherheit heißt in der dunklen Jahreszeit noch mehr: eine brillante Beleuchtung, Gepäckunterbringung mit tiefem Schwerpunkt, und der Wetterschutz Streamer hilft gegen Frostfüße. All das, und noch viel mehr, finden Sie in unserem Baukastensystem.

Sie wollen Fahrspaß auch bei Eis und Schnee? Fordern Sie Ihr kostenloses Liegerad-Infopaket gleich an!

HP

VELOTECHNIK

Telefon 0 61 92 - 97 99 20 • Fax - 97 99 22 99
www.hpvelotechnik.com • mail@hpvelotechnik.com

allwetterfeste KETTENSCHMIERUNG



“Ist die absolute
Nummer 1
in diesem Test”
mit 24 Punkten!



www.brunox.swiss



E I F F E

A B E N T E U E R

E R L E

G R A V E L

B E N





Text: Daniel Lenz **Fotos:** red pixl

Der Gedanke, den man nicht denken will, den man sonst immer vertreibt, der sonst gar nicht erst aufkommt – heute drängt er sich so früh wie noch nie in meinen Kopf: nach 25 Kilometern. 25 Kilometer, die sich wie 100 anfühlen. Der Gedanke lautet: „Hör auf. Steig vom Rad. Geh duschen, essen, trinken – geh zurück in die Zivilisation, werde wieder zu einem normalen Menschen.“ Ich zweifle. An mir selbst. An meiner Entscheidung, hier zu starten. Es dauert zwei, drei Minuten, bis ich stark genug bin, um den Gedanken zu verdrängen. Seit mehr als eineinhalb Stunden peitscht mir der Regen ins Gesicht. Es ist kein normaler Regen. Es ist ein monsunartiger. Die Tropfen sind dick. Sie fallen eng. Längst hat das Wasser seinen Weg durch die kleinsten Öffnungen und Nähte meiner Regenkleidung gefunden. Trotz der „wasserdichten“ Überschuhe stehen ganze Seen in meinen Radschuhen. Mein Oberkörper ist noch warm, von der An-

strenkung. Doch meine Füße und Beine sind eiskalt. Das Display meines Radcomputers zeigt: acht Grad. Und das im September. Im Wald ist es, gefühlt, etwas wärmer als draußen auf den Wiesen. Wo sich der Wald lichtet, werfen mich die Windböen fast vom Rad. Ich finde einfach keinen Rhythmus. Ich wusste, was auf mich zukommt. Schon die ganze Woche über hatte es immer wieder geregnet. Dennoch habe ich mich aufgemacht. Am Vorabend kam ich an. Hier, in Hellenthal in der Eifel, im Grinduro-Basecamp, einem Campingplatz. Fast alle Teilnehmer übernachteten hier in Zelten, Vans, Autos oder in urigen Blockhütten, die man vorab mieten konnte. Die Lage des Campingplatzes: sehr naturnah, umgeben von Wiesen und Wald. Ein Kontrast zu vielen anderen Campingplätzen mit ihren dicht aneinandergereihten Stand- und Aufstellplätzen. Hier ist man gefühlt mitten in der Natur.

Regen & Berge

Dies ist ein Premieren-Event: das erste „Grinduro“ in Deutschland. Die Gravel-Event-Serie wurde in Quincy in Kalifornien gegründet. Die erste Veranstaltung wurde 2015 ausgetragen. Inzwischen existieren fünf Events in fünf Ländern und drei Kontinenten. Das Grundprinzip der Grinduro-Events: Wettkampf, Natur, Spaß und Party. Die Abende sind geprägt von: Lagerfeuer, Musik, Zusammensitzen, Reden, Essen, Trinken und Bier, viel Bier. Im Verlauf der Nacht wird das Wetter immer schlechter. Dauerregen. Ich höre ihn die ganze Nacht über. Auch morgens lässt er nicht nach. Im Gegenteil. Frühstück. Porridge. Brot. Zwei Tassen Kaffee. Wärme tanken. Ein letztes Mal, bevor es rausgeht. In den Regen. Wir reihen uns auf – rund 200 Menschen auf Gravelbikes. Alle sind eingepackt in mehr oder weniger dicke bunte Regenjacken. Noch sind die Farben zu erkennen. Nicht mehr lange. Start. Es dauert lange, bis meine Muskeln warm werden. Der erste Anstieg: rund acht Kilometer lang aus dem Prether Bachtal bis auf fast 700 Meter zum Wolfsberg hinauf. Der Untergrund: harter Kies. Das Wegchen wird immer steiler, sechs, sieben, acht Prozent. Wir fahren durch einen dunklen Wald. Noch ist das Tempo kontrolliert. Die Fahrer um mich herum kommen aus Deutschland, den Niederlanden, Belgien, Kenia, den USA, Neuseeland. Warum sind sie hier? Was ist beim Grinduro anders, was macht dieses Event so besonders? Hier geht es nicht darum, als Erster über eine Ziellinie zu fahren. Sondern: Es gibt vier extra Zeitnahme-Abschnitte.

Schlamm & Fahrtechnik

Der Rest der Strecke wird ohne Zeitnahme gefahren. Er ist somit: eine Art „Social Ride“. Man bleibt zusammen, fährt in Gruppen, unterhält sich. Die Atmosphäre ist entspannt und locker. Die zuvor festgelegten Zeitnahme-Abschnitte umfassen: je etwa fünf bis sieben Minuten Fahrzeit, sowohl technisch schwierige Singletrail-Abfahrten als auch steile Anstiege. Wir erreichen den Fuß des zweiten längeren Anstiegs des Tages. Es geht rund sechs Kilometer weit hinauf zum Weißen Stein, dem deutsch-belgischen Grenzberg, der sich in der kalten Jahreszeit in ein Wintersportgebiet mit Langlaufloipen, Skipisten mit Skiliften und Rodelbahnen verwandelt. Heute, Ende September, hat der massive Regen die zahlreichen Singletrails in Schlammrinnen, mit tiefen Furchen und rutschigen Passagen, verwandelt – ein Charakteristikum eines Großteils der 100 Kilometer langen Grinduro-Strecke. Das Sägezahnprofil des Kurses verlangt uns allen viel ab. Es ist ein



ständiges Auf und Ab. Das Tempo ist angesichts der schwierigen Bodenverhältnisse meist recht niedrig, teilweise geht es nur im Schrittempo vorwärts. Hier ist eine gute Fahrtechnik gefragt. Doch ich habe Glück. Anders gesagt: In Sachen Material bin ich gut auf solche Bedingungen vorbereitet. Die 45 Millimeter breiten Schwalbe-Reifen meines Rennstahl-Gravelbikes halten auch in den matschig-rutschigen Abfahrten die Spur. Auch bergauf bieten die G-One Bite meist genug Grip, um nicht durchzudrehen. Das Rad hält zwischen den tiefen Matschrinnen fast wie auf Schienen die Spur. Eine solche Laufruhe ist extrem außergewöhnlich.

Doch: Vielen der Fahrer um mich herum ergeht es anders. Laura und Philipp, die bei einer Verlosung unseres „RennRad Cycling Clubs“, R2C2, Startplätze für das Grinduro gewannen, haben schon die ersten, zum Glück „kleinen“, Stürze hinter sich. Beide sind sonst primär auf Rennrädern und eher bei Langstreckenrennen, wie der 300 Kilometer langen Mecklenburger Seen Runde, als im Gelände zu Hause. Solche Schlammrinnen wie hier in der Eifel sind sie kaum gewohnt. In einer weiteren Abfahrt rutscht Lauras Rad ab. Sie stürzt auf den Arm. Er ist nicht gebrochen, doch der Schmerz ist da. Das Rennen ist für sie zu Ende. Sie fährt gemeinsam mit ihrem Vereinskollegen wieder auf direktem Weg über die Straße zum Ausgangspunkt nach Hellenthal. Einen Moment lang überlege ich, mich ihnen anzuschließen – nach gerade einmal einem Viertel der Strecke. Ich denke an das wärmende Lagerfeuer auf dem Campingplatz. Doch da unterbricht eine herannahende Stimme meine Gedankenflut. Sophie war mir schon vor einigen Kilometern, als ich sie überholte, aufgefallen, mit ihren Shorts mit Leopardenfell-Muster. Während sie fährt, feuert sie alle um sich herum an: „Ride on“, ruft sie. „Wonderful event, isn't it?“ Meint sie das ironisch? Ist sie wirklich so gut drauf? Ist sie. Sie fährt nun neben mir. Es geht steil bergab. Unten sehen wir eine ganze Gruppe, die hier Pause macht. Alle sind komplett matsch-

verschmiert. Wir halten an. „Come on guys!“, ruft Sophie und reicht einen Flachmann herum, mit, wie sich beim ersten Schluck herausstellt, purem Whiskey darin. Der wärmt, macht Mut – und das Downhill-Segment danach zum „Kinderspiel“. Mir wird langsam klar, dass diese Gravel-Events ganz anders funktionieren als herkömmliche Radrennen. Diese Welt hier ist eine ganz andere. Eine Ellenbogen-Mentalität existiert hier nicht. Graveln, das ist Community, es geht nicht primär um Zahlen und Leistungen, sondern um das Miteinander, das Gemeinschaftserlebnis.

Natur & Abenteuer

Das wurde schon am Vortag deutlich, als der Weg vom Campingplatz hoch zum Festzelt für eine Uphill-Challenge genutzt wurde: für einen Bergsprint. Die Strecke: 800 Meter, steil und steiler. Jeder Fahrer wurde im Ziel gleich frenetisch jubelt. Es folgten: die Siegerehrung, Livemusik und ein langer, langer Abend. Zurück in den Dauerregen, in einen schattigen Wald, der uns immerhin ein paar Kilometer lang vor dem heftigen Wind schützt. Wieder steht eine Downhill-Passage an, minus zehn Prozent, vielleicht steiler. Die Wiese ist von tiefen Furchen, in denen das Regenwasser steht, durchzogen. Ein Mann mit einem osteuropäischen Akzent wünscht mir auf Englisch viel Glück. Ich frage noch schnell, woher er kommt. „I'm from Russia“, ruft er – und rast den Berg herunter.

Ein paar Kilometer später, bei der ersten Verpflegungsstation, treffe ich ihn wieder. Kiril zittert am ganzen Körper. Fatalerweise hat er keine Regenjacke eingepackt. Er ist komplett ausgekühlt. Es dauert lange, bis er sich im Trockenen, unter dem Zelt, erholt. Kiril erzählt seine Geschichte: Dass er aus St Petersburg kommt, wegen seiner Opposition gegen Putins Regime verhaftet worden sei – daher mit seiner Familie im Frühjahr 2022 geflüchtet sei und jetzt in Wiesbaden lebe. Er steigt wieder auf sein Rad. Hier, in den Wäldern der Eifel, trifft man Menschen aus aller Welt. Alle sind



EVENT & STRECKE

Das Grinduro Germany ist Teil einer internationalen Event-Serie, die 2015 in Quincy, Kalifornien, gestartet wurde. Das Konzept: Grinduro ist eine Mixtur aus Schotterstraßenrennen und Enduro-Events im Mountainbike-Stil – also der Kombination aus verschiedenen Etappen mit Zeitmessung und ohne Zeitmessung. Die Events beinhalten eine lange Schleife aus Asphalt-, Schotter- und Trail-Abschnitten, bei der die Zielzeit nicht auf der Gesamtzeit der Schleife basiert, sondern auf zeitlich festgelegten Zeitnahme-Abschnitten: jeweils etwa fünf bis sieben Minuten – darunter Singletrail-Abfahrten und steile Anstiege. Im September 2022 fand in Hellenthal, rund 60 Autominuten von Köln entfernt, in der Nähe des Eifel-Nationalparks das erste deutsche Grinduro statt. Die Strecke umfasste 100 Kilometer und rund 1900 Höhenmeter. Die Neuauflage ist für den 5. bis 7. Mai 2023 geplant. Weitere Informationen dazu finden Sie unter: www.grinduro.com

DER R2C2

Der RennRad Cycling Club – R2C2 – ist ein Angebot der BVA BikeMedia: eine Community aus Radsportlern, deren verbindendes Element die Leidenschaft für den Radsport ist. Im Rahmen einer Mitgliedschaft im R2C2 gibt es neben attraktiven Rabatten auch immer wieder exklusive Veranstaltungen speziell für Radclub-Mitglieder. Ermöglicht wird das Angebot durch die Kooperation mit Partnern wie Schwalbe, ABUS, Busch & Müller, Giant, Tunap Sports, Komoot oder SQLab. Weitere Informationen unter: www.radclub.de

dabei: Alt und Jung, Rennrad-, Gravel- und Mountainbike-Fahrer, Anfänger und Semi-Profis. Extrem schnell etwa ist die frühere dänische Weltklasse-Fahrerin Annika Langvad. Sie gewann während ihrer Karriere Mountainbike-, Cyclocross- und Straßenrennen und war mehrmals Mountainbike-Weltmeisterin. Sie wird am Ende die Bestzeit der Grinduro-Frauen-Wertung innehaben. Bei den Männern ist der belgische MTB- und Straßen-Profi Jan-Frederik Finoulst am schnellsten. Mit dabei ist auch Ella Harris aus Neuseeland, 2018 Gewinnerin der Canyon-Sram-Zwift-Academy und seitdem im gleichnamigen Racing-Team als Profi aktiv.

Nach fast drei Stunden auf dem Rad wird der Regen allmählich schwächer. Erst jetzt werden der Blick und die Aufmerksamkeit frei für die Landschaft um uns herum. Wir fahren vorbei an Burgen und kleinen Dörfern voller alter restaurierter Fachwerkhäuser. Waldwege folgen auf geschotterte Feldwege, Wiesenwege auf Wurzeltrails. Auch hier hält mein Rennstahl-Gravelrad die Spur und fährt fast „wie ein Panzer“. Das Handling ist gutmütig und einfach – der Dämpfungs- und Fahrkomfort vergleichsweise hoch. Auf den wenigen asphaltierten Abschnitten versuche ich mich zu erholen. In einem Waldstück nahe des Manscheider Bachtals liegt eine Dunstschicht über den Bäumen. „Das ist ja wie ein Zauberwald“, sagt Andreas Schruff, der Vizepräsident des Rennradteams Zugvogel Aachen, mit dem ich seit einigen Kilometern unterwegs bin. Ein „Wunder“ geschieht: Es wird hell. Die Sonne kommt zwischen den dunklen Wolken hervor. Der Wind flaut ab. Vor uns sehen wir etliche andere Fahrer stehen. Dies ist der Beginn eines Zeitnahme-Segments. Die Veranstalter haben den Abschnitt „The Final Drop“ genannt. Die Daten: 2300 Meter lang, mit bis zu neun Prozent Gefälle. Ergo: Es geht bergab. Und es geht um Fahrtechnik. Die Schnellsten brauchen weniger als drei Minuten für die Passage. Bei anderen sehe ich, dass ihre Räder an den rutschigsten Stellen auszubrechen drohen – mein „Panzer“ dagegen hält die Spur.





Zeitnahme & Entspannung

Nach dem „Drop“ folgen noch ein paar Kilometer und dann sind Andreas und ich wieder am Ausgangspunkt, dem Campingplatz in Hellenthal, angekommen. Wenige Tage vor dem Event hatten die Veranstalter die Streckenführung angesichts der regnerischen Wettervorhersagen noch umgebaut, um den Startern die Gelegenheit zu geben, nach der Hälfte der Route auszusteigen. Ein Drittel aller Fahrer, ich bin darunter, folgen dem Angebot, um sich am Lagerfeuer aufzuwärmen und mit Getränken und Snacks zu versorgen. Die Entscheidung fühlt sich auch später noch gut an, denn: Ich habe mir fest vorgenommen, den zweiten Teil, rund 45 Kilometer, bald nachzuholen – was drei Wochen später tatsächlich der Fall war, diesmal ohne Regen. Gravel verbindet – und führt zusammen. Am Abend, nachdem die letzten Teilnehmer im Ziel angekommen sind, schaue ich mir die Ergebnisliste an und entdecke auf Platz zehn der Gesamtwertung einen weiteren bekannten Namen: Salim Kipkemboi. Der 23-Jährige stammt aus Kenia. Seit 2017 fährt er für das deutsche Continental-Team Bike Aid. Er hat eine faszinierende Geschichte, über die ich mich mit ihm im Sommer 2022 für den Radclub-Podcast „Outside is free“ unterhalten habe. Als Teenager saß er in Kenia am Straßenrand

G R A V E L A B E N T E U E R

MATERIAL & TEST

Rad:	Rennstahl 853 Trail Gravel
Preis:	3990 Euro
Gewicht:	10,46 Kilogramm
Rahmen:	Stahl
Größe:	L, verfügbar in S, M, L, XL, XXL
Gabel:	Carbon
Gruppe:	Campagnolo Ekar
Übersetzung:	Vorne: 38 Hinten: 9–42
Lafräder:	Mavic Allroad S Gravel
Reifen:	Schwalbe G-One Bite; 45 Millimeter

Die primäre Ausrichtung des 853 Trail Gravel: der harte Offroad-Einsatz. Dies zeigt sich schon an dem hochwertigen 853-Reynolds-Stahlrahmen. Das Sitzrohr ist im unteren Bereich leicht „eingeknickt“ – was den Einsatz breiterer Reifen ermöglicht und für einen etwas weiter hinten liegenden Schwerpunkt sorgt. Das Rennstahl-Gravelbike ist extrem laufruhig – auf der Straße, auf Wald- und Schotterwegen sowie auf Trails. Hier liegen seine großen Stärken. Und: im Fahrkomfort, in dem sehr unkomplizierten Handling, dem top-verarbeiteten Stahl-Rahmen, den soliden Komponenten und einer generell sehr hohen Robustheit. Mit seinem Gewicht von rund 10,5 Kilogramm zählt es sicher nicht zu den Leichtgewichten. Dies macht sich natürlich bergauf klar bemerkbar. Bergab fährt es dafür, auch in tiefspureichen Matsch-Passagen, fast „wie auf Schienen“. Das Handling ist somit stark von der enorm hohen Laufruhe geprägt. Durch das 585 Millimeter lange Oberrohr fällt die Sitzposition eher tief und leicht gestreckt aus. Der lange Radstand und der eher flache Lenkwinkel unterstreichen diese Ausrichtung. Das Trail Gravel „verzeiht“ einem auch in schwerem Gelände fast alles. Das Fahrverhalten ist extrem „gutmütig“ und unkompliziert. Und das auf allen Untergründen. Auf den 45 Millimeter breiten Schwalbe-G-One-Bite-Pneus hält das Rad die Spur, wo andere ins Schlingern geraten – ob im Schlamm oder auf groben Steinen. Die hochwertigen Carbon-Anbauteile an der Front – sie stammen von der auf Carbon spezialisierten Rennstahl-Schwester-Firma Parapera – beschenken dem Stahlrad eine insgesamt



hervorragende Dämpfung. Hervorzuheben ist auch die breite Entfaltung der Campagnolo-Ekar-Schaltung: Das Kettenblatt vorne hat 38 Zähne, hinten ist eine 9–42-Kassette mit 13 Ritzeln verbaut. Die Konsequenz: Bei Abfahrten lässt es sich meist auch dann noch kurbeln und beschleunigen, wenn andere Fahrer längst schon im „Ruhemodus“ sind. Bergauf sind auch Steilpassagen fast aller Trails fahrbar. Einen ausführlicheren Fahr- und Testbericht zum Rennstahl 853 Trail Gravel finden Sie auf unserer Homepage unter diesem Link: www.bit.ly/rennstahl-853c / Mehr Infos und weitere Tests von Rennstahl- und etlichen anderen Top-Gravel-Rädern finden Sie in den RennRad-Ausgaben 10/2022 und 5/2022 sowie in unserem neuen digitalen Gravel-Sonderheft. Es enthält Tests und Tipps und ist hier downloadbar: www.bit.ly/rennrاد-magazin-shop

und verkaufte Feuerholz, als einige Radsportler vorbeifuhren. „Warum fahre ich ihnen nicht einfach hinterher?“, dachte Salim. Er schnappte sich sein uraltes schweres „Black Mamba“-Lastenrad ohne Schaltung und ohne Bremsen – und blieb auch bergauf an den Rennradfahrern dran. Dies war der Beginn einer Radsport-Passion, die Salim später zu Bike Aid und zum afrikanischen Gravel-Team Amani führte. Für Bike Aid siegte er in seinem ersten Jahr bei der Königsetappe der Sharjah Tour, einem WorldTour-Rennen in den Vereinigten Arabischen Emiraten. Im Grinduro-Basecamp entdeckte ich ihn inmitten seiner Amani-Teamkollegen. Das Team sorgte zuletzt im August 2022 tragischerweise für Schlagzeilen: Bei einem Gravel-Rennen in Vermont stürzte der Team-Captain Sule Kangangi und kam dabei ums Leben. Kangangi hatte mit seinen Erfolgen die kenianische Radsport-Szene so inspiriert wie Landsmann Eliud Kipchoge die Marathon-Lauf-Community. Sein Tod war eine Tragödie. Dennoch machen seine Teamkollegen weiter. Salim Kipkemboi sitzt, dick eingepackt, an diesem Septemberabend vor einem Lagerfeuer in der Eifel. Umgeben von 200 anderen Menschen. Graveln ist mehr als Rennen-Fahren. Graveln verbindet. //



ADVERTORIAL

TOUR
DE
KÄRNTEN

BERGETAPPEN & ZEITFAHREN

Sich einmal wie ein Radprofi fühlen – dieses Erlebnis bietet die Tour de Kärnten, ein Mehrtages-Rennen für Jedermann- und Hobby-Radsportler durch das südlichste Bundesland Österreichs. 2023 findet die Tour bereits zum zwölften Mal statt. Die Daten: sechs Tage, rund 500 Kilometer, 8800 Höhenmeter. Der Zeitraum: 27.5. bis 1.6.2023. Innerhalb dieser sechs Tage kann man viel erleben, etwa: ein Einzelzeitfahren, Bergankünfte, wunderschöne Landschaften und extrem unterschiedliche spektakuläre Tagesetappen. Eine davon ist die sogenannte Lokal-Runde. 2023 findet der Start zu dieser am dritten Tag der Tour de Kärnten statt. Zunächst neutralisiert geht es vom Startort am Camping Arneitz am Faaker See zunächst den Ripnik-Hügel hinunter und über die Drau. Nach rund fünf Kilometern erfolgt die Startfreigabe. Die Strecke führt stetig bergauf in Richtung Norden, wo nach weiteren fünf Kilometern die Ossiacher Tauern auf die Teilnehmer warten. Es folgen die teils steilen An-

stiege auf den Köstenberg und nach St. Martin am Techelsberg. Das Terrain: hügelig. Auf den folgenden Kilometern bis nach Feldkirchen kann man sich, im Idealfall, etwas erholen, bevor die Teilnehmer den „Scharfrichter“ des Tages erreichen. Nach den Steigungen hinauf nach St. Ulrich und zum Steuerberg gibt es noch eine kurze „Verschnaufpause“, bevor es links ab nach Sirnitz geht. Dort beginnt der zehn Kilometer lange Anstieg auf die Hochrindl. Die Daten der Auffahrt: 760 Höhenmeter mit 7,7 Prozent Durchschnittssteigung. Oben, auf 1540 Metern Seehöhe, erreicht man den höchsten Punkt des Tages. Danach geht es bergab bis zur Ebene Reichenau, vorbei am Falkert und wellig weiter bis zu einer Abfahrt nach Himmelberg. Es folgt: Die letzte Steigung – und eine sehr schnelle Abfahrt, bevor es dann zum Zielsprint in der wunderschönen und für den Verkehr gesperrten Altstadt von Feldkirchen kommt. Weitere Informationen zur Tour und Region finden Sie hier: www.tourdekaernten.at

ANGEBOT: Hotel-Buchungspaket. Für alle Tour-Teilnehmer gibt es Paket-Angebote des Partners „Naturelhoteles“. Das Hoteldorf befindet sich direkt neben dem Startgelände und bietet gemütliche Apartments, einen Spa, Saunen und einen Fitnessbereich. Alle Informationen dazu finden Sie online unter: www.bit.ly/3t1BKXD





AM

THE

60 km/h, 65, 68. Bremsen. Ich schieße einen Hügel hinunter – und bin plötzlich in einer Stadt, Pazin. Obwohl ich genau weiß, dass jetzt der Knotenpunkt kommt und damit die Entscheidung zwischen 235 und 300 Kilometern Distanz, bin ich doch überrascht. Der abgesperrte Kreislauf ist unübersichtlich – ich habe nur wenige Sekundenbruchteile, um richtig abzubiegen. Ich fahre nach rechts weg, folge der schwarzen Route. Und bin allein. Zum ersten Mal in meinem Leben überschreite ich die Marke: Ich fahre 300 Kilometer in einem Radrennen. 300 Kilometer an einem Tag – mit fast 5400 Höhenmetern, darunter Segmente, die in der Strava-App „Hell in Croatia“ heißen oder „Danger! Go fucking slow and don't die“. Ich bin beim „Istria 300“. Das Event eignet sich perfekt für solch ein Experiment, weil man noch auf der Strecke selbst entscheidet, ob man 155, 235 oder 300 Kilometer fahren will – beziehungsweise fahren kann. Ich habe mir die Minimum-Durchgangszeiten aufs Oberrohr geklebt, um noch spontan je nach dem Gefühl und dem Ermüdungsgrad entscheiden zu können. Am zweiten Verpflegungspunkt nach 141 Kilometern bin ich eine gute Stunde schneller als mein notiertes Minimum. „Auf geht's, du willst es, du kannst es, trau dich“, spricht eine Stimme in meinem Kopf zu mir. Laut. Die 235-Kilometer-Strecke kenne ich schon. Ich bin sie 2021 im Rahmen der Premiere von Istria 300 gefahren. Die Bora – der lokale kroatische Fallwind, vergleichbar mit dem französischen Mistral – blies damals so stark von den Bergen, dass mir schon bei den ersten Durchgangszeiten klar wurde, dass es keinen Sinn hatte, die 300 in Erwägung zu ziehen. Ich war dann trotz des Winds am Nachmittag relativ entspannt als 51. der Gesamtwertung im Ziel.



Ausdauer & Leistung

Dieses Mal will ich mehr. Die reine Distanz ist nicht das Problem. Ich habe in diesem Jahr bislang rund 8.000 Kilometer und 80.000 Höhenmeter in den Beinen. Aber bei 300 Kilometern in Kombination mit knapp 5400 Höhenmetern und dem Zeitlimit wird mir übel. Nach zwölf Stunden ist Schicht, ich muss also einen 25er „Schnitt“ hinbekommen. Ich fahre eine Kompaktkurbel mit ovalen Kettenblättern von Absolute Black und einer maximalen Übersetzung von 34:34. Das gibt mir bergauf Reserven.

Ich bin nun mal, leider, kein Bergfahrer: Mit 187 Zentimetern Körpergröße bei 78 Kilogramm und einer Functional Threshold Power, FTP, von 260 Watt bin ich bergauf allenfalls Mittelmaß. Hinzu kommt, dass meine maximale Sauerstoffaufnahme, VO₂max, mit 48,3 Millilitern pro Kilogramm und Minute zwar immer noch weit über dem Durchschnitt meiner Altersgruppe liegt. Mit meinen 57 Jahren reiche ich damit aber bei weitem nicht mehr an die Werte junger Fahrer heran. Altersgruppen gibt es nicht. Das Zeitlimit gilt für alle. Das Istria 300 ist auch im zweiten Jahr seines Bestehens ein hervorragend organisiertes Radrennen mit Start im mediterranen Hafenstädtchen Poreč. Auch jetzt, Anfang Oktober, sind die Temperaturen spätsommerlich warm. Bereits im zweiten Jahr ihres Bestehens war die Veranstaltung ausverkauft. Die Anmeldung für das Event 2023 läuft bereits.

**300 KILOMETER
UND 5400 HÖHENMETER
DURCH KROATIEN,
NONSTOP. DER
SELBSTVERSUCH.**



Der Start: frühmorgens. Es ist kühl – noch. Schnell reißt das Fahrerfeld auseinander. Schnell bilden sich kleine und größere Gruppen. Gruppen, denen ich mich anschließen kann, um nicht alleine im Wind arbeiten zu müssen. Nach rund 140 Kilometern erreicht man den entscheidenden Knotenpunkt der Route und steht dann vor der Wahl – und der Frage: Was kann, was will, ich heute leisten und erleben? 680 von 1234 Teilnehmern haben sich bereits für die „kurze“ Variante, 155 Kilometer, entschieden. Sie sind längst weg, 302 Teilnehmer wählen die Mitteldistanz über 235. Der Rest wagt sich an die volle Distanz über 300 Kilometer und die „Hell in Croatia“. Es sind zu wenige, um passende Gruppen mit meiner Pace zu finden. Nach dem Knotenpunkt bin ich allein. Ich blicke mich um, und sehe: niemanden. Allein fahren kostet Kraft. Kraft, die ich mir heute extrem gut einteilen muss. Bei Kilometer 170 fahre ich endlich auf einen anderen Solisten auf, und fordere ihn zur Mitarbeit auf. „Endlich“, denke ich. Doch schon am nächsten Anstieg fällt er zurück. Und ich bin wieder allein.

Finale & Höhenmeter

Zu allem Überfluss hat mein GPS-Radcomputer Schwierigkeiten mit den GPX-Daten. Erst setzt das Gerät mitten in der Route eine Zielflagge. Danach stellt es einfach das Routing ein. Ich versuche, während der Fahrt die Route neu zu laden – Fehlermeldung: „zu viele Daten“! Dadurch fehlen in der Aufzeichnung auf Strava nicht nur rund 20 Kilometer und 500 Höhenmeter. Ich habe auch kein Routing mehr und biege trotz der guten Beschilderung prompt zweimal falsch ab. Wieder ein paar Minuten verloren. Vor allem: Bei längeren Distanzen zähle ich die Kilometer runter. Der Trick besteht darin, sich die Gesamtstrecke in lauter kleine Häppchen zu zerlegen: Nur noch drei Kilometer, dann bist du über den Berg. Noch 25 Kilometer bis zum nächsten Verpflegungspunkt und so weiter. Das ist nun alles weg – und macht das Ganze mental umso schwieriger. Doch: Hier, in Istrien, existieren noch weitere mentale „Motivations-Strategien“. Eine davon lautet: Ablenkung. Man fokussiert seine Gedanken weg von schmerzenden Muskeln – und hin auf die Landschaft um einen herum. Auf die meist leeren Straßen, auf die Hügel, auf das Meer, wenn es gerade zu sehen ist, auf die milde Luft. Auf den Geruch von Salz, Harz, Grün. Irgendwann denke ich vor allem an das, was mich nach der Zieleinfahrt er-

“

**DAS HÖHENPROFIL SIEHT
AUS WIE EIN SÄGEBLATT. ES
IST DIE MASSE DER HÜGEL,
DIE MIR IMMER MEHR KRAFT
AUS DEM KÖRPER ZIEHT.**

wartet: eine Dusche, Essen, ein Hotelbett – und noch ein paar Tage Urlaub, am Meer, am Strand, in der Natur. Dies alles ist, was ich mir gewünscht habe. Es ist primär: eine Auszeit vom Alltag. Ein Erlebnis, wie man es sonst nicht macht. Etwas, das im Gedächtnis bleibt. Ich fahre durch Nadelbaumwäldchen, durch graue Felslandschaften, durch kleine Dörfchen mit Steinhäusern. Auf und ab und auf und ab. Die meisten Anstiege sind recht kurz, weniger als 100 Höhenmeter, aber teils steil und unrythmisch zu fahren. Es ist die Masse der Hügel, die mir die Kraft aus den Beinen zieht. Doch irgendwann sehe ich dann das Ziel vor mir. Ich rolle über die Linie und sehe: Ich habe das Zeitlimit von zwölf Stunden verpasst. Um lächerliche 13 Minuten. Bei etwas über zwölf Minuten Standzeit für drei Verpflegungsstopps. Und trotz einer durchschnittlichen Leistung von 171 Watt. Der Gewinner, der Ex-Radprofi Hans-Jörg Leopold aus Österreich, brauchte 08:47:46 Stunden für die 300 Kilometer – dies bedeutet ein beeindruckendes Stundenmittel von 34,1 km/h. Meine Pace betrug im Ziel 24,7 km/h, die Gesamtzeit 12:13:37 Stunden. Wo zur Hölle habe ich nur diese paar Minuten liegen lassen? Mehr als 60 Aspiranten sind in diesem Jahr aus der Wertung geflogen, 180 haben es geschafft. Ich komme wieder. //



ISTRIA 300 - EVENT & STRECKEN

300 Kilometer an einem Tag sind für viele Radsportler eine „magische“ Marke“. Im kroatischen Istrien lässt sich diese Marke in einem Event übertreffen. Der Radmarathon Istria 300 führt von der Küste in Poreč über die gesamte Halbinsel an der Adria. Die Zahlen der Langstrecke: 300 Kilometer und 5300 Höhenmeter. Alle, die sich auf der Strecke anders entscheiden, können unterwegs auf die 225- oder die 152-Kilometer-Strecke ausweichen. Das Datum: 7. Oktober 2023. Ein sehr umfassendes Rahmenprogramm bietet viel Abwechslung. Der offizielle Beherbergungspartner Valamar bot in diesem Jahr für die Teilnehmer Rabatte von bis zu 25 Prozent an. Aufgrund des mediterranen Klimas und dem umfassenden Straßennetz mit wenig Verkehr im Hinterland entwickelte sich Istrien zu einer Top-Trainingslager-Destination, die ganzjährig fast perfekte Trainingsmöglichkeiten bietet. Beim Istria 300 im Oktober warten mit meist rund 21 bis 23 Grad perfekte Sport-Temperaturen auf die Athleten. Weitere Informationen zu den Strecken und dem Event finden Sie unter: www.istria300.com



DIE ANSTIEGE - EINE AUSWAHL

SKITACA

Startort: Brovinje
Distanz: 4,7 Kilometer
Anstieg: 288 Höhenmeter
Ø-Steigung: 6,2 Prozent



MOTOVUN

Startort: Mirnata
Distanz: 3,8 Kilometer
Anstieg: 250 Höhenmeter
Ø-Steigung: 6,6 Prozent



PICAN

Startort: Rasa-Tal
Distanz: 3,8 Kilometer
Anstieg: 308 Höhenmeter
Ø-Steigung: 8,1 Prozent



„HELL IN CROATIA“

Startort: Butoniga
Distanz: 7,1 Kilometer
Anstieg: 590 Höhenmeter
Ø-Steigung: 6,0 Prozent



VORSCHAU

RENNRAD 3 | 2023

ERSCHEINUNGSTERMIN:

3. FEBRUAR



RADTEST: RENNÄDER UM 2000 EURO

Die Preis-Leistungs-Klasse: Gewicht, Komfort, Dynamik, Robustheit – was bieten Rennräder um 2000 Euro? Modelle von Canyon, Fuji, Rose, Bulls und vielen mehr im Vergleichstest.



TOP-ROUTEN: HÖHENMETER, RUHE, GPS-DATEN & MEHR LISTE: TRAUMTOUREN WELTWEIT

Traum-Ziele und -Routen für die Saison: extrem schön, extrem ruhig, extrem bergig. Die Top-Rad-Strecken und -Events 2023.



EXTREM: 29.000 KILOMETER, 19 LÄNDER, 152 TAGE REKORDFAHRT: UM DIE ERDE

Einmal um den Planeten: Juliana Buhring fuhr per Rennrad um die Welt – und zu einem Weltrekord. Report & Porträt.



SPEZIAL: GEWICHT, ENERGIE & -MANGEL IM SPORT TIPPS: ERNÄHRUNG & LEISTUNG

Kalorien, Low-Carb, Watt pro Kilogramm: Die Bedeutung des Körpergewichts. Risiken und Grenzwerte, Hintergründe und Tipps.

Fotos: Alessandro Capomolla, Eddie Clark, Cor Vos, Jürgen Amann



www.radsport-rennrad.de



[rennradmagazin](#)



[radsportmagazinrennrad](#)

“

Das Radfahren bedeutet für mich eine Rückkehr zu dem alten Savannen-Adam, der bei der Jagd den ganzen Tag läuft und dabei immer ‚high‘ ist.

Peter Sloterdijk, Philosoph

10 x die RennRad lesen & Prämie sichern!

Read. Ride.
Repeat.

Windstopper Helm- Unterziehmütze (S/M)

- Aus atmungsaktivem Thermofleece
- Mit reflektierendem Logo
- Wind-Protect Mesh



Lezyne Minipumpe CNC Pocket Drive

- Max. Druck: 160 psi / 11 Bar
- Für Presta/Schrader Ventile
- Gewicht: 72 g
- Größen: 14 cm
- schwarz-glänzend, hellgrau-glänzend



F100 Bio Kettenöl

- Besteht zu >90 % aus nachwachsenden Rohstoffen
- Beste F100-Performance
- Sehr hoher Verschleißschutz und Top-Schmierleistung

Crankbrothers M10 Tool

- Multitool mit 10 Funktionen
- Rahmen aus Aluminium
- Länge: 89 mm



Jetzt bestellen
für nur 65,- Euro

radsport-rennrad.de/shop

089/416 15 40-0

service@bva-bikemedia.de

BVA BikeMedia Kundenservice,
Fraunhoferstraße 9-11, 85737 Ismaning



Ihre Abo-Vorteile

- ✓ Keine Ausgabe mehr verpassen
- ✓ Kostenlose Lieferung
- ✓ Immer früher lesen als am Kiosk
- ✓ Zugang zum E-Paper

Ja, ich bestelle RennRad

zum Jahrespreis von nur 65,- € in Inland und 81,- € im Ausland (jeweils inkl. der gesetzlichen MwSt., Porto und Versand) für mindestens 1 Jahr. Das Abonnement umfasst 10 Ausgaben pro Jahr inkl. Online Zugriff und ist nach dem ersten Bezugsjahr jederzeit kündbar. Dieses Angebot gilt, solange der Vorrat an Geschenkprämien reicht. Der Verlag wird ggf. eine Ersatz-Prämie anbieten. Prämienversand nur im Inland möglich. **Als Dankeschön erhalte ich:**

Crankbrothers
M10 Tool

F100
Bio Kettenöl

Lezyne
Minipumpe

Helm-Unter-
ziehmütze S/M

Anrede Herr Frau

Vorname, Name Name der Bank

Straße, Hausnummer IBAN

PLZ, Ort BIC

E-Mail Adresse Datum, Unterschrift **X**

Widerrufsrecht: Innerhalb 2 Wochen nach Absenden meiner Bestellung kann ich diese ohne Begründung beim BVA BikeMedia Kundenservice, Fraunhoferstraße 9-11, 85737 Ismaning in Textform (Brief oder Mail) widerrufen. Zur Fristwahrung genügt die rechtzeitige Absendung. Ich erkläre mich mit der elektronischen Verarbeitung meiner personenbezogenen Daten zum Zwecke der Abonnementabwicklung einverstanden. Ich ermächtige die BVA BikeMedia GmbH, Fraunhoferstraße 9-11, 85737 Ismaning, Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die vom BVA BikeMedia GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Gläubiger-Identifikationsnummer DE64ZZZ00002253873 (Zahlungsempfänger Gundlach Holding GmbH)
Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

BE MER Cyclassics

HAMBURG

20. AUGUST 2023

#CYCLETHECLASSIC



BE MER GROUP

ACTIVE

ŠKODA

STEVENS
BIKES

Santini



