

RennRad

GETESTET:
**WINTER
SCHUHE**
WARM & ROBUST

TRAUMZIELE & TOP-TOUREN

Einmal im Leben: Events und Strecken – Highlights & Tipps

Trainingsideen & Studien für Radsportler

EXTRA: WINTER-TRAINING

Effizienz: Cyclocross, Ausdauer
Intervalle & Trainings-Pläne

DAUERTEST: RÄDER & CO.

Haltbarkeit: Laufräder, Kleidung
und mehr über Monate getestet

TIPPS: NAHRUNG & EFFEKTE

Rezepte & Studien: Ernährung
Psyche & Leistungsfähigkeit

EXTREM: 4400 KILOMETER

Das härteste Offroad-Rennen
der Welt: Report des Siegers



TRAUMRÄDER

RADTEST: 13 HIGHEND-RENNRÄDER VON BMC, CERVÉLO, CANYON, BH & CO.



02
4 196209 207503

ekoï.com



DAS PERFEKTE GESCHENK
FÜR UNTER DEN WEIHNACHTSBAUM

ekoï, PARTNER DER PRO-TEAMS





TESTS, REISEN, ABENTEUER

Traumräder sind: besonders – besonders leicht, besonders aerodynamisch, besonders steif, besonders innovativ und leider auch besonders teuer. Für die meisten von uns bleiben sie deshalb: Träume. Dennoch haben wir uns dafür entschieden, 13 der besten Top-Modelle des Rennrad-Marktes ausführlich zu testen. Aus dem einfachen Grund, dass ein Rennrad-Magazin alle Bereiche des Marktes abdecken sollte. Und: Um einen Überblick über technische Neuerungen zu geben und zu zeigen, was möglich ist. Die enorme Inflation auf dem Rad-Markt haben wir bereits mehrfach analysiert und kritisiert. In den kommenden Ausgaben werden wir uns dann wieder verstärkt auf preis-leistungsstarke Modelle fokussieren. Solche – und etliche weitere Produkte wie etwa Laufräder und Radbekleidung – sind in unserem großen Dauertest auch in diesem Magazin vertreten: Dieser zeigt, wie die Produkte nach teils mehreren Monaten und tausenden Test-Kilo-

metern performt haben, wie ihr Verschleiß ist, wo ihre Stärken und Schwächen liegen. Im Mittelpunkt eines weiteren großen Vergleichstests: sieben Paar Winter-Radschuhe. Die Protagonisten unserer großen Reportagen sind teils vor dem Winter geflohen – und haben auf dem Rad Abenteuer erlebt: Zum einen eine Bikepacking-Reise durch Eritrea und zum anderen eine Fahrt durch die komplette USA, von Kanada nach New Mexico. 4400 Kilometer, 60.000 Höhenmeter, im Gelände, ohne Team, ohne jede Hilfe – in rund 14 Tagen. Wir schildern den Verlauf der „Tour Divide“, des wohl härtesten Rennens der Welt, aus der Sicht des Siegers.



David Binnig | Chefredakteur



ZAHL
DES
MONATS 1

6,58
KILOGRAMM

wiegt das Storck Aernario.3 Platinum, das leichteste Rad des aktuellen Testfeldes. Den Radtest finden Sie ab der **Seite 50**.

ZAHL
DES
MONATS 2

4400
KILOMETER

umfasst die Strecke der Tour Divide, eines der härtesten Radrennen der Welt. Die Reportage aus der Sicht des Siegers finden Sie ab der **Seite 28**.

38



Einmal im Leben: Berge, Wälder, Meer, Ausblicke und Events – eine weltweite Auswahl an Traumzielen und Top-Touren

28



Extrem-Rennen: Offroad durch die USA – die Tour Divide aus der Sicht des Siegers

96



Cyclocross-Training: Einheiten, Tipps & Effekte

48



Radtest: 13 Traum-Rennräder im großen Vergleichstest – schnell, leicht, besonders

Titelbild: Georg Lindacher
Ort: Dolomiten





INHALT

AUSGABE 1-2 | 2024

ERFAHREN

Auftakt: Menschen, Szene, Geschichten 10

News, Termine, Leitartikel: Wenige Profis weniger Teams dominieren die wichtigsten Rennen. Einblicke

Abenteuer-Report: 550 Kilometer durch Eritrea 16

In acht Tagen von der 2300 Meter hoch gelegenen Hauptstadt Asmara bis ans Meer: die Reportage

Extrem: das härteste Radrennen der Welt 28

4400 Kilometer & 60.000 Höhenmeter Offroad durch die USA. Die Tour Divide aus der Sicht des Siegers

Einmal im Leben: Traumziele, Top-Touren & Events 38

Berge, Wälder, Meer, Ausblicke und Events – eine weltweite Auswahl an Top-Zielen & -Strecken

TEST & TECHNIK

Auftakt: Neuheiten, Trends & mehr 46

Canyons neues Gravel-Race-Bike Grail, der Pro-Wing-AGX-Lenker von FSA und mehr

Radtest-Spezial: 13 Traum-Rennräder 48

Schnell, leicht, steif, hochwertig, aerodynamisch, besonders: 13 High-End-Top-Modelle im Vergleich

Test: Winter-Radschuhe – Wärme & Schutz 64

Passform, Wetterschutz, Steifigkeit, Preis-Leistung und Gewicht: sieben Modelle ab 230 Euro im Test

Dauertest: Laufräder, Bekleidung & Vieles mehr 70

Gravel-Schuhe von Fizik, Winterkleidung von Assos, Top-Laufräder von Bike Beat und mehr im Härtetest

Technik-Spezial: Carbon-Reparaturen 78

Schäden an Carbon-Rahmen und -Komponenten sind meist reparabel. Einblicke & Reparatur-Tipps

TRAINING

Auftakt: Wissen, Tipps & Fitness-Rezept 88

Studie: Effekte einer nächtlichen Protein-Einnahme. Plus: Rezept – Essen wie die Bora-Hansgrohe-Profis

Ernährung: Superfoods, Leistung & Rezepte 90

Süß, salzig, fettig – jedes Nahrungsmittel hat Effekte auf den Körper, die Psyche & die Leistungsfähigkeit

Winter-Training: Cross-Einheiten & Pläne 96

Cyclocross ist hart, anspruchsvoll – und der ideale Wintersport für Viele. Plus: Trainingspläne für alle

PELOTON

Saison-Highlights: Siege & Leistungsdaten 108

Top-Fahrer & Talente, Wattwerte, Rekorde und Überraschungen: die Highlights der Saison 2023

Tour de France 2024: Strecke & Favoriten 114

3492 Kilometer, vier Bergankünfte, zwei Zeitfahren, eine Schotter-Etappe: die wichtigsten Etappen & Infos

Top-Transfer: Primož Roglič – Team-Taktiken 116

Einer der Top-Stars wechselt zur deutschen Equipe Bora-Hansgrohe. Hintergründe, Perspektiven & mehr

REISE

Istrien: Meer, Sonne, Berge & ein Radmarathon 120

Wärme, Anstiege und der Radmarathon Istria300: Istrien bietet extrem viel. Race-Report & Top-Touren

Hunsrück-Nahe: Höhenmeter, Natur & Ruhe 124

Die Hunsrück-Nahe-Region im Westen Deutschlands bietet Hügel und Erholung. Tipps & Traum-Strecken

Impressum Seite 119

ER·FAHR·EN

TRAININGSLAGER & SAISONZIELE

312 Kilometer, 5050 Höhenmeter, 8000 Starter – das sind die Zahlen, die den Radmarathon „Mallorca 312“ definieren. Die 13. Auflage am 27. April war bereits nach wenigen Minuten ausgebucht. Mallorca zählt seit Jahren zu den beliebtesten Rennrad-Destinationen für ein Trainingslager im Winter und Frühjahr. Zu den beliebtesten Anstiegen zählen vor allem der Puig Major, der Coll dels Reis und der Coll de Söller. Weitere Top-Ziele für ein Trainingslager sowie Trainingspläne stellen wir im nächsten RennRad-Magazin vor. Einen großen Artikel mit Touren, Trainingsoptionen und zahlreichen Tipps finden Sie in unserer RennRad-Ausgabe 10/2023.

Foto: Jens Scheibe



ER·FAHR·EN



TRAUMTOUREN & ABENTEUER

Acht Tage lang sind unsere Protagonisten mit dem Rad durch Eritrea gefahren. Von der 2300 Meter hoch gelegenen Hauptstadt Asmara bis ans Meer – 550 Kilometer durch das Hochland und die Wüste. Es ist eine besondere Rad-Reise: Eritrea gilt als extrem arm – aber auch als Radsportnation. Die Reportage beginnt ab der Seite 16. Weitere potenzielle Abenteuer und Traumtouren finden Sie ab der Seite 40. Ein entscheidender Faktor für das Bewältigen solcher Herausforderungen ist: die Ernährung. Tipps und Studien zu den Auswirkungen des Essens auf die sportliche Leistungsfähigkeit und die Psyche finden Sie ab der Seite 90.

Foto: Thilo Brunner



ER · FAHR · EN

MENSCHEN · SZENEN · GESCHICHTEN





OBERALLGÄU: TEAM-ZEITFAHREN

126 Kilometer, 2230 Höhenmeter – das sind die Daten des „Rad Race One Twenty“ 2024. Das vom Rad-Race-Team organisierte Event findet am 15. und 16. Juni 2024 zum zweiten Mal im bayerischen Sonthofen statt. Teilnehmen können nur Teams mit mindestens drei Fahrern. Samstags findet als Prolog ein Mannschafts-Zeitfahren statt. Anhand der Addition der drei schnellsten Zeiten in jedem Team wird danach die Startblock-Einteilung für das Rennen am Sonntag festgelegt. Dessen Strecke führt von Sonthofen aus ins Bergdorf Bolsterlang. Dazwischen müssen die Teilnehmer unter anderem je zweimal den Sausteig hinauf und über den Rohrmoossattel. Die letzten 2,14 mit 140 beziehungsweise drei Kilometer mit 160 Höhenmetern der beiden Anstiege fließen jeweils in eine King-of-the-Mountain-Wertung ein. Auch der Riedbergpass zählt zu dieser KOM-Wertung. Mit 5,47 Kilometern und 500 Höhenmetern ist er der längste und steilste Anstieg des Rennens. Die Maximalsteigung: 16 Prozent. Für die Gesamtwertung zählt je die drittschnellste gefahrene Zeit im Team. Das Rennen wird in einer Herren-, einer Damen- sowie einer Mixed-Team-Wertung ausgefahren. Weitere Informationen finden Sie unter: www.rad-race-com

Fotos: Giant, Daniel Wittewattendorf, Joachim Heitel, Wilhelm Öhman



FINNLAND: GRAVEL-RENNEN

177 Kilometer und rund 2350 Höhenmeter im Rennmodus auf Schotterwegen durch Finnland: Das ist das noch recht neue FNLD GRVL. Der Start- und Zielort: der bekannte Wintersportort Lahti. Die Strecke führt vorbei an zahlreichen Seen und durch große Waldstücke. 2023 fand der Event am 10. Juni zum ersten Mal statt – mit rund 1500 Teilnehmern. Der Sieger bei den Männern: der lettische WorldTour-Profi Toms Skujiņš. Seine Zeit: 4:46:09 Stunden. Bei den Frauen siegte die Australierin Tiffany Cromwell. Ihr Lebensgefährte, der finnische Formel-1-Fahrer Valtteri Bottas, ist Mitinitiator des Rennens – und nimmt auch selbst daran teil. 2024 findet die Veranstaltung am 15. Juni statt. Anmelden kann man sich ab dem 9. Januar. Neben der 177 Kilometer langen Midnight Sun Route gibt es auch eine Lakes Route mit 77 und eine Forest Route mit 40 Kilometern Länge. Weitere Informationen zu dem Rennen finden Sie unter: www.fnldgrvl.com



RACE: 28 PROZENT STEIGUNG

Gerade einmal 1,26 Kilometer, aber 161 Höhenmeter. Die Durchschnittssteigung: 12,7 Prozent. Die maximale Steigung: 28 Prozent. Der Hill Climb Odenwald ist extrem. In diesem Jahr fand das Rennen am 14. Oktober zum zweiten Mal statt. Der Anstieg: die Hornbacher Steige im Odenwald. Der Veranstalter ist das Just Cycles Racing Team. Das Besondere am Hill-Climb-Format ist der Wettkampfmodus: Aus kleineren Gruppen heraus qualifizieren sich die Schnellsten mittels eines Ausscheidungsverfahrens für die nächste Runde, bis schließlich nur noch eine kleine Gruppe an Fahrern im Finale übrig ist. Dort wird dann der Sieger ermittelt. In diesem Jahr gewann der Student Timon Kröger das Rennen vor dem Vorjahressieger Christof Feichtinger. Auch 2024 findet die Veranstaltung wieder statt, dann voraussichtlich Mitte September. Weitere Informationen finden Sie online unter: www.bit.ly/hill-climb-odenwald

Dies ist die Ära der „Überfahrer“. Wenige Profis weniger Teams dominieren die wichtigsten Radrennen. Einblicke.

Eins, eins, eins und eins, zwei, drei – dies sind Zahlen, die in die Sportgeschichte eingehen. Sie stehen für das zweifache Triple: Alle drei Grand Tours gingen in dieser Saison an nur ein Team – und bei der letzten großen Landesrundfahrt, der Vuelta, auch noch gleich alle drei Plätze auf dem Podium. Das gab es noch nie. Eine solche Dominanz. Eine solche Breite des Kaders. Eine solche kollektive Top-Form. Symbolisch könnte neben den beiden Top-Stars Jonas Vingegaard und Primož Roglič – und dem „Alleskönner“ Wout van Aert – ein anderer Fahrer für den Aufstieg des Teams Jumbo-Visma stehen: Sepp Kuss. Bis zu dieser Vuelta galt er vorrangig als „Edelhelfer“. Doch es sind nicht nur seine Leistungen in Spanien, die ihn zu einer Symbolfigur machen – es ist vor allem der Weg dorthin. Er nahm 2023 an allen drei Grand Tours teil. Und war bei jeder davon einer der besten Bergfahrer überhaupt. „Wir wussten, dass es ein Risiko war. Deshalb haben wir mit Sepp vereinbart, ihn für die Vuelta im Kader zu behalten, aber seine Müdigkeit und sein Gefühl während des Giro d'Italia und der Tour de France zu beobachten, bevor wir die endgültige Entscheidung treffen“, sagt Mathieu Heijboer, Head of Performance des Teams Jumbo-Visma. „Wir beobachteten vor allem sein Niveau am Ende der beiden Grand Tours. Wenn Sepp in der dritten Woche nicht sein gewohntes Niveau hätte erreichen können, wäre das ein sicheres Zeichen für eine übermäßige Ermüdung gewesen. (...) Es gab aber nie Anzeichen dafür, dass Sepp besonders müde oder erschöpft war. Im Gegenteil, es sah sogar so aus, als würde es ihm gegen Ende der Tour de France, vor seinem Sturz, immer besser gehen.“ Die Leistungen an der Spitze der Performance-Pyramide des Radsports werden immer höher – und ihre Breite geringer. Denn nur sehr wenige Fahrer, aus aktuell nur vier verschiedenen Teams, sind, bei „normalen“ taktischen Rennverläufen, in der Lage, eine Grand Tour zu gewinnen. Die Namen dieser Fahrer: Jonas Vingegaard, Primož Roglič, Sepp Kuss, Tadej Pogačar, Remco

LEITARTIKEL

von David Binnig

MACHT KONZENTRATION

Evenepoel. That's it. Auch für die großen schweren Eintages-Klassiker – Paris-Roubaix mit seinen ganz besonderen Anforderungen sowie taktische „Sondersituationen“ ausgenommen – gibt es nur sehr wenige Top-Sieg-Kandidaten: Pogačar, Evenepoel, Van Aert, Van der Poel. Dazu kommen, je nach der Renn-Topografie, einige wenige Fahrer wie Roglič und Pidcock. Die Entwicklung zeigt: eine zunehmende Macht-Konzentration. Ein Team, Jumbo-Visma, ist in Sachen Performance an der Spitze, gleich dahinter folgt ein zweites Top-Team mit einem der aktuellen „Wunderfahrer“: UAE Emirates. Und dann kommt lange nichts. Remco Evenepoel war in dieser und der vorherigen Saison die „Lebensversicherung“ seines Teams Soudal Quick-Step. Jener Equipe, die einst über etliche Jahre hinweg viele der großen Klassiker-Rennen dominierte. Aktuell ist der belgische Zeitfahr-Weltmeister, überspitzt formuliert, der „Alleinunterhalter“: Ohne seine großen Siege wären diese und die Vor-Saison für sein Team ein Desaster gewesen. Am Ende der Rennsaison 2023 lag die Equipe UAE

Emirates mit rund 30.960 Punkten an der Spitze des UCI-Team-Rankings. Rang zwei: Team Jumbo-Visma mit rund 29.650 Punkten. Dahinter klafft ein riesiges „Loch“ – die Fahrer der Equipe Soudal Quick-Step sammelten bis dahin weniger als 18.700 Punkte. Zur Relation: Das „schlechteste“ WorldTour-Team, Astana Qazaqstan, kam auf rund 7050 Punkte. In der Wirtschaft könnte man angesichts einer solchen Erfolgskonzentration fast schon von einem Duopol sprechen. Für den Wettbewerb ist die Dominanz eines beziehungsweise sehr weniger Marktteilnehmer immer negativ. Und im Radsport? Das Leistungsgefälle ist – anders als im Fußball – nicht nur vorrangig durch finanzielle Unterschiede zu erklären. Als Team mit dem größten Budget, man spekuliert über rund 50 Millionen Euro jährlich, gilt seit Langem Ineos Grenadiers. Dahinter folgt die Equipe UAE Emirates mit 35 Millionen Euro. Das Team Jumbo-Visma soll über ein Budget von 27 Millionen Euro verfügen.

Erfolge & Abstände

In der Women's WorldTour ist die „Machtverteilung“ noch krasser – gerade ab jetzt, nach dem Karriereende der über Jahre hinweg dominierenden Fahrerinnen: Annemiek van Vleuten. Die 41-jährige Niederländerin, die für das Team Movistar fuhr, beendete nach vier WM-Titeln und acht Grand-Tour-Siegen ihre Karriere. Ihre Nachfolgerin als Fahrerinnen, die es bei allen anspruchsvollen Rennen zu schlagen gilt, steht längst fest: Demi Vollering. Die 27-Jährige ist Teil eines Teams, das in dieser Saison eine schier unglaubliche Überlegenheit zeigte: SD Worx. Das niederländische Team gewann in dieser Saison insgesamt 62 Rennen, darunter unter anderem die Tour de France Femmes, den La Flèche Wallonne, die Flandernrundfahrt, Omloop Het Nieuwsblad, Strade Bianche, das Amstel Gold Race, Liège-Bastogne-Liège, Gent-Wevelgem, die Tour de Suisse und die Tour de Romandie. Insgesamt kam das Team im UCI-Team-Ranking auf rund 10.800 Punkte. Eine solche sportliche Dominanz wirft, auch und gerade im Radsport, immer auch Fragen auf. Die Watt-pro-Kilogramm-Leistungen, die Fahrer wie Pogačar und Vingegaard in dieser Saison ablieferten,

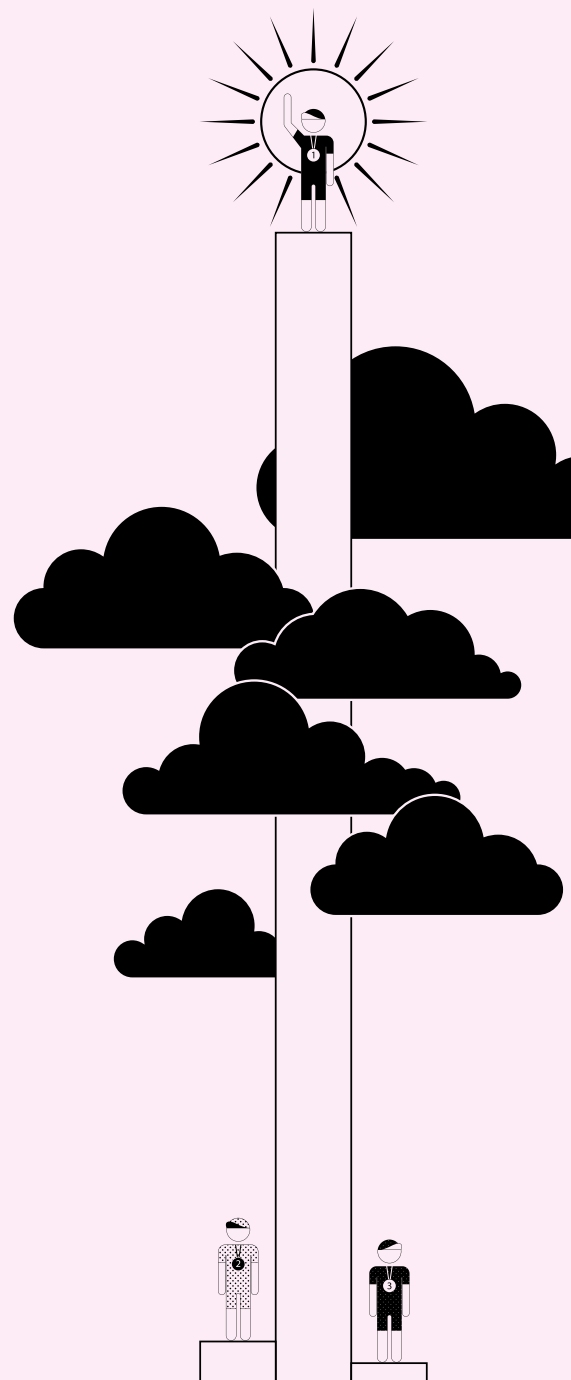
passen in keine Skala „menschlich möglicher“ Leistungen. Physiologisch sind sie – darin sind sich die meisten Sportwissenschaftler einig – eigentlich nicht möglich. Beziehungsweise: Sie sind nicht erklärbar. Mehr zu diesen Leistungen finden Sie im Leitartikel der RennRad 11-12/2023. Im Leistungssport ist es wie in der Wirtschaft und im Wettbewerb von Ländern: Es gibt ständige Zyklen des Aufstiegs und des Falls. Vorherzusagen, wie sich die „Machtverhältnisse“ an der Spitze der Leistungspyramide verändern werden, ist – im Gegensatz zum Aufstieg und Niedergang von Nationen – nahezu unmöglich. Was man jedoch machen kann, ist, sich Fragen zu stellen. Zum Beispiel: Wer sind die potenziellen Nachfolger der aktuellen „Überfahrer“? Was extrem schwierig zu beantworten ist, denn: Die aktuellen „Überfahrer“ sind fast alle noch relativ jung. Evenepoel ist 23 Jahre alt, Pogačar 25, Vingegaard 27, Van Aert 29, Van der Poel 28 – physiologisch-wissenschaftlich gesehen ist 28 das Höchstleistungsalter in ausdauer-dominierten Sportarten wie dem Profi-Radsport.

Talente & Transfers

Doch der „Trend“ im professionellen Radsport ist klar: Alle suchen den nächsten Remco, den nächsten Mathieu, den nächsten Tadej, die nächste Annemiek – die „Überfahrer“ der Zukunft, die Top-Talente. Diese Suche verläuft heute sehr viel wissenschaftlicher, aufwendiger, datenbasierter als früher. Und sie setzt immer früher an. Immer häufiger „überspringen“ die per Leistungstests und anderer physiologischer Parameter erfassten und eingeordneten Top-Talente gar die ganze U23-Klasse. Und wechseln direkt von der U19 zu den Profis. Was die potenziellen Gründe für diese enorm hohe Leistungsfähigkeit solch junger Fahrer ist, haben wir, zusammen mit dem Profi-Trainer Peter Leo, in einem großen Hintergrundbericht erarbeitet. Diesen finden Sie in der Ausgabe 7/2022. Einige Namen drängen sich für die Kategorie „potenzielle Top-Fahrer der Zukunft“ auf. Zum Beispiel Per Strand Hagenes, 20, Johannes Staune-Mittet 21, Thomas Gloag, 22, Cian Uijtdebroeks, 20, Lenny Martínez, 20, Albert Philipsen, 17, Giulio Pellizzari, 20, Romain Grégoire, 20, Juan Ayuso, 21, Finn Fisher-Black, 21, Jan Christen, 19, Isaac del

Toro, 19, Antonio Morgado, 19. Die fünf Letztgenannten fahren ab der neuen Saison alle im selben Team: UAE Emirates. Morgado und del Toro kann man schon jetzt, falls man die wichtigsten U23-Rennen verfolgt hat, eine große Karriere prognostizieren. Die drei Erstgenannten tragen die Farben von Jumbo-Visma. Das bedeutet: Auch hier findet eine weitere Macht-Konzentration statt. Die Top-Teams sichern sich viele der größten Top-Talente – und damit die potenziellen Grand-Tour- und Klassiker-Sieger der Zukunft. Im Frauen-Radsport kommen zwei der Top-Talente aus Deutschland: Antonia Niedermaier, 20, und Ricarda Bauernfeind, 23. Weitere Kandidatinnen des Welt-Radsports sind unter anderem: Gaia Realini, 22, Niamh Fisher-Black, 23, Zoe Bäckstedt, 19, Fleur Moors, 18, Shirin van Anrooij, 21, Isabella Holmgren 18, Julie Bego, 18, Cat Ferguson, 17. Die aktuelle Transferperiode der WorldTour zeigt wohl eher eine weitere Konzentration der Top-Fahrer als eine Diversifikation. Ineos Grenadiers gibt mit Tao Geoghegan Hart, Ben Tulett und Pavel Sivakov gleich mehrere Berg- beziehungsweise Grand-Tour-Fahrer ab – und fokussiert sich demnach wohl auf den neuen Rundfahrten-Kapitän Carlos Rodríguez, 22. Tulett, 22, wechselt – genau wie Matteo Jorgenson, 24 – zu Jumbo-Visma. Die niederländische Equipe holt somit gleich zwei der jungen Top-Berg-Fahrer. Sivakov wechselt zum Team UAE Emirates. Der verkündete Wechsel von Primož Roglič zum deutschen Team Bora-Hansgrohe ist ein Part der Gegenbewegung zu dieser Macht-Allokation. Eine andere Art Gegenstrategie gegen diese Performance-Konzentration und das extrem frühe, gezielte Scouting der Top-Teams könnte das eigene Entwickeln und langfristige An-sich-Binden von Talenten sein. So wie es etwa die Equipes EF Education EasyPost und Groupama-FDJ praktizieren: Erstere hat aktuell gleich sechs Top-Talente, die maximal 22 Jahre alt sind, darunter fünf Zugänge, unter Vertrag: Markel Beloki, 18, Lukas Nerurkar, 20, Darren Rafferty, 20, Jack Rootkin-Gray, 21, Archie Ryan, 22, Georg Steinhauser, 22. Vor der Saison 2023 wechselten gleich sieben junge Fahrer aus dem eigenen Nachwuchs- in das

Groupama-FDJ-WorldTour-Team. Zu ihnen zählen mit Lenny Martínez und Romain Grégoire zwei der Top-Talente ihrer Generation. Zwei Sieg- und potenzielle Weltklasse-Fahrer. Doch letztendlich ist diese Strategie wohl auch vor allem den deutlich geringeren Budgets dieser beiden Teams geschuldet und wird – zumindest vorerst – nichts an der zunehmenden Macht-Konzentration ändern. //



EUROPAS GRÖSSTES ZEITFAHREN

NEUE REKORDZEITEN BEIM „KING OF THE LAKE“ UM DEN ATTERSEE

47,2 Kilometer mit 280 Höhenmetern in 0:57:45,88 Stunden: Mit dieser Zeit gewann der Ungar Daniel Szalay am 16. September 2023 die 13. Auflage des „King of the Lake“ – und stellte damit einen neuen Streckenrekord auf. Auf dem zweiten Platz: der Italiener Tommaso Donei vor dem Niederösterreicher Nikolaus Svaza. Mit 1400 Teilnehmern ist das „KOTL“ das größte Zeitfahren Europas. Der Start- und Zielort ist die Gemeinde Schörfing am Attersee. Die Strecke führt auf gesperrten Straßen einmal um Österreichs größten Binnensee. Bei den Frauen gewann die Steirerin Anna Kofler vor den beiden Deutschen Lydia Ventker und Adelheid Schütz. Auch Kofler stellte dabei einen neuen Streckenrekord auf. Ihre Zeit: 1:03:51,18 Stunden. In einer separaten Profiwertung siegte der Vorarlberger Moran Vermeulen mit einer Zeit von 0:56:53,94 Stunden. In den Team-Wertungen gab es zwei Titelverteidigungen: Das Radsport-Team Gaimersheim gewann im Vierer-, das Team Magnesium Pur im Zehner-Mannschaftszeitfahren. Die Zeiten: 0:58:46,42 beziehungsweise 0:59:30,60 Stunden. 2024 findet das „KOTL“ voraussichtlich am 21. September statt. Weitere Informationen finden Sie online unter: www.kotl.at



MALLORCA: INSELUMRUNDUNG IM APRIL

MALLORCA 312: DIE ELFTE AUFLAGE DES GRÖSSTEN JEDERMANN-RENNENS IN SPANIEN

Sechs Minuten – so lange dauerte es, bis das größte Jedermann-Rennen Spaniens, Mallorca 312, ausgebucht war. Im vergangenen Jahr hatte es noch zehn Stunden gedauert, bis alle 8000 Startplätze vergeben waren. Der Radmarathon, der auf der Langstrecke einmal die größte Insel der Balearen-Gruppe umrundet, ist in Spanien nach dem Palma Marathon das Sport-Event mit den meisten Teilnehmern. 2024 findet Mallorca 312 am 27. April zum elften Mal statt. Die Daten der Langstrecke: 312 Kilometer, 5050 Höhenmeter. Zudem werden auch zwei kürzere Strecken mit 225 Kilometern und 3970 beziehungsweise 167 Kilometern und 2470 Höhenmetern angeboten. Der Start- und Zielort: Platja de Muro in der bekannten Bucht von Alcúdia. In der Vergangenheit nahmen oft ehemalige Radprofis wie Miguel Indurain, Vincenzo Nibali, Sean Kelly, Joaquim Rodríguez und Oscar Freire an dem Rennen teil. Eine große Reportage mit zahlreichen Trainingsoptionen, Top-Touren und Tipps finden Sie der RennRad-Ausgabe 10/2023.



BUCH: DIE WELT DES PROFI-RADSPORTS

NUR ALLES ZÄHLT VON RALPH DENK: EINBLICKE DES BORA-HANSGRÖHE-TEAMCHEFS

Im Jahr 2018 gewann der Slowake Peter Sagan im April mit Paris-Roubaix das erste „Monument“ für das deutsche Team Bora-Hansgrohe. 2022 siegte der Australier Jai Hindley als Kapitän beim Giro d'Italia – und holte damit den ersten Sieg bei einer Grand Tour für den Raublinger Rennstall. Wie es dazu kommen konnte, darüber berichtet Ralph Denk gemeinsam mit dem Autor Tim Farin in dem Buch „Nur alles zählt. Über Mindset und Erfolg im Profiradsport“. Denk gewährt dabei auch Einblicke in seine persönliche Lebenseinstellung, seine Prinzipien und seinen Weg vom gelernten Kunststoffformgeber bis zum Gründer und Teamchef des derzeit einzigen deutschen WorldTour-Teams. Er beschreibt unter anderem sehr detailliert, wie er selbst versuchte, Radprofi zu werden, später als Teamchef den damaligen Weltmeister Peter Sagan in sein Team holte und wie er und seine Mitarbeiter mit Doping als Risiko umgehen. Das Buch umfasst insgesamt 208 Seiten und erscheint im Münchener Riva-Verlag. **Der Preis: 19,00 Euro.**

Fotos: Sportgraf, Jens Schelbe

BEMER
Cyclassics
HAMBURG



**DEUTSCHLANDS
GRÖSSTES
RADSPORTFESTIVAL**

www.cyclassics-hamburg.de



8 . S E P T E M B E R 2 0 2 4
C Y C L E T H E C L A S S I C



T



U R

D ' E R I T R E A



**ACHT TAGE, 550 KILOMETER, IN
ERITREA – VON DER 2300 METER
HOCH GELEGENEN HAUPTSTADT
ASMARA BIS ANS MEER: EINE
BESONDERE RAD-REISE.**

DIE REPORTAGE



T O U R

D'ÉRITREA



Das, was vor uns liegt – dieser Traum jedes Radfahrers, dieses „Monster“ unter den Abfahrten – ist absolut surreal: 2,2 negative Kilometer. 2200 Meter Höhenunterschied durch enge Serpentinien und tropischen Regenwald. Es nieselt. Der dunkle, schmale Streifen Asphalt in der grünen Landschaft dampft. Darum herum: Baumriesen und Nebel. Wir stehen oben am höchsten Punkt, an einer ganz besonderen Wegscheide. Der Reiseführer beschreibt die Abfahrt, die vor uns liegt, als „dizzy downhill trip“. Eigentlich sollten wir von hier bis ans Rote Meer sehen können – doch heute umhüllt uns dichter Nieselregen. Die Sonne steht schon hoch am Himmel. Wir sind spät dran. Heute, während unserer „Königsetappe“ durch dieses fremde Land. Die Daten unserer Tagestour: 115 Kilometer und 2350 Höhenmeter. Wir fahren unserem Zeitplan um mehr als zwei Stunden hinterher. Nun sind wir – hungrig und durstig – hier an der Abzweigung, an der die berühmte Straße hinunter nach Filfil – in eine andere Welt – führt. Die Abfahrt ist quasi endlos. Doch: Sie ist auch ganz anders als erwartet. Wir kommen nicht, wie wir es erhofft hatten, in den „Flow“ – den mentalen Rauschzustand des vollkommenen Aufgehens im Moment. Nein, das Gegenteil passiert. Jeder von uns hat Angst. Denn: Da es lange nicht mehr geregnet hat, ist der Asphalt vor und unter uns extrem rutschig. Wir fahren verkrampft ab wie „auf rohen Eiern“.

Abfahrt, Wüste, Dschungel

Wir kühlen immer stärker aus. Jede Kurve ist ein Risiko. Die Angst wegzurutschen, wächst und wächst. Immer wieder müssen wir auf fast null km/h abbremsen und Geröllhalden und abgerutschte Fahrbahnteile umfahren. Die Regenfälle haben zu etlichen Erd-rutschen geführt. Deshalb kommt uns kein einziges Auto entgegen. Wir sind ganz allein. Wir haben die Straße für uns. Oder besser gesagt: Das, was noch davon übrig ist. Irgendwann, nach vielleicht der halben Strecke der Abfahrt, können wir nicht mehr. Es ist dunkel – und wir sind halb erfroren. Vor einem Haus halten wir an und fragen, wo das nächste Hotel ist. Hier können wir nicht bleiben. Wir rollen weiter – bis wir eine verlassene Ranger-Station neben der Straße sehen. Die Fenster sind zerschlagen. Doch wir sind zu müde, um ängstlich zu sein. Wir steigen ab, nehmen unser Gepäck von den Rädern und versuchen, es uns gemütlich zu machen. Wir haben eh keine andere Wahl.

Weiterfahren ist gerade keine Option. Wir hängen unsere klammen nassen Radklamotten auf und breiten unsere Schlafsäcke aus – hier in dieser baufälligen Hütte, umgeben von Dschungel und Nebel. Erst beim nächsten Sonnenaufgang – nach einer kalten Nacht – lichtet sich der Nebel und wir können die restliche Abfahrt endlich genießen. Aus dem dichten Regenwald tönt Vogelgezwitscher, es ist dampfig warm. Die Luft riecht wunderbar. Die Straße ist leer. Treten ist nicht notwendig. Die Schwerkraft trägt uns bergab. Die Glückshormone in uns fließen – gefühlt – in Strömen. Dies ist wie eine Neugeburt. Wie pures Glück. Irgendwann sind wir unten. In einer anderen Welt. Das ganze Land ist für uns eine neue Erfahrung. Eritrea gilt als das Nordkorea Afrikas. Warum sollte man durch solch ein Land mit dem Fahrrad reisen? Darf man das überhaupt? Wir vier Freunde hatten die Idee dazu schon vor Ewigkeiten. Nach und nach wurde aus der Idee ein Plan – und irgendwann Realität. Vor etlichen Jahren ist mir zufällig ein Reisebericht über Asmara in die Hände gefallen. Nur: Ich glaube nicht an Zufälle. In dem Report sind fast nur Fahrräder zu sehen. Menschen auf Fahrrädern, soweit das Auge reicht. Die Szenen zeigen das Leben in Asmara, der Hauptstadt von Eritrea. Welche Rolle spielt das Rad dort – und warum? Für den Stellenwert von Fahrrädern in der eritreischen Gesellschaft sind vor allem die Italiener mitverantwortlich. Zwischen 1890 und 1941 war das Land eine italienische Kolonie. Die Besatzer brachten Eritrea nicht nur Brauereien, Krankenhäuser und die überwiegende Enteignung der einheimischen Bevölkerung, sondern auch das Fahrrad. Als Postfahrzeug sollte es in ihrer neuen Kolonie dienen. Doch: Es dauerte nicht lange, bis die Räder auch zunehmend als Sportgeräte genutzt wurden. Die Zahl der Radrennen – und der Rennfahrer – explodierte. Schon länger waren wir auf der Suche nach einer Reise, die unsere Sicht auf die Welt verändern kann. Eritrea ist ein ungewöhnliches Reiseziel. Seit der Unabhängigkeit des Landes 1993 regiert Präsident Isayas Afewerki mit harter Hand – und größtmöglicher Abschottung vom Rest der Welt. Eine legale Ausreise ist für den Großteil der Menschen nicht möglich. Die Männer müssen einen zeitlich teils unbegrenzten und oft kaum bezahlten Wehrdienst ableisten. Deshalb flüchten immer mehr Bürger aus dem Land. Der UNO-Menschenrechtsrat wirft dem Regime regelmäßig



schwere Menschenrechtsverletzungen vor. Amnesty International berichtet immer wieder von politischen Gefangenen. Doch 2018 kam es zu einer entscheidenden Änderung – einer Verbesserung für die gesamte Region: Achtzehn Jahre nach dem finalen Kriegsende wurde endlich zwischen Eritrea und Äthiopien ein Friedensvertrag geschlossen. 1937 wurde das erste offizielle Rennen in Asmara ausgetragen. Doch erst zwei Jahre später durften erstmals auch Eritreer daran teilnehmen. Damals herrschte der „Duce“ Benito Mussolini über Italien und damit auch über Eritrea. Natürlich waren sich die Italiener ihrer Überlegenheit sicher. Der Sieg der eigenen Landsmänner im Exil wurde vorausgesetzt. Doch: Es kam anders. Schon beim ersten „gemischtrassigen“ Radrennen gewann ein Eritreer – Ghebremariam Ghebru. Mit dieser Leistung schockte er das italienische Lager. Für die Einheimischen wurde dieser Tag zu einem Fest: Sie hatten die hochmütigen Kolonialisten vorgeführt. Nach und nach wurden die Radrennen größer und wichtiger. 1946 wurde dann erstmals der an den Giro d'Italia angelehnte Giro dell'Eritrea ausgetragen. Eritreer waren jedoch von der Teilnahme ausgeschlossen. Vermutlich waren Ghebrius Sieg 1939 und der sich daraus entwickelnde anhaltende Stolz der Ausgangspunkt dafür, dass sich der Radsport in Eritrea zu einer Art „Ersatzreligion“ aufschwang. Dass er genau das auch noch heute – viele Jahrzehnte später – zu sein scheint, hat nichts mehr mit dem Widerstand der Kolonialisierten gegen ihre Besatzer zu tun. Heute ist das Radfahren in Eritrea nicht mehr bloß ein traditionelles Symbol nationaler Identität, sondern für viele ein Stück Freiheit. Diese Wertschätzung wollten wir selbst sehen und erleben – genau wie dieses abgeschottete, besondere Land

und seine Menschen. Wir, das sind Toni, Luigi, Gregor und ich – Thilo. Unsere Ausstattung: Gravelbikes mit Bikepacking-Taschen, in denen eine Grundausrüstung aus Kleidung, Essen und mehr verstaut ist. Unser Grob-Plan: Wir wollen auf den Rädern unterwegs sein und dabei so viel von dem Land sehen wie möglich. Anders gesagt: Kilometer, Höhenmeter, Sightseeing und Erlebnisse. Die Route: Von Asmara aus wollen wir eine große Runde fahren und dabei nach und nach die größeren Städte ansteuern.

Reise & Erlebnisse

Nach Asmara zu kommen ist kein Problem. Das Problem sind die Genehmigungen. Für alle anderen Städte braucht man Reise genehmigungen, die von Beamten des Tourismusministeriums unterschrieben sein müssen. Etliche Berichte über lange Bearbeitungszeiten und willkürliche Vergaben beunruhigen uns. Über Instagram kontaktieren wir einige einheimische Radsportler. Wochen später antwortet uns Metkel, ein Profi-Rennfahrer: „Super, dass ihr kommt. Das ist alles kein Problem. Meldet euch, wenn ihr in Asmara seid.“ Vier Wochen später geht es los. Wir fliegen über Kairo nach Asmara. Die Einreise klappt problemlos. In Asmara gehen wir direkt zum Tourismusministerium. Hier entscheidet sich das Schicksal unserer Reise. Statt geheimdienstartiger Fragen gibt es nur ein freundliches Lächeln. Wir bekommen alle nötigen Visa – aber nur für den östlichen Teil des Landes. Noch am selben Tag erhalten wir unsere Reise genehmigungen. Das war einfacher als gedacht. Unsere ersten Tage in Eritrea verbringen wie in Asmara. Die Hauptstadt liegt rund 2300 Meter über dem Meer. Etliche Cafés und Restaurants säumen die breiten Straßen. Die meisten Menschen sind auf





RADSPORT IN AFRIKA

In einigen Ländern des afrikanischen Kontinents, und vor allem in Ostafrika, ist der Straßenradsport sehr beliebt – Tendenz steigend. Auch aus diesem Grund wurde die Straßen-WM 2025 an Ruanda vergeben. Ruanda ist – ebenso wie Eritrea und Burkina Faso – eine Radsportnation. Auch das größte Radrennen Afrikas findet jedes Jahr in dem ostafrikanischen Binnenland statt: die Tour du Faso. Ein weiteres großes afrikanisches Rennen: die Tour du Sénégal. Auch ein deutsches Team nahm hier bereits teil: Embrace The World. Das Team fährt nicht nur regelmäßig bei afrikanischen Rennen mit, sondern ist auch darauf ausgerichtet, Spenden zu sammeln und diese dann vor Ort in Afrika zu verteilen. Eine Reportage zur Teilnahme des Teams an der Tour du Sénégal finden Sie in unserer Ausgabe 5/2020. Das wohl zweitgrößte Rennen Afrikas: die Tour du Ruanda. Sie ist auch ein Beispiel dafür, wie der Sport Menschen vereinen kann. 1994 wurden in Ruanda innerhalb von drei Monaten bis zu eine Million Menschen ermordet. 97 Prozent der Opfer waren Tutsi, die Hälfte waren Kinder. Heute gilt Ruanda als eines der sichersten Länder Afrikas und weist seit Jahren ein hohes Wirtschaftswachstum auf. Die Tour du Ruanda ist auch ein politisches Projekt. Eines, das helfen soll, gesellschaftliche Risse zu kitten und Stolz zu wecken. Eine große Erlebnis-Reportage zu dem Etappenrennen finden Sie online hier: www.bit.ly/RennRad-Reportage-Ruanda





Fahrrädern unterwegs. Wir genießen besten Espresso und perfekte Pasta mit der Note „zu scharf“. Die Hauptstadt bietet eine einzigartige moderne Architektur mit einem Hauch sozialistischem Prunk. Uns wird schnell klar, warum die UNESCO Asmara als Weltkulturerbe aufführt. Wir treffen uns mit Metkel, der auf unsere Instagram-Anfrage geantwortet hatte. Zusammen essen wir zu Abend – und gehen unsere geplante Route durch. Zuletzt überreicht er uns noch ein besonderes Geschenk: eine lokale SIM-Karte. Dies stellt die einzige Möglichkeit dar, innerhalb Eritreas mit dem Handy zu kommunizieren. Für Touristen ist eine solche SIM eigentlich gar nicht zu bekommen. Der nächsten Morgen. Abfahrt. Dies wird unser erster Tag „on the road“. Unsere Gravelräder sind voll beladen. Wir haben genug Verpflegung und pro Person je fünf Liter Wasser dabei. Auch hinter den Stadtgrenzen von Asmara changieren die Gerüche zwischen Abgasen und Essen aus Garküchen. Neunzig Kilometer liegen vor uns. Unser Tagesziel heißt Keren, die zweitgrößte Stadt Eritreas, berühmt für ihren Kamelmarkt. Nach und nach begegnen uns etliche junge Rennradfahrer auf ihren morgendlichen Trainingsfahrten. Schon jetzt sehen und erleben wir, welchen Stellenwert dieser Sport hier hat. Das Fahrrad ist nicht nur Symbol des Nationalstolzes – es ist auch das der Freiheit. In diesem Fall ist die Aussage nicht nur symbolisch, sondern ganz konkret: Sich dem professionellen Weg des Radsports zu verschreiben, bedeutet hier die Chance auf Freiheit. Denn: Nur erfolgreiche Athleten – auch und vor allem Rennradfahrer – dürfen das Land legal verlassen und reisen, um Rennen auf der ganzen Welt zu fahren. Radrennen zu fahren, ist hier ein Nationalsport. Und es ist ein Ausweg – eine Option des Aufstiegs. Erfolgreiche Radsportler sind hier Superstars, Nationalhelden. Der aktuell bekannteste ist noch jung und der Hoffnungsträger einer ganzen Nation. Ein Top-Talent des internationalen Radsports: Biniam Girmay. Der heute 23-Jährige wurde in Asmara geboren. Schon in der U19-Klasse wurde er im Jahr 2018 dreifacher Afrika-meister: Er siegte im Straßenrennen, im Einzelzeitfahren und im Mannschaftszeitfahren. Im selben Jahr gewann er in Belgien die erste Etappe des Junioren-Rennens Aubeil-Thimister-Stavelot –



vor dem damals quasi unschlagbaren „Jahrhundert-Talent“ Remco Evenepoel. Auch in seinem ersten Rennen im Erwachsenenbereich, bei der Rundfahrt Tropicale Amissa Bongo 2019 in Gabun, holte er sich gleich einen Sieg. 2021 gewann Girmay im WM-Straßenrennen der U23 die Silbermedaille. Im Frühjahr 2022 siegte er bei Gent–Wevelgem im Sprint aus einer vierköpfigen Ausreißergruppe – und war damit der erste Radprofi aus Afrika, der einen Klassiker gewann. Sein nächster Erfolg: ein Etappensieg beim Giro d'Italia 2022 – als erster Eritreer in der Giro-Geschichte. Auch Natnael Tesfatsion, Merhawi Kudus und Amanuel Ghebreigzabhier fahren aktuell in der ersten Liga des Radsports – in World-Tour-Teams. Die Trainingsbedingungen in ihrer Heimat Eritrea sind besonders: Zwar gibt es nicht sehr viele asphaltierte Straßen, doch außerhalb der Städte hält sich der motorisierte Verkehr oft in sehr engen Grenzen. Zudem sorgt die Landschaft für ein sehr anspruchsvolles Trainingsrevier: Das Land ist in weiten Teilen sehr hügelig. Plus: Hier kann man aufgrund der Höhenlage parallel von den positiven Effekten eines Höhentrainingslagers profitieren. Der geringe Sauerstoffpartialdruck führt dazu, dass der Körper bei einem Atemzug weniger Sauerstoff aufnehmen kann. Die Atemfrequenz und die –tiefe erhöhen sich. Das Atemminutenvolumen nimmt zu. Zudem steigt die Aktivierung des Sympathikusnervs und damit die Herzfrequenz sowie die Menge des Blutes, das pro Minute durch den Körper transportiert wird. Da dieser Ausgleich des Sauerstoffanteils im Blut nicht dauerhaft aufrechterhalten werden kann, beginnt der Körper nach etwa zwei bis fünf Tagen, sich auf andere Weise anzupassen: durch eine verbesserte Kapillarisation und die Steigerung der wichtigen Blut- und Erythrozyten-Produktion.

T O U R D'ERITREA

”

**RADRENNEN ZU FAHREN IST
HIER EIN NATIONALSPORT.
UND ES IST EIN AUSWEG –
EINE OPTION DES AUFSTIEGS.
ERFOLGREICHE RADSPORTLER
SIND HIER SUPERSTARS, SIE
SIND NATIONALHELDEN.**



HÖHENLAGE: TRAINING & EFFEKTE

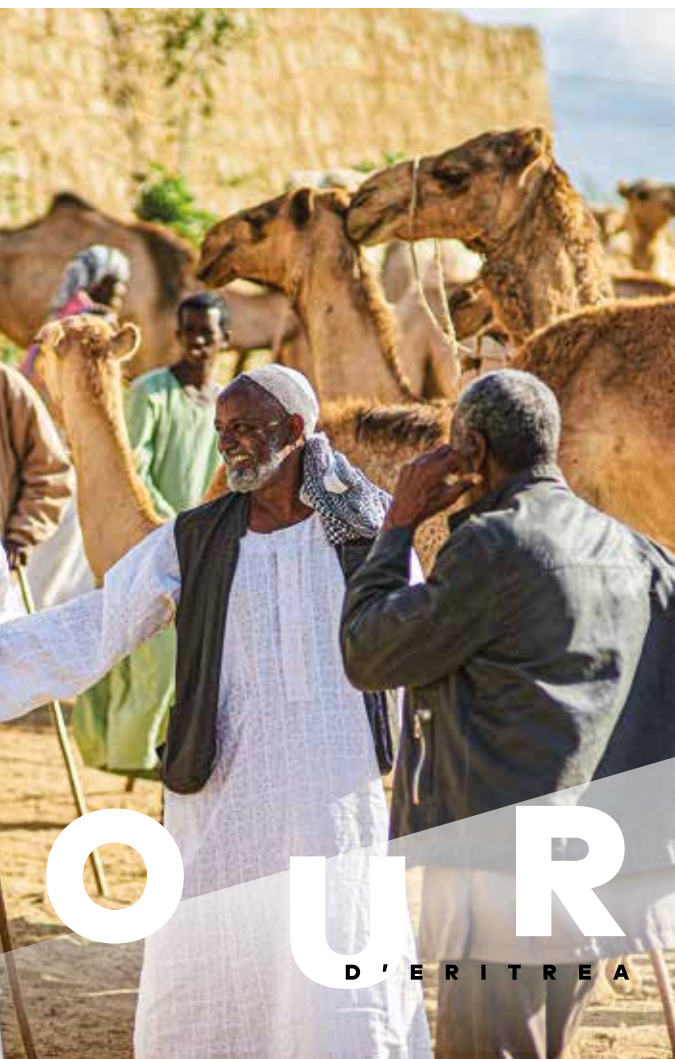
Höhentrainingslager gehören gerade im Ausdauerbereich bei Profisportlern schon seit Jahrzehnten zum Training dazu. Eine dortige Konditionierung kann zu einer erhöhten Leistungsfähigkeit unter Normalbedingungen führen. Auf Seehöhe beträgt der Sauerstoffanteil der Luft rund 21 Prozent. Dieser Wert bleibt grundsätzlich konstant – in der Höhe nimmt der Luftdruck jedoch ab und reduziert damit den absoluten Sauerstoffgehalt in der Luft, sodass auf rund 2000 Metern über dem Meer nur noch rund 17 Prozent Sauerstoff verfügbar sind. Mit der Höhe vermindern sich auch die Dichte und der Druck der Luft. Mit dem niedrigeren Luftdruck sinkt der Sauerstoffpartialdruck. Der Körper kann durch die Abnahme des Sauerstoffpartialdrucks in der Luft bei einem Atemzug weniger Sauerstoff aufnehmen und versucht, diesen Sauerstoffmangel zu kompensieren: Die Atemfrequenz und -tiefe erhöhen sich. Das Atemminutenvolumen nimmt zu. Zudem steigt die Aktivierung des Sympathikusnervs – und mit ihr die Herzfrequenz und die Menge des Blutes, das pro Minute durch den Körper transportiert wird. Da dieser Ausgleich des Sauerstoffanteils im Blut nicht dauerhaft aufrechterhalten werden kann, beginnt der Körper nach etwa zwei bis fünf Tagen, sich auf andere Weise anzupassen: durch eine verbesserte Kapillarisation und die Steigerung der Blutproduktion. Ein tatsächlicher Anstieg der Erythrozytenanzahl ist allerdings erst nach etwa ein bis zwei Wochen nachzuweisen. In mehreren Studien konnte gezeigt werden, dass die Hämoglobinmasse in einer Höhe von rund 2000 Metern über dem Meer um rund ein Prozent pro 100 Stunden Aufenthalt ansteigt. Durch die erhöhte Hämoglobinmasse verbessert sich die maximale Sauerstoffaufnahme, VO_{2max} . Zu einer Leistungsverbesserung tragen potenziell auch die gesteigerte Kapillarisation der Muskulatur und Veränderungen des Muskelstoffwechsels bei. Das Zeitfenster der potenziell erhöhten Leistungsfähigkeit ist allerdings kurz. Ein Höhentrainingslager sollte idealerweise im Zeitraum von rund drei bis fünf Wochen vor dem Saisonhöhepunkt abgeschlossen sein. Extrem wichtig ist zudem eine Akklimatisierungsphase zu Beginn des Aufenthalts in der Höhe. Die Trainingsdauer sollte in dieser Phase ebenso wie die Intensität sehr gering sein. Gerade während dieser Zeit sind Probleme wie leichte Kopfschmerzen, Müdigkeit und trockene Schleimhäute nicht selten. Diese sollten jedoch schnell abflauen. Generell gilt: Je höher man lebt beziehungsweise trainiert, desto größer sind die Belastungen für den Körper. Und desto größer ist das Risiko für potenzielle Probleme. Ein potenzieller Einstieg in das Höhentraining kann die Life-High-Train-Low-Methode sein: in der Höhe übernachten, im Tal trainieren. Gängig für solche Trainingslager sind Höhen zwischen 1800 und 2800 Metern. Geht man noch höher hinauf, steigt das Risiko für eine verschlechterte Regeneration und Schlafstörungen stark an. Die gängige optimale Dauer: drei bis vier Wochen. Dies kann das Gesamthämoglobin um bis zu acht Prozent steigern. Eine solche Steigerung kann zu einer Erhöhung der VO_{2max} um bis zu vier Prozent führen. Weitere Tipps, Studien und etliche Trainingspläne bieten wir in einem großen digitalen Trainings-Sonderheft: www.bit.ly/bva-shop-training

Hochland & Meer

Viel spricht dafür, dass das Land zukünftig noch sehr viel mehr erfolgreiche Radsportler hervorbringen wird. Oder wie es Bernard Hinault, der französische fünfmalige Tour-de-France-Sieger, im Hinblick auf die Fähigkeiten der Eritreer in den Bergen formulierte: „Eritreer sind die neuen Kolumbianer.“ Je weiter wir uns von der Stadt entfernen, desto ursprünglicher wird die Landschaft um uns herum. Wir sehen: strohgedeckte Lehmhütten, riesige Baobab-Bäume und Kakteen, violett blühende Jacaranda-Bäume – und ansonsten sehr viel Braun und Beige. Wüste, Erde, Steine, Weite. Die Straßen sind gut, es herrscht kaum Verkehr. Wir haben genug Zeit, um uns auf die Landschaft zu konzentrieren. Rostende Panzerwracks am Straßenrand und ein einasphaltiertes Kalaschnikow-Magazin erinnern an die langen Zeiten des Krieges. In jeder Siedlung, in die wir kommen, laufen uns laut schreiende Kinder entgegen und hinterher. Sie klatschen uns ab und feuern uns mit „Dai-Dai-Dai“-Rufen an. Zeitweise erfasst uns Euphorie. Doch nach und nach werden wir immer langsamer. Die Sonne steht jetzt direkt über uns hoch an einem wolkenlosen Himmel. Die Temperatur: 40 Grad im Schatten. Am Nachmittag erreichen wir Keren. Die Stadt ist arabisch geprägt: Männer grüßen uns mit „Salam“. Frauen ziehen ihre Schleier vors Gesicht. Wir brauchen die Pause dringend. Den Schatten, das Wasser, den Tee, die Reisgerichte. Der nächste Morgen. Es ist der Tag des Kamelmarkts. Hunderte Tiere werden angepriesen, be-



gutachtet, verkauft. Viele der Preis-Verhandlungen werden lange und laut geführt. Das Vorführen der Tiere vor potenziellen Kunden versetzt einen zurück in eine Zeit, in der jedes Geschäft mit einem Handschlag besiegelt wurde. Wir verlieren uns in diesen Szenen, diesem Markt, dieser Stadt – und der Zeit. Viel später als geplant reißen wir uns los und verlassen die Stadt. Uns allen ist klar: Dies wird ein langer Tag auf dem Rad werden. Es ist der Tag des Regens und der 2,2 Höhen-Kilometer umfassenden „Monster-Abfahrt“. Die folgende Nacht werden wir in einer verlassenen Hütte in unsere Schlafsäcke gewickelt verbringen. Der nächste Morgen bringt einen Wetterwechsel. Wieder ist der hellblaue Himmel wolkenlos. Schon morgens gilt: kein Schatten, nirgends. Wir fahren in der Tiefebene – und erreichen die Hauptstraße, die nach Massawa führt. Zeit für die erste Pause. Vor einem Café-Stand am Straßenrand halten wir an, suchen uns einen Platz im Schatten eines Baumes und genießen Omeletts, Brot, Cola und süßen Kaffee. Aufsitzen. Weiterfahren. Wir sind auf dem Weg ans Meer. Ab hier ist es fast nur noch flach. Unser Ziel Massawa liegt am Roten Meer. Die Altstadt liegt auch rund zwei Jahrzehnte nach dem Kriegsende noch in Trümmern. Zwischen diesen Ruinen finden wir eine Art einfaches Restaurant. Dort wird uns ein Mahl aufgetischt, wie wir es hier nicht erwartet hätten: fangfrischer Fisch mit Zitrone und Pfeffer aus dem Tonbackofen. Danach lädt uns die Besitzerin zu einer



traditionellen Kaffeezeremonie ein. Sie erzählt uns von einem Vorkriegs-Massawa, das wohl paradiesisch war. Seeleute aus aller Welt waren hier, es wurde viel gefeiert, alle hatten Arbeit. Die Gegenwart ist eine andere. Doch der Friedensvertrag gibt den Menschen Hoffnung. Mehr Touristen und mehr Schiffe – das könnte die Stadt retten, sagt sie. Wir übernachten in der Altstadt. Am nächsten Morgen folgen wir einer Straße, die an einer lokal berühmten Bahnlinie entlang zurück ins Hochland führt. Wir sehen: einst prunkvolle, heute verfallene Bahnhöfe mitten im Nichts. Es sind Reste der wirtschaftlichen Vision der einstigen Kolonialmacht. Zurück auf dem Weg zum Hochplateau passieren wir noch zwei Städte südlich von Asmara: Dekemhare und Mendefera. Wir verlassen die Hauptstraße und folgen einer idyllischen, kaum befahrenen Strecke durch ein fruchtbares Tal voller Kamele. Nach und nach wechselt das wellige Schotterband seine Farbe: von grau zu braun und blutrot. Wir passieren einen Stausee, weite Felder und Äcker. Die Italiener bauten dieses Gebiet zum Zentrum der Lebensmittelindustrie aus. Auch Weinreben wurden eingeführt – und wachsen noch heute an den Hängen des Tals. Am Abend probieren wir einen starken eritreischen Wein. Dazu gibt es scharfes Ziegenfleisch auf traditionell-säuerlichem Brotfladen. Das Internetcafé nebenan ist voll mit jungen Leuten. Sie schauen türkische Soaps und versuchen mit ihren Smartphones Zugang zur Welt da draußen zu bekommen – in Modemgeschwindigkeit. Wir brechen auf zu unserer letzten Etappe auf dem Rad. Es geht vor allem bergauf. Acht Tage sind vergangen, seit wir Asmara verlassen haben. Nun rollen wir wieder in Richtung der Hauptstadt des Landes mit ihren rund 960.000 Einwohnern. Metkel und sein Teamkollege

O U R
D'ERITREA



Merone kommen uns auf Rennrädern entgegen. Neben ihnen fährt ein eritreischer Nationalheld: Daniel Teklehaimanot. Hier ist er eine lebende Legende. 2015 trug er als erster Afrikaner das gepunktete Trikot des besten Bergfahrers der Tour de France. Zwischen 2008 und 2018 war er Radprofi. Aktiv ist er heute noch. Bei den nationalen Meisterschaften 2023 fuhr er auf Rang 25. Für uns ist es eine Ehre, die letzten Kilometer mit ihm gemeinsam zu fahren. Wir – verstaubt und erschöpft auf unseren Gravelbikes – neben uns die Profis mit ihren blitzenden Rennmaschinen. Jeder entgegenkommende Radfahrer grüßt unsere Begleiter mit einem lauten Hallo. So fahren wir in die Hauptstadt Asmara ein. In jenen Ort, in dem unsere Reise begann – und in dem sie nun endet. Wir haben hier so viel erlebt, dass es noch lange dauern wird, dies alles zu verarbeiten. Diese Weite, dieser Enthusiasmus, diese Kultur, diese Landschaften und diese Bedeutung des Fahrrads findet man wohl nirgends sonst auf der Welt. In Eritrea ist der Radsport schon fast eine Religion. //

ERITREA: LAND TOUREN & TIPPS

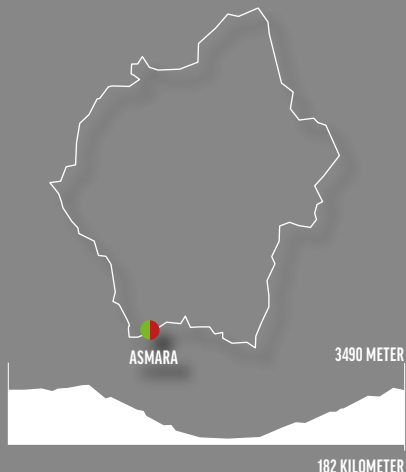


Seit dem Friedensschluss mit Äthiopien ist es einfacher geworden, nach Eritrea zu reisen. Zu entdecken gibt es einiges. Für die meisten ist das kleine Land im Nordosten Afrikas ein weißer Fleck. Der jahrzehntelange Kriegszustand hat Eritrea zu einem der ärmsten und am stärksten abgeschotteten Länder der Welt gemacht. Kaum jemand kennt die grandiose Berglandschaft des zentralen Hochlands – oder weiß, dass man auf den 155 Kilometern zu den langen Sandstränden am Roten Meer durch drei Klimazonen fährt. Oder dass man immer noch sehen und vor allem schmecken kann, warum die 2300 Meter hoch gelegene Hauptstadt Asmara früher „das kleine Rom“ genannt wurde. Im Jahr 2018 wurde der Friedensvertrag mit dem Nachbarland Äthiopien unterzeichnet, verbunden mit der Hoffnung auf etwas mehr Öffnung – auch wenn noch immer regelmäßig Menschenrechtsverletzungen angeprangert werden. Offiziell besitzt das Land eine demokratische Verfassung, de facto ist es jedoch eine Diktatur. Der Staatspräsident Isayas Afewerki gilt als einer der

brutalsten Herrscher der Gegenwart. Andererseits gilt Eritrea mit als sicherstes Reiseland Afrikas – immer mehr Reiseveranstalter haben Touren in das Land im Programm. Vor allem die Hauptstadt Asmara gilt als sehr sicher. Die Kriminalität im gesamten Land ist niedrig. Vor Reisen in die Grenzgebiete zu den Nachbarländern Äthiopien und Sudan wird dagegen durch das Auswärtige Amt gewarnt. Eingereist werden sollte zudem nur über den Luftweg. Von Deutschland aus benötigt man rund elf Stunden bis nach Eritrea. Insgesamt gibt es fünf Fluggesellschaften, die von Deutschland nach Eritrea fliegen. Die beliebteste Verbindung ist die vom Flughafen in Frankfurt am Main zum Flughafen der Hauptstadt Asmara. Zu den beliebtesten Sehenswürdigkeiten des Landes gehören vor allem in Asmara die Sankt-Josephs-Kathedrale, die Al-Qualfa-al-Rashidin-Moschee, das Fiat-Tagliero-Gebäude, die koptische Kirche Kidane Mehrat sowie das Fort Baldissera, eine Festung auf einem Hügel am Stadtrand. Abseits der Hauptstadt zählen besonders die antike Stadt Adulis mit ihrem alten Hafen und die Dahlak-Inseln zu den touristischen Highlights.

ASMARA - GHINDA - WOKI - ASMARA

182 Kilometer | 3490 Höhenmeter
Startort: Asmara
GPS-Daten: www.bit.ly/asmara-tour



ASMARA - NAKFA

232 Kilometer | 2690 Höhenmeter
Startort: Asmara
GPS-Daten: www.bit.ly/asmara-nakfa



ASMARA - MASSAWA

122 Kilometer | 710 Höhenmeter
Startort: Asmara
GPS-Daten: www.bit.ly/asmara-massawa



FOTO: Mathias Gartner



VAILLANT DISC 10.0 EA
~~4.499 €~~ 3.999 €

RADON
WWW.RADON-BIKES.COM

Alle Preise verstehen sich als Endpreise inkl. MwSt.. Irrtümer, Druckfehler, Preisänderungen & Liefermöglichkeiten vorbehalten! Nur solange der Vorrat reicht. Sitz der Gesellschaft: H&S Bike-Discount GmbH | Konrad-Zuse-Str. 20 | 53501 Grafschaff

TOUR / DIVIDE

U LTRA
S PORT
A BENTEUEER



EINMAL DURCH DIE USA, VON KANADA NACH NEW MEXIKO. 4400 KILOMETER, 60.000 HÖHENMETER, IM GELÄNDE, OHNE TEAM, OHNE JEDE HILFE – IN 14 TAGEN, DREI STUNDEN UND 23 MINUTEN. DIE TOUR DIVIDE AUS DER SICHT DES SIEGERS.

Text: David Binnig **Fotos:** Nils Laengner

Mit 30 km/h fährt er hinein – keine 20 Meter weit. Es dauert zwei Sekunden, bis er steht. Nichts mehr an seinem Rad dreht sich. Innerhalb weniger Radumdrehungen hat sich das Gewicht seines mit Gepäck beladenen Rades fast verdoppelt. Mit einem grauen Matsch, der nicht nur aussieht wie Zement, sondern auch fast genauso zäh ist. Es ist ein Matsch, wie man ihn in Mitteleuropa wohl nicht kennt. Ein Matsch aus einer anderen Welt. Dies ist der Matsch des „Great Divide Basin“: eine Mondlandschaft, ein totes Land, eine Anderswelt, im Südwesten des am dünnsten besiedelten US-Bundestaates, Wyoming. Diese andere Welt begann hinter Atlantic City – und endet erst nach rund 150 Kilometern. 150 Kilometer ohne Stadt, ohne Dorf, ohne Straße, ohne Laden, ohne Tankstelle, ohne Stromleitung, ohne Baum, ohne Hügel. Dies ist das Nichts, die große Weite. Eine Weite aus Sand und Kies und ein paar Gräsern und niedrigen Büschen dazwischen.

Distanzen & Ziele

Dies ist ein Streckenabschnitt des längsten Offroad-Extremdistanz-Radrennens der Welt: der Tour Divide. Dessen Daten: 4400 Kilometer, 60.000 Höhenmeter. Die Strecke führt vom kanadischen Banff einmal quer durch die USA bis Antelope Wells in New Mexiko. Die bisherige Strecken-Rekordzeit: 13 Tage und 22 Stunden, aufgestellt von Mike Hall. Der Brite galt jahrelang als einer der besten Ultra-Radsportler der Welt. 2017 verunglückte er während eines Rennens in Australien bei einem Verkehrsunfall tödlich. „Der Streckenrekord war von Anfang an ein Ziel. Aber mir war schon zu Beginn klar: 20 Prozent dessen kannst du selbst beeinflussen – 80 Prozent stehen nicht unter deiner Kontrolle. Ich kann nur das tun, was die Natur und die Strecke erlauben. Ich bin den Elementen ausgeliefert“, sagt Ulrich Bartholmös. Er ist hier ein „Rookie“, ein Neuling. Dies ist seine erste Tour Divide.

TOUR / DIVIDE

Er kniet – in der Matschwüste des „Great Divide Basin“ – neben seinem Rad und kratzt mit einem kleinen Holzstock an den Schlammmassen, die sein Rad blockieren, herum. Zwischen den beiden Laufrädern, dem Rahmen und der Gabel existiert kein Millimeter, der nicht voller Schlamm wäre. Die Reifen sind nicht mehr zu erkennen. Sie sind vollständig von 30 Zentimeter dicken Matschschichten überzogen. Der Regen kam plötzlich und heftig. Erst ein heftiger Schauer, dann ein starker Dauerregen. Nun nieselt es – und hört nicht auf. Das Wasser macht die ganze Gegend zu einem einzigen riesengroßen Schlammloch. Der Boden ist so extrem pampig, dass man kaum noch gehen kann. Das Rad schieben ist unmöglich – schon nach einer Radumdrehung geht nichts mehr. „Meine Idee war, das Rad auf den Rücken zu nehmen und es zu tragen. Aber zusammen mit dem Gepäck und dem Schlamm war es so schwer, dass das kaum ging. Selbst das Gehen wurde unmöglich: Nach zwei Schritten hatte man drei, vier Kilogramm Schlamm unter jedem Schuh. Und: Man konnte nirgendwohin ausweichen. Es war nicht nur der Feldweg,



der unpassierbar war, sondern auch alles außen herum. Da gibt es kein Gras, nur offenen lockeren Boden. Pro Stunde kam ich einen bis 1,5 Kilometer voran. Dann war es auf einmal 21:30 Uhr abends. Bei Regen und sieben Grad. Wir waren in der Mitte des „Great Divide Basin“, zu dritt, Jens van Roost, Justinas Leveika und ich – 75 Kilometer in jede Richtung war einfach mal nichts. Ich habe angefangen, das Essen zu rationieren. Dann ist ein Wunder passiert: Mitten im Nichts stand ein Dixi-Klo auf einem Anhänger. Wir sind da rein, zu dritt, auf einmal einem Meter. Da saßen beziehungsweise standen wir dann von 23 Uhr abends bis neun Uhr morgens. Wir haben uns nicht nur vor dem Regen und dem Wind geschützt, sondern auch gehofft, dass der Boden zumindest etwas abtrocknet. Das war eine extreme, eine absurde Situation – da steckt man sprichwörtlich mitten in der Scheiße. Es hat 26 Stunden gedauert, das Basin zu durchqueren. Solche Sachen sind nicht planbar – und mental schwierig. Ich steckte im Schlamm fest, konnte nicht fahren, nicht tragen, nicht schieben, nichts. Aber ich war mental auf solche Stationen vorbereitet. Während zwei Wochen kann alles passieren – man hat keine andere Wahl, als es einfach zu akzeptieren und damit umzugehen. Während längerer Trainingseinheiten denke ich oft über verschiedene Szenarien nach: ‚Was machst du, wenn X, Y oder Z eintritt?‘ Solche potenziellen Lösungen schon im Kopf zu haben, hilft extrem dabei, mit stressigen Situationen gut umzugehen. Meine Ernährung während dieser zwei Wochen: Alles, was man an Tankstellen be-



**PRO STUNDE KAMEN WIR MAXIMAL 1,5
KILOMETER VORAN. ES HAT 26
STUNDEN GEDAUERT, DAS GREAT
BASIN ZU DURCHQUEREN.**

kommt und viele Kalorien hat. Schokoriegel, Haribos, kalte Mikrowellen-Hamburger und -Wraps. Die schmecken zwar widerlich, aber sind wenigstens herzhaft. Und das Ganze gefühlt tonnenweise. Ich habe jeden Tag eingekauft und dabei durchschnittlich 100 Dollar nur für Essen ausgegeben. Nach den zwei Wochen dann darüber nachzudenken, dass man 1500 Dollar fast nur für Schokoriegel ausgegeben hat – das ist schon verrückt. Das günstigste Hotel hat 150, das teuerste 300 Dollar gekostet, und das für nur zweieinhalb bis drei Stunden, die ich je darin verbracht habe.

Wüste & Weite

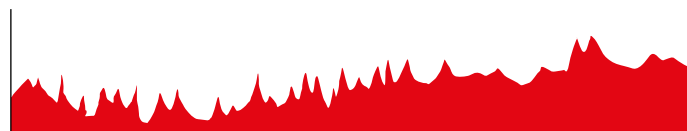
Zu dem Zeitpunkt als wir das Basin verließen, hatten wir ungefähr die Hälfte der Strecke hinter uns. Die Tour Divide begann am 9. Juni fast wie ein Groupride, also ohne jede Rennhektik. Allen war bewusst, was uns noch bevorsteht – und wie lange zwei Wochen sind. Die Strecke, das waren meist Feld- und Schotterwege, teils auch Pfade. Aber schon am ersten Tag mussten wir auf einem üblen Streckenabschnitt über den Koko-Claims-Pass. Auf einem schmalen Pfad, der durch ein riesiges Geröllfeld führt, über lose kindskopfgroße Steine. Zwei oder mehr Stunden lang versucht man da, sein Rad dort hochzuschieben – und kommt kaum vorwärts. Es hat, wie fast immer in der ersten Woche, durchgehend geregnet. Das bedeutet: Die Steine sind extrem rutschig und glitschig. Fast jeden Tag gab es so ein Hindernis oder mehrere. Später dann wurden die Anstiege immer länger. Es gab





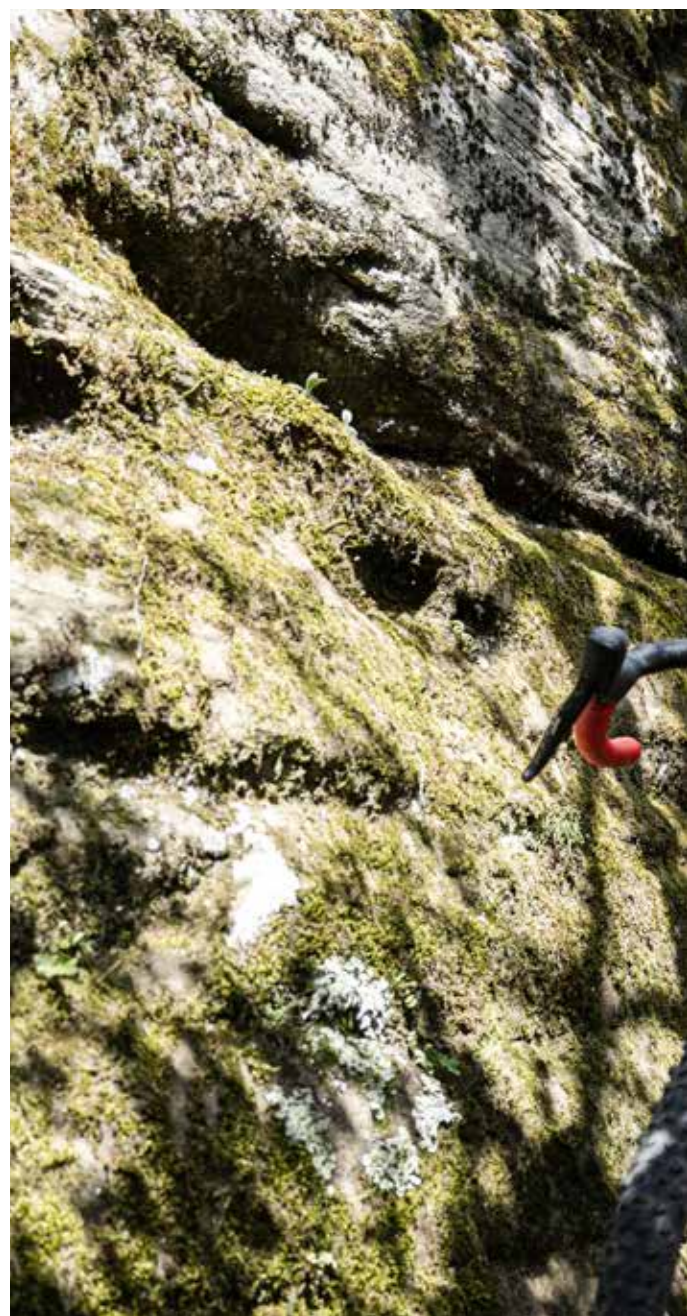
EVENT & STRECKE

Die Tour Divide gilt als das härteste Offroad-Bikepacking-Rennen der Welt. Im Jahr 2008 wurde die Tour Divide zum ersten Mal ausgetragen. Damit ist sie das älteste Ultracycling-Rennen, bei dem keine Unterstützung von außen erlaubt ist. Die Strecke ist in jedem Jahr gleich. Sie führt über 4400 Kilometer entlang der Rocky Mountains von Banff in Kanada bis nach Antelope Wells im US-Bundesstaat New Mexico, direkt an der Grenze zu Mexiko. Die Strecke verläuft zu 90 Prozent abseits befestigter Straßen und beinhaltet rund 60.000 Höhenmeter. Auf der gesamten Strecke treffen die Fahrer auf wilde Flusstäler, abgelegene Gebirgswildnis,

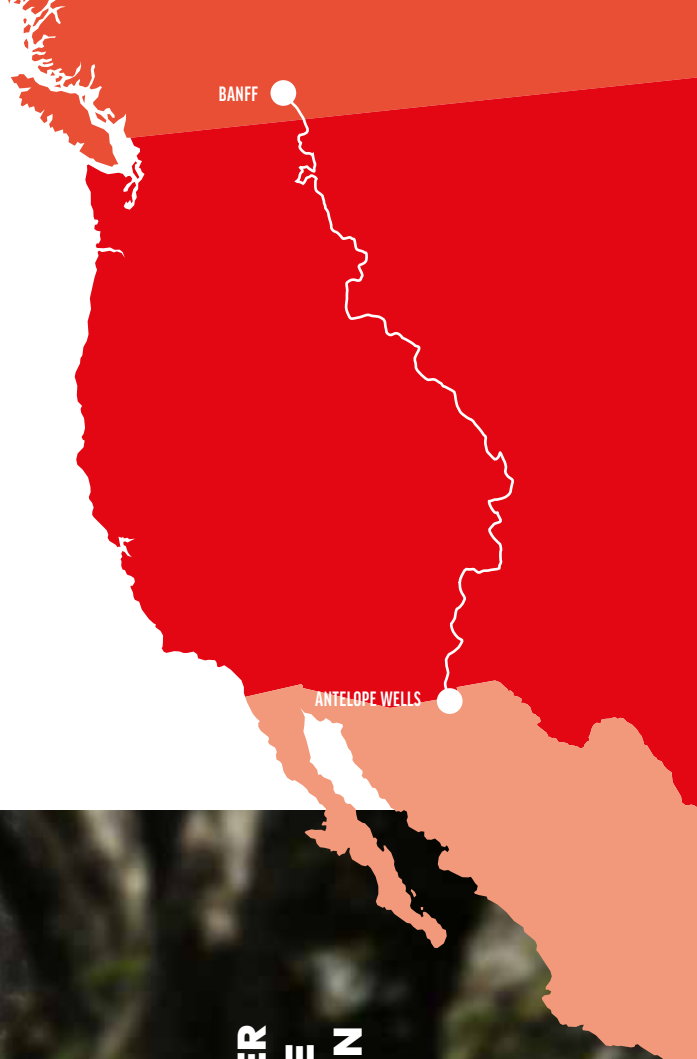
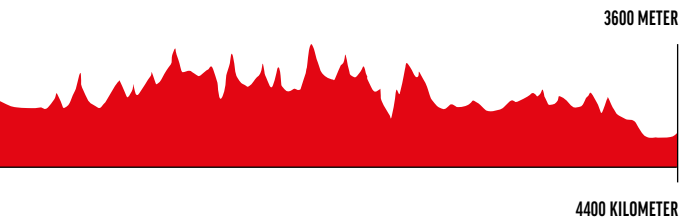
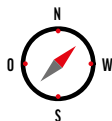


viele Pässe, die mehr als 15 Kilometer lang waren. Die meisten von ihnen waren Rollerberge mit vier, fünf, sechs Prozent Durchschnittssteigung. Im Normalfall, bei gutem Wetter, liegt mir das und ich finde es angenehm – aber nicht bei der Tour Divide. Ich hatte fast immer Gegenwind ohne Ende und der Boden war meist extrem tief und matschig. Gerade in Colorado ging es oft über die 2000-Meter-Grenze. Der Indiana-Pass war der höchste Punkt der Strecke – mit 3690 Metern über dem Meer. Seine Daten: 14 Kilometer, rund 520 Höhenmeter. Den niedrigen Sauerstoffpartialdruck der Luft merkt man da schon recht deutlich.

Bis zu Tag sieben, acht sind wir zu dritt vorne gewesen – Jens van Roost, Justinas Leveika und ich – oft in Sichtweite zueinander, teils fünf, zehn oder 20 Kilometer getrennt. Immer wieder hat man sich an Tankstellen oder Läden getroffen. Dann bekam Jens Probleme mit seinen Händen. Die Nerven. Er konnte den Lenker nicht mehr richtig halten. Die Vorentscheidung fiel erst am elften Tag beziehungsweise in der Nacht. Justinas hatte erst Probleme mit seiner Schaltung und hat dann später auch etwas länger geschlafen. Ich habe mich über Nacht etwas von ihm abgesetzt. Der letzte Schlüsselmoment war dann rund 80 Kilometer vor dem Ziel. Man fährt in einen Wüsten-Abschnitt ein. Alles ist flach. Es geht nur geradeaus, aber: Ich hatte extremen Gegenwind. Ich bin mit voller Power gefahren und sah auf dem Tacho: 17, 18 km/h. 1,5 Kilometer vor dem Ziel hat dann mein Hinterreifen angefangen, Luft zu verlieren. Im Ziel war er schließlich platt. Das war mein erster Platten des ganzen Rennens. Ich hatte rund 70 Kilometer Vorsprung vor dem Zweiten – aber realisiert, was da gerade passiert, habe ich erst in dem Moment, in dem ich über die Ziellinie gefahren bin.



offenes Grasland, Hochwüste und am südlichen Ende der Route auf eine beeindruckende Strecke durch die Chihuahuan-Wüste. Während des Rennens gibt es zudem teils extreme Temperaturunterschiede von bis zu 40 Grad. In der Wüste ist es trocken und heiß, in den Rocky Mountains kalt und in den Tälern oft sehr matschig und regnerisch. 2024 findet das Ultrarennen ab dem 14. Juni statt. Die durchschnittliche Zeit der Teilnehmer vom Start bis ins Ziel: drei Wochen. Die aktuelle Siegerzeit des Deutschen Ulrich Bartholmös: 14 Tage, drei Stunden und 23 Minuten. Den Streckenrekord im unsupported Modus hält noch immer der Brite Mike Hall.



”

AN EINEM NORMALEN TAG BIN ICH DURCHSCHNITTLICH 210 BIS 220 WATT GEFAHREN. NACH EINER NACHT MIT KAUM BEZIEHUNGSWEISE GANZ MIESEM SCHLAF KAM ICH DANN ABER TEILS NICHT ÜBER 190 WATT HINAUS.



Erlebnisse & Erfolge

Ich habe in dieser Zeit viel erlebt und viel gelernt. Ich habe viele Momente erlebt, in denen ich alle Anstrengungen vergaß: Sonnenaufgänge, Sonnenuntergänge, Anblicke von traumhaften weiten leeren Landschaften. Das war teils so schön, dass ich kurz, für 30, 40 Sekunden, angehalten und gestarrt habe. Mir war von Anfang an klar: 14 Tage sind viel zu lang, um sich nur zu schinden – das würde ich mental nicht durchhalten. Gerade das Mentale war manchmal dennoch schwierig. In New Mexico ging es zum Beispiel teils 40, 50, 60 Kilometer quasi endlos lange einfach nur geradeaus – das ist mental extrem ermüdend und schwierig. Ich habe mich immer wieder auf die Natur gefreut und wollte das Ganze auch genießen, aber an vielen Tagen sah ich fast nichts außer einer grauen Regensuppe. Und: Man muss sich auch immer auf die wenigen Meter Weg beziehungsweise Trail vor einem konzentrieren. Gerade auch nachts. Müde werde ich immer dann, wenn es fad wird. Wenn das Gehirn nicht genug zu tun hat, dann kommt der Sekundenschlaf. Im Gelände passiert mir das nicht, weil man da immer fokussiert sein muss. Nachts habe ich Hörbücher und Podcasts gehört. In die Podcast-Geschichten habe ich mich, mit Absicht, regelrecht reingesteigert: Ich habe mich teils in die Dialoge eingemischt und dann laut mit mir selbst gesprochen. Das war mein Ersatz für





TRAINING: LANGDISTANZ

Ulrich Bartholmös fährt seit 2019 Langdistanz-Rennen. Er gewann bisher, unter anderem, die Tour Divide, das Trans Pyrenees, das Transiberica, den Two Volcano Sprint und das Three Peaks Bike Race. „Ich liebe den Mix aus Rennrad-, Gravel- und Mountainbike-Events. Den werde ich sicher so beibehalten. Mir liegt alles, was zwei Tage und länger ist – da fühle ich mich am wohlsten. Kürzere Sachen nehme ich nur ab und zu mal mit. Der Sieg bei der Tour Divide war definitiv mein größter Erfolg“, sagt er. „Sie ist die Mutter aller Bikepacking-Rennen. Das muss man einmal erlebt haben. Ich bin komplett schmerzfrei durchgekommen. Im Vorfeld habe ich sehr viel Zeit in Bike-Fitting investiert. Ich habe auch Pressure-Mappings von Hose und Sattel gemacht, dabei etliche Kombinationen ausprobiert und geschaut, welche Hose den Druck wohin verteilt. Jeden oder zumindest jeden zweiten Tag habe ich die Hose gewechselt – ich hatte zwei mit unterschiedlichen Polstern dabei. Rücken, Schultern, Hände: Ich hatte da je keinerlei Probleme. Das habe ich mir vorher erarbeitet. Die Vorbereitung auf die Tour Divide war völlig anders als alles, was ich bisher gemacht habe. Zum ersten Mal seit etlichen Jahren bin ich wieder regelmäßig ins Fitnessstudio, drei- bis viermal pro Woche. Ich habe Kraft und Stabi-Training

gemacht – auch mit Klassikern wie der freien Kniebeuge. Am 1. Dezember hat die Vorbereitung angefangen. Ich habe sehr viel mehr mountainbike-spezifisch trainiert, mit niedrigen Kadenzten und hohen Drehmomenten zum Beispiel. Sonst war das Training recht ähnlich wie sonst: pro Woche 20 bis 25 Stunden. Das Training fand viel an der Schwelle statt und im Fat-Max-Bereich. Dafür habe ich zum Beispiel Nüchtern-Trainingseinheiten durchgeführt. Ich bin noch viele kürzere Intervalle gefahren: zum Beispiel zehn Minuten an der Schwelle. Eine durchschnittliche Einheit war zwei bis 3,5 Stunden lang. Tendenziell bin ich eher kürzer und intensiver gefahren. Dann kam zwischendurch mal ein Ausdauertrainings-Block mit je 4,5 bis sechs Stunden langen Einheiten. Meine längste Trainingseinheit, das waren sechs Stunden. Mein Trainer ist John Wakefield, ein Südafrikaner, der in Girona lebt und aktuell für das Team Bora-Hansgrohe arbeitet. Seit Dezember arbeite ich mit ihm, seitdem hat sich schon viel verändert. Die Kunst besteht generell darin, sehr unterschiedliche Reize schlau zu kombinieren. Sehe ich auf dem Wochenplan, dass da 15 Stunden stehen, denke ich: okay, locker. Aber die Einheiten sind es dann sehr oft nicht. Eine Beispiel-Intervall-Einheit: drei mal zehn Minuten low cadence high torque, also eine niedrige Trittfrequenz und ein hohes Drehmoment, an einem Acht-Pro-

zent-Anstieg mit einer Trittfrequenz von 30 Umdrehungen pro Minute. Und danach in derselben Einheit noch einmal 45 Minuten in Zone drei, also im Tempobereich. Eine andere Einheit: zweimal 30 Minuten in der Zone drei. Und zwar am nächsten Tag. Danach geht es einem dreckig. Die Kombination der Einheiten macht es hart und effektiv. Im Winter und Frühjahr hatte ich viele Wochen, in denen ich sonntagabends drei Kreuze gemacht habe und extrem froh war, dass der Trainingsblock vorbei war. Mit die größte Veränderung für mich ist, dass ich meine Trainingspläne inzwischen viel ernster nehme, weil jemand meine Trainingsdaten auswertet und sieht, was ich gemacht habe. Wenn 3 x 10 Minuten auf dem Plan stehen, dann ziehe ich das auch zu 100 Prozent durch. Bei der Tour Divide war der Plan, in den ersten zwei Stunden immer zwischen den Zonen zwei und vier zu fahren – danach dann in der Zone drei weiter. Was danach kam, das war ganz klar in der Ausdauerzone – man versucht da, seinen Wert so lange wie möglich zu halten. An einem normalen Tag bin ich durchschnittlich 210 bis 220 Watt gefahren. Nach einer Nacht mit kaum beziehungsweise ganz miesem Schlaf kam ich aber teils nicht über 190 Watt hinaus.“ Ein großes digitales Trainings-Sonderheft mit Studien, Hintergründen und Trainingsplänen bieten wir zum Download bereit: www.bit.ly/bva-shop-training

Gespräche und menschliche Interaktion. Deshalb war das Wachbleiben kein ganz großes Problem. Während der ganzen Tour Divide habe ich vielleicht drei Kaffee getrunken. Wobei man das, was die Amerikaner in die Becher schütten, nicht wirklich Kaffee nennen kann. Koffeintabletten nehme ich aus Prinzip nicht. In der letzten Nacht, beim letzten Einkaufsstopp, habe ich vier Dosen Red Bull gekauft, weil ich unbedingt von da an ohne Schlaf durchfahren wollte. Aber ich habe sie nicht getrunken. Die Nacht ging auch so gut rum. Im Durchschnitt habe ich drei Stunden pro Nacht geschlafen – zwischen 2,5 und etwas über vier Stunden. Ich hatte eine aufblasbare Matratze und ein Notfall-Biwak dabei. Wenn ich draußen blieb, habe ich unter Vordächern oder in Schutzhäuschen geschlafen. Insgesamt habe ich acht Nächte drinnen und sechs draußen im Freien übernachtet. Vor allem auch, weil es in der ersten Woche jeden Tag geregnet hat. Eine heiße Dusche, eine Heizung, ein Bett: Das kann man gar nicht bezahlen – vor allem nicht die Vorfreude darauf. Die hält den ganzen Tag an und steigert sich von Stunde zu Stunde. Und: Der Erholungsfaktor ist einfach viel größer. Um elf Uhr kam ich in Antelope Wells an. Am Ziel. Es hat danach noch lange gedauert, bis ich realisiert habe, dass ich gerade mit dem Rad durch die USA gefahren bin. In 14 Tagen, drei Stunden und 23 Minuten.“ //



TOUR / DIVIDE

LANGDISTANZEN: EXTREM-RENNEN WELTWEIT – EINE AUSWAHL

🇺🇸 UNBOUND XL

Die Strecke der Langdistanz-Version des wichtigsten Gravel-Rennens der Welt umfasst 563 Kilometer. Ulrich Bartholmös fuhr hier Anfang Juni auf den dritten Platz. Auch dieses Rennen war von einem Matsch-Abschnitt geprägt. „Die Schlammstrecke, das waren vielleicht 15 Kilometer“, sagt Ulrich Bartholmös. „Ich bin da vier Stunden lang gelaufen, neben der Strecke. Das war in der Relation zur Tour Divide ein Kindergeburtstag. Bis zu dem Schlammsektor war es ein richtiges hartes Radrennen. Die Strecke war hügelig. Die Anstiege waren oft ein bis zwei Kilometer lang – da musste man teils weit oberhalb der Schwelle fahren. Das Feld war auch extrem stark besetzt. Mein Ziel war es anfangs nur, mir meine Kräfte einigermaßen einzuteilen, aber dennoch auf jeden Fall in der Spitzengruppe zu bleiben. Man kann das Unbound in einem Wort beschreiben: Ausscheidungsfahren. In dem Schlammsektor ist das Rennen dann richtig explodiert. Danach bin ich 200 Kilometer alleine gefahren – damit hatte ich überhaupt nicht gerechnet.“ Datum: 1. Juni 2024. www.unboundgravel.com

🇨🇱 ACROSS ANDES

Das Across Andes ist ein 1100 Kilometer langes Gravel-Rennen im Selbstversorgermodus. Die Strecke führt von der Region Araucania durch die chilenischen Araukarienwälder über die Anden zum Pazifischen Ozean und von dort wieder zurück zum Start. 70 Prozent führen über geschotterte Wege, 30 über asphaltierte Straßen. Insgesamt 15.000 Höhenmeter müssen die Teilnehmer dabei bewältigen. Im Jahr 2023 gewann Ulrich Bartholmös das Rennen – und stellte einen neuen Streckenrekord auf. Seine Zeit: 49 Stunden und 25 Minuten. Damit unterbot er die alte Rekordzeit des Chilenen Timothy Rodriguez aus dem Jahr 2021 um rund 18 Stunden. Ulrich Bartholmös' Leistungsdaten: 165 Watt im Durchschnitt, 190 normalisiert. In diesem Jahr fand das Across Andes vom 19. bis zum 24. November statt. Die Ergebnisse standen – ebenso wie der Termin der kommenden Auflage im Jahr 2024 – zum Redaktionsschluss noch nicht fest. Traditionell findet das Extrem-Rennen allerdings immer im November statt. www.acrossandes.cc

🇰🇪 MIGRATION GRAVEL RACE

Vier Tage, vier Etappen – und insgesamt 650 Kilometer mit 8000 Höhenmetern: Das sind die Daten des Migration Gravel Race im Naturschutzgebiet Masai Mara im Südwesten Kenias. Die Strecke führt größtenteils auf breiten Schotterwegen durch die kenianische Savanne. Auf einer durchschnittlichen Höhe von 1900 Metern fahren die Teilnehmer durch zahlreiche Massai-Dörfer, vorbei an hohen Bergen – und durch viele Großwild-Regionen mit Löwen, Giraffen, Geparden, Elefanten, Gnus, Flusspferden und Zebras. Eine Unterstützung von außen ist zwar nicht erlaubt, allerdings gibt es mehrere Verpflegungsstationen, an denen sich die Fahrer versorgen können. Zudem sorgen Ranger entlang der Strecke für die Sicherheit der Teilnehmer. Die Startgebühr: 625 Euro. Die niederländische Radfahrer-Ver-einigung „Gravel Union“ möchte mit einer Crowdfunding-Aktion ärmeren ostafrikanischen Fahrern diesen Betrag finanzieren. 2024 findet das Rennen vom 18. bis zum 21. Juni statt. www.migrationgravelrace.com

🇪🇸 BADLANDS

Die Strecke des Gravel-Rennens Badlands führt von Granada im Süden Spaniens aus unter anderem durch die Sierra Nevada, die Wüsten Gorafe und Tabernas sowie durch die Sierra de Los Filabres, eine Bergkette in der Provinz Almería. Das Highlight: der 3384 Meter hohe Pico del Veleta – der höchste mit dem Renn- oder Gravelrad befahrbare Pass Europas. Seine Daten: 48,3 Kilometer, 2788 Höhenmeter. Die Badlands-Strecke verläuft größtenteils abseits asphaltierter Straßen über Schotterwege und teilweise auch auf anspruchsvollen Singletrails. Im Jahr 2022 gewann der Deutsche Sebastian Breuer das Rennen. Mit seiner Fahrzeit von 43 Stunden und 26 Minuten stellte er damals einen neuen Streckenrekord auf. Seine gesamte Pausenzeit: 117 Minuten. Im September 2023 war der kanadische Ex-Profi Rob Britton allerdings noch einmal rund fünf Stunden schneller. Eine Reportage zu dem Event finden Sie in der RennRad-Ausgabe 10/2022. Der Termin 2024: 1. September. www.badlands.cc

MATERIAL & GEPÄCK

„In der ersten Woche hat es jeden Tag fast durchgehend geregnet. Wir waren quasi nur im Schlamm unterwegs. Der Matsch hat meiner Federgabel extrem zugesetzt. Nach fünf Tagen hatte ich keine Federgabel mehr, sondern eine Starrgabel. Sie war innen voller Sand und Schlamm. Auch die Elektronik beziehungsweise die Verkabelung meines Dynamos hat schon früh den Geist aufgegeben. Ich musste alles aufschneiden und von Hand mit Gaffa-Tape neu verkabeln. Auch das Tretlager ist komplett zerbröckelt. In El Paso habe ich es ausgebaut. Man glaubt gar nicht, wie viel Dreck man aus dem Tretlager holen kann.“

Rad-Urlaube, Abenteuer, Wochenend- und Langstrecken-Touren oder auch Ultracycling-Rennen ohne Unterstützung von außen – all dies ist erst mit den passenden Radgepäcktaschen möglich. Einen großen Vergleichstest von 49 Taschen finden Sie in der RennRad-Ausgabe 5/2023. Weitere Tests von Bikepacking-Zubehör und etlichen Gravel-Rädern finden Sie in unserem großen, neuen digitalen Gravel-Sonderheft. Es enthält Tests und Tipps und ist hier downloadbar: www.bit.ly/rennrاد-magazin-shop

RAD: BMC TWOSTROKE 01 ONE

Lenker:	Beast Components Gravel Bar
Lenkeraufsatz:	Aptonia Long Distance Extensions
Sattel:	Selle Italia SLR Boost Kit Carbon
Laufräder:	Beast Components XS30
Reifen:	Hutchinson Skeleton 29 x 2.15 Tubeless
Sattelstütze:	Twostroke 01 Carbon D-Shaped Seatpost
Schaltwerk:	Sram GX Eagle AXS
Kassette:	Sram XG 1299 EAGLE, 12-fach 10-52
Kettenblatt:	Rotor Round Ring
Übersetzung:	1 x 34 x 10-52

Gesamtgewicht: 9,6 Kilogramm



1bike4life

4

brands

PARAPERA

RENSTAHL

Stanton

FALKENJAGD

one love one bike one life one love one bike one life one love one bike one life
one bike one life one love one bike one life one love one bike one life
one bike one life one love one bike one life bike one life
one life one love one bike one life one love one life one bike one love
one love one bike one life one love one bike one love one bike
one life one love one bike one life one bike one life
one bike one life one love one bike one life one love one bike one love
one love one bike



FALKENJAGD
TITAN BIKES



entdecke jetzt das **FALKENJAGD ARISTOS R**

www.1bike4life.com

TRAUMZIELE TOP-TOUREN & EVENTS

*EINMAL IM LEBEN: POTENZIELLE
TRAUMZIELE UND HERAUSFORDERUNGEN.
BERGE, SEEN, WÄLDER, MEER, AUSBLICKE
UND EVENTS – EINE WELTWEITE AUSWAHL
AN TOP-ZIELEN & -STRECKEN.*

Text: Frederik Böna **Fotos:** Clarissa Schwarz, Sportograf

GER >> SCHWARZWALD

230 Kilometer und 4070 Höhenmeter – das sind die Daten der Langstrecke des Schwarzwald Ultra Radmarathons, SURM. Das Event findet jedes Jahr im September statt – und ist kein Rennen. Platzierungen gibt es dementsprechend keine. Der Start- und Zielort: Alpirsbach im Landkreis Freudenstadt im Nordschwarzwald. Von dort aus führt die Strecke Richtung Freiburg und in den Südschwarzwald. Die längsten Berge des Schwarzwalds bieten fast „alpine“ Distanzen von mehr als zehn Kilometern. Im Norden weist etwa der Anstieg zur Hornisgrinde 15 Kilometer mit 1000 Höhenmetern auf. Weiter im Süden erhebt sich der 1204 Meter hohe Kandel. Dessen Daten, von Waldkirch aus: 11,8 Kilometer, 970 Höhenmeter, 8,2 Prozent Durchschnittssteigung. Der Kandel wird daher auch das „L'Alpe d'Huez des Schwarzwalds“ genannt. Nach 125 Kilometern führt die Strecke des SURM über den Kandel. Von der Passhöhe hat man einen guten Ausblick über das Elztal, zum benachbarten Feldberg – und bei klarer Sicht sogar bis zu den Alpen. Ein anderer, sehr anspruchsvoller Anstieg des SURM: der 667 Meter hohe Hohenhäuser. Auf gerade einmal drei Kilometern müssen hier 310 Höhenmeter bewältigt werden. Die durchschnittliche Steigung: 10,3 Prozent. 2023 nahmen insgesamt 1013 Radsportler am SURM teil. Der Ausrichter ist der Radsportverein Alpirsbach e. V. Neben der Langstrecke stehen auch noch zwei kürzere Distanzen zur Auswahl. Deren Daten: 147 Kilometer mit 2200 beziehungsweise 82 mit 1250 Höhenmetern. 2024 findet der SURM-Radmarathon am 15. September statt.

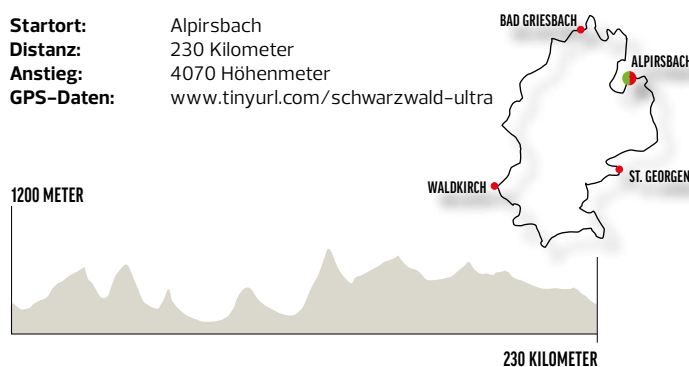


REGION & STRECKE

Der Schwarzwald ist mit rund 20 Millionen Touristen pro Jahr die beliebteste Urlaubsregion Deutschlands. Besonders bei Wanderern ist Deutschlands höchstes Mittelgebirge beliebt. Die Nähe zu einer Vielfalt von Trainingsrevieren machen die Region auch zu einer der populärsten Radsport-Regionen des Landes. Kandel, Feldberg, Schauinsland und andere – in Deutschland gibt es hier die meisten hohen Pässe. Natur, Ruhe, Berge und schöne Städte – all dies bietet der Schwarzwald. www.schwarzwald-tourismus.info

SCHWARZWALD ULTRA RADMARATHON

Startort:	Alpirsbach
Distanz:	230 Kilometer
Anstieg:	4070 Höhenmeter
GPS-Daten:	www.tinyurl.com/schwarzwald-ultra



GER >> RHÖN

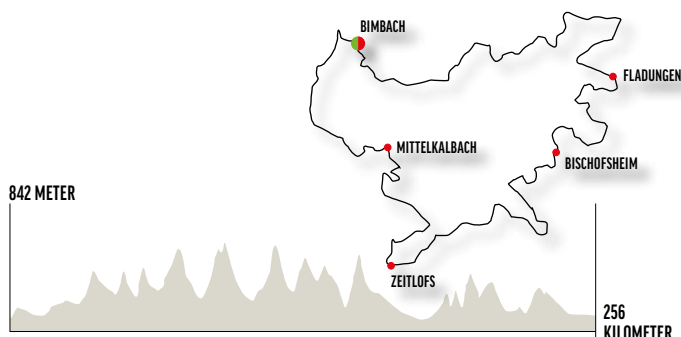
Es ist das beliebteste Langstrecken-Event Deutschlands: der Rhön Radmarathon. Jedes Jahr nehmen rund 5000 Teilnehmer an der Veranstaltung teil, die traditionell immer an Pfingsten stattfindet. Die längste der sieben zur Auswahl stehenden Strecken ist gleichzeitig auch die beliebteste. Die Daten: 256 Kilometer, 4700 Höhenmeter. Der Start und das Ziel befinden sich in dem Großländler Stadtteil Bimbach im Landkreis Fulda. Von dort aus führt die Strecke durch die hessische, thüringische und bayrische Rhön und in die Vulkanregion Vogelsberg. Organisiert wird das Event durch den Radsportclub '77 Bimbach. „In Deutschland werdet Ihr keine schöneren 256 Kilometer finden“, lautet das Versprechen. Die Strecke führt fast ausschließlich über schmale, verkehrsarme Straßen. Zu den bekanntesten und anspruchsvollsten Anstiegen gehören vor allem die Milseburg, der Ellenbogen, der Große Nickus, der Schwedenwall von Bischofsheim und jener zum Schwarzen Moor von Seiferts. Die Steigungen beinhalten zwar meist „nur“ 200 bis 300 Höhenmeter am Stück, doch dafür sind sie oft recht steil. Ein Rennen ist der Radmarathon zwar nicht, doch aufgrund des Streckenprofils und seines meist recht frühen Zeitpunkts im Jahr ist er dennoch extrem fordernd. Wer will, kann zudem bereits am Tag zuvor eine der vier angebotenen Zusatz-Touren fahren. Die längste davon beinhaltet 162 Kilometer und 2200 Höhenmeter. So sind im Rahmen des Rhön Radmarathons über 400 Kilometer am Pfingstwochenende möglich – mit extrem vielen Höhenmetern.

REGION & STRECKE

Die Rhön ist ein Mittelgebirge im Dreiländereck zwischen Bayern, Hessen und Thüringen. Der Großteil des Gebirges ist vulkanischen Ursprungs. Die Rhön bietet daher viele unbewaldete Berge und Hochebenen. Zu den weiteren Besonderheiten gehören vor allem die zahlreichen Hochmoore wie das Rote und das Schwarze Moor und die Basaltblockmeere an den Hängen einzelner Berge. Im März 1991 ernannte die UNESCO die Rhön zum Biosphärenreservat. Der höchste Berg ist die 950 Meter hohe Wasserkuppe. Durch die recht zentrale Lage in Deutschland ist die Rhön von nahezu überall aus recht gut erreichbar. Weitere Infos: www.rhoentourist.de

RHÖN RADMARATHON

Startort:	Bimbach
Distanz:	256 Kilometer
Anstieg:	4700 Höhenmeter
GPS-Daten:	www.tinyurl.com/rhoen-radmarathon



GER >> FRANKEN 9000

Fast alle Hügel der Fränkischen Schweiz während einer Fahrt, fast nonstop – das ist die Challenge #franken9000. Erstellt wurde sie von Wolfgang Voit und Peter Renner im Jahr 2021. Die Gesamtdaten des Rundkurses: 432 Kilometer, 10.000 Höhenmeter. Dies sind mehr Höhenmeter als bei einem „Everesting“, ergo einer Fahrt, bei der man – in der Regel an nur einem Anstieg – 8848 vertikale Meter sammelt, und rund doppelt so viele wie die Strecke des legendären Ötztaler-Alpen-Radmarathons bietet. #franken9000 ist kein Rennen und auch keine Veranstaltung. Es ist vielmehr das Projekt zweier Radsportler, die ihre eigenen Grenzen austesten – und eigentlich „nur“ 9000 Höhenmeter bewältigen wollten. Seitdem sie diese Runde ausgekundschaftet und ausprobiert haben, kann sich nun – allein oder als Gruppe, an einem oder mehreren Tagen – jeder Radsportler dieser Herausforderung stellen. Die Strecke ist ein ständiges Auf und Ab. Die pro Anstieg oft „nur“ 100, 150 oder 200 Vertikalmeter verteilen sich meist auf Distanzen von einem bis zwei, selten mehr als 2,5 Kilometern. Was bedeutet: Die Berge und Hügel sind meist steil – und selten gleichmäßig. Zu den bekanntesten Anstiegen gehören der Moritzberg, der Deckersberg und die Stöppacher Anhöhe. Die Strecke bietet landschaftlich sehr viel. Dutzende Täler durchschneiden die nördliche Frankenalb zwischen Erlangen, Forchheim und Bamberg. Immer wieder ragen schroffe hellgraue Felswände aus den dunkelgrünen Wäldern. Immer wieder sieht man vom Wasser zerfressene Kalkfelsen. Die Straßen, die durch diese Landschaft und die zerstreut in ihr liegenden Dörfer führen, sind fast immer schmal und nur wenig befahren. Nach jeder Biegung, nach jedem Hügel verändert sich die Szenerie. In einem Tal zwingt sich ein kleiner Bach rauschend am Wasserrad einer alten Mühle vorbei, in einem anderen ragen mitten im Ort schmale hohe Felstürme zwischen den Häusern gen Himmel. Eine große Reportage über die Extrem-Tour im Selbstversuch finden Sie in unserer Ausgabe 5/2022 sowie auf unserer Homepage unter: www.tinyurl.com/franken9000.



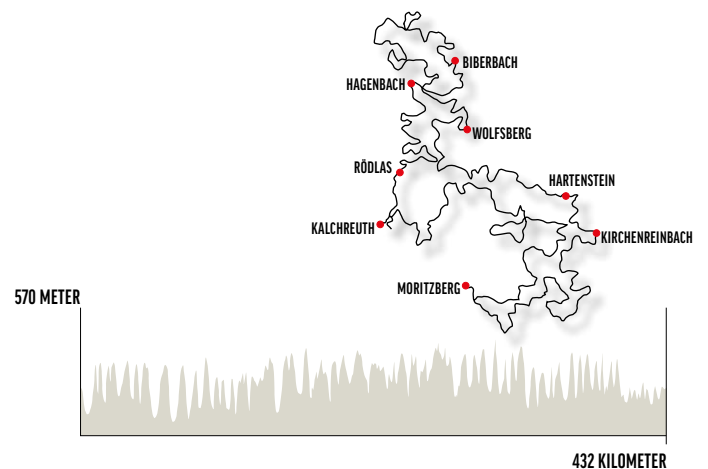
REGION & STRECKE

Die Fränkische Schweiz ist eine Tourismusregion in Oberfranken, Bayern. Ihren Namen verdankt sie Reiseschriftstellern des 19. Jahrhunderts, die sich hier an die Schweiz erinnern wollten. Besonders beliebt ist die Region bei Kletterern. Rund 12.000 Routen in allen Schwierigkeitsgraden machen die „Fränkische“, wie die Gegend genannt wird, zum wichtigsten deutschen Sportklettergebiet. Die Fränkische Schweiz hat zu jeder Jahreszeit ihren ganz eigenen Reiz: Im Frühjahr blühen die Streuobstwiesen, im Sommer locken zahlreiche kleine Brauereien – der Bezirk Oberfranken besitzt die höchste Brauereidichte Deutschlands und der Ort Aufseß hält mit vier Brauereien für rund 1400 Einwohner sogar den Weltrekord in dieser Disziplin – und Gastwirtschaften mit gemütlichen Biergärten. Wenn die Tage länger werden, verbreiten die bunt verfarbten Mischwälder Indian-Summer-Flair. Aufgrund der niedrigen Höhenlage – über 600 Meter geht es kaum hinauf – kann man hier meist ganzjährig Höhenmeter sammeln. Weitere Informationen unter: www.fraenkische-schweiz.com



FRANKEN 9000

Startort: Kalchreuth
Distanz: 432 Kilometer
Anstieg: 10.009 Höhenmeter
GPS-Daten: www.tinyurl.com/fraenkische



AUT >> *TOUR DE ALM*

Einsame, schmale Straßen, grüne, saftige Almwiesen, kleine Dörfer – und etliche steile Hügel: Das ist die Tour de Alm im Mühlviertel in Oberösterreich. Die Daten der Strecke: 182 Kilometer, 3976 Höhenmeter. „Tour de Alm“ steht nicht für ein Event, sondern bezeichnet eine nicht ausgeschilderte Strecke, die selbstständig befahren werden kann. Diese ist extrem fordernd – und extrem schön. Die Strecke verläuft fast komplett auf schmalen und fast immer verkehrsarmen Güterwegen. Immer wieder bieten sich Ausblicke über das Donautal. Bei klarer Sicht kann man zudem oftmals die Alpen am Horizont erblicken. Die tschechische Grenze ist oft nur wenige Kilometer entfernt. Die Charakteristik der Region bietet viel: Almen, Hochplateaus, Moore, Wälder, Täler und Gräben, die Flüsse über Tausende von Jahren in die Landschaft gegraben haben. Ein Ort, der sich ideal für eine Pause anbietet, ist: Sankt Leonhard. Das Dorf liegt auf einer Kuppe auf rund 800 Metern Höhe – und bildet so etwas wie die zentrale Aussichtsplattform über die Region. Wer Ruhe, Natur und etliche sportliche Herausforderungen sucht, findet sie hier.

REGION & STRECKE

Das Mühlviertel ist eine Region in Österreich nördlich der Donau. Sie stellt eines der vier historischen Viertel Oberösterreichs dar und gehört geologisch zum böhmischen Massiv. Der Name stammt ursprünglich von den Flüssen Große Mühl, Kleine Mühl und Steinerne Mühl, die durch die Region fließen. Zum Mühlviertel gehören die politischen Bezirke Rohrbach, Urfahr-Umgebung, Freistadt und Perg. Zudem wird traditionell auch der nördlich der Donau gelegene Teil des Linzer Stadtgebietes – Urfahr und Pöstlingberg – zum Mühlviertel gezählt. Für Radsportler bietet die Region teils ideale Trainingsbedingungen. Die schmalen Feld- und Güterwege sind oftmals in einem sehr guten Zustand – und in den meisten Fällen kaum befahren. Die Landschaft ist generell extrem abwechslungsreich. Sie bietet: Hügel, Rampen, Täler, Weite, Ruhe und Natur. Zu den regional typischen Anstiegen zählt etwa das „Rote Kreuz“ bei Lichtenberg. Auch WorldTour-Profis wie Felix Großschartner vom Team UAE-Emirates oder Michael Gogl trainieren hier häufig. Weitere Infos: www.muehviertel.at

TOUR DE ALM

Startort: Unterweißbach
Distanz: 182 Kilometer
Anstieg: 3976 Höhenmeter
GPS-Daten: www.bit.ly/3EHqNMH



1050 METER



182 KILOMETER



29.02.–03.03.2024

Trends. Technik. Touren.



MESSE
ESSEN

www.fahrrad-essen.de

Fahrräder – Radtouristik & Radsport – Zubehör



ITA >> EMILIA-ROMAGNA

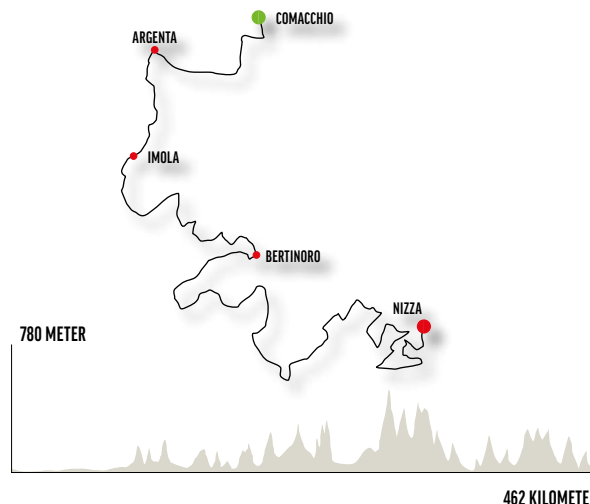
462 Kilometer umfasst die Via Romagna. Die Strecke verläuft größtenteils auf schmalen, verkehrsarmen Nebenstraßen und gut ausgebauten Radwegen, durchquert die Romagna von Norden nach Süden und führt dabei durch die Provinzen Ferrara, Ravenna, Forlì-Cesena und Rimini. Es ist eine Traumtour durch die historische Region Romagna in Norditalien. Insgesamt durchquert die Route 30 Gemeinden, 20 Festungen und historische Dörfer mit Weinbergen, Kathedralen, Museen und historischen Denkmälern. Von den zahlreichen Hügeln aus bieten sich immer wieder Ausblicke über die Adria-Küste. Ein besonderes Highlight: die Salinen von Cervia. Dort leben meist große Flamingo-Kolonien. Den nördlichsten Punkt und damit auch den Beginn der Strecke markiert die Stadt Comacchio an der Adria. Von hier aus führt die Route hinauf zu den ersten Hügeln von Faenza und dann nach Forlì-Cesena. Weiter geht es durch den Nationalpark Foreste Casentinesi in Richtung Süden nach Valmarecchia und Valconca und schließlich in den Zielort San Giovanni in Marignano, etwa 20 Kilometer südöstlich von Rimini. Bei der Streckenplanung wurde viel Wert darauf gelegt, dass die Route nicht nur an den wichtigsten Sehenswürdigkeiten der Region vorbeiführt, sondern auch an zahlreichen Wasser- und Erfrischungsstellen sowie an fahrradfreundlichen Gastronomiebetrieben und Unterkünften. So kann die gesamte Strecke auch problemlos auf zwei oder drei Tagestouren aufgeteilt werden. Die Via Romagna ist ganzjährig gut befahrbar – und soll auch das ganze Jahr über Radsportler in die Region locken. Den Sportlern soll während der Fahrt ein Einblick in die Geschichte, die Kultur und die Kulinarik der Region geboten werden. Die Strecke ist zudem mit insgesamt 1500 Schildern ausgeschildert – und damit auch ohne GPX-Track fahrbar. Tipp: 28 oder sogar 30 Millimeter breite Reifen mit einem etwas geringeren Luftdruck eignen sich auf einigen Streckenabschnitten am besten. Die Strecke führt teilweise über Kopfsteinpflaster und ruppige Straßen beziehungsweise kompakte Schotterwege, die vergleichbar mit jenen des toskanischen Klassikerrennens Strade Bianche – und bei gutem Wetter mit ihrem weißen, festen Schotter auch ähnlich schön – sind. Und staubig.

REGION & STRECKE

Die Romagna ist eine historische Landschaft in Norditalien zwischen dem Apennin und der Adria, der Republik San Marino und Ravenna. Zu den wichtigsten Städten gehören – neben Ravenna – vor allem Imola, Cervia, Forlì, Cesena und der Badeort Rimini. Bekannt ist die Region heute vor allem für ihre mittelalterlichen Städte, ihre Gastronomie und die Urlaubsorte an der Adria – und als Heimat der italienischen Sportwagenmarken Ferrari, Lamborghini und Maserati. Auch einer der größten italienischen Radmarathons findet hier jedes Jahr statt: der Nove Colli. Dessen Daten: 205 Kilometer, 3840 Höhenmeter. Der Startort: Cesenatico an der Adria. Jedes Jahr nehmen rund 12.000 Teilnehmer an dem Event teil. Die Namen der neun Hügel: Polenta, Pieve di Rivoschio, Ciola, Barbotto, Monte Tiffi, Perticara, Monte Pugliano, Passo delle Siepi und Sogliano. Der meist entscheidende Anstieg des Rennens ist der vierte: der Barbotto. Dessen Daten, von Mercato Saraceno aus: fünf Kilometer, 375 Höhenmeter, 7,5 Prozent durchschnittliche Steigung. Keiner der neun Hügel, nach denen der Gran Fondo benannt wurde, ist länger als neun Kilometer. Doch viele der Anstiege sind steil – und damit typisch für die Region. 2024 führt die Tour de France nach dem Grand Départ in Florenz insgesamt drei Tage durch die Emilia-Romagna. Vor allem die ersten beiden Etappen beinhalten etliche Hügel und Höhenmeter – und insgesamt 13 Bergwertungen. Weitere Informationen und Tipps finden Sie hier: www.emiliaromagnaturismo.it

VIA ROMAGNA

Startort: Comacchio
Distanz: 462 Kilometer
Anstieg: 7090 Höhenmeter
GPS-Daten: www.tinyurl.com/via-romagna





FRA >> *GRANDES ALPES*

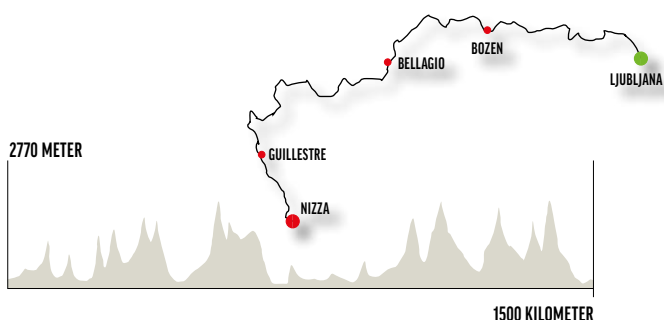
13 Etappen, 1500 Kilometer und 30.000 Höhenmeter. Von Ljubljana in Slowenien bis nach Nizza in Südfrankreich. Von der slowenischen Hauptstadt bis ans Mittelmeer – das sind die Daten der Alpenüberquerung des Sauerländer Lehrers Daniel Hülsmann aus dem Sommer 2023. Die Idee entstand ein paar Monate zuvor im Frühjahr während eines Trainingslagers am Mont Ventoux und in Nizza. Das Ziel: keine klassische Überquerung der Alpen von Norden nach Süden, sondern von Ost nach West – durch Slowenien, Italien, die Schweiz und Frankreich. Und über legendäre Pässe wie den Monte Zoncolan, den Passo Giau, den Pordoi, den Fedaiapass, das Stilfser Joch, den Col de l'Iseran, den Col de la Croix de Fer, den Col du Galibier und den Col d'Izoard. Es ist eine Extrem-Tour. Extrem fordernd, aber auch extrem schön. Die Strecke beinhaltet etliche Schauplätze der Tour de France und des Giro d'Italia. Eine ausführliche Reportage über diese besondere Alpenüberquerung veröffentlichen wir in einer der kommenden RennRad-Ausgaben. Die hier vorgestellte Strecke steht allen offen.

REGION & STRECKE

Zu den bekanntesten Alpen-Radmarathons gehören unter anderem der Öztaler, der Maratona dles Dolomites und La Marmotte. Eine ausführliche Reportage über eine Alpen-Überquerung mit Start und Ziel in München finden Sie hier: www.tinyurl.com/alpen-tour

ALPENÜBERQUERUNG LJUBLJANA – NIZZA

Startort: Ljubljana
Distanz: 1500 Kilometer
Anstieg: 30.000 Höhenmeter
GPS-Daten: www.tinyurl.com/slowenien-nizza



SUI >> *TOUR DES STATIONS*

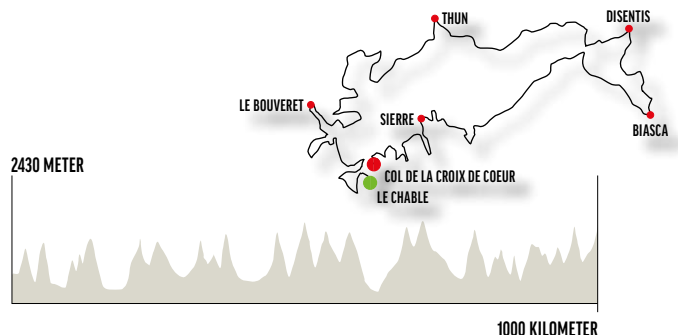
1000 Kilometer mit 26.000 Höhenmetern – die Daten der Tour des Stations Ultimate 1000 sind extrem. Im August 2023 fand das Ultradistanz-Rennen im Rahmen des Events Tour des Stations in der Schweiz zum ersten Mal statt. Zusätzlich zu dem 1000-Kilometer-Rennen stehen bei der Tour des Stations noch fünf weitere Strecken zur Auswahl. Diese sind deutlich kürzer – weisen aber dennoch alle viele Höhenmeter auf. Die längste Tour führt durch sieben Alpenkantone – und über 25 Alpenpässe. Zu den bekanntesten gehören der Sustenpass, der Gotthardpass, der Furkapass und die Grosse Scheidegg. Deren Daten: 17,6 Kilometer, 1360 Höhenmeter. Die meisten Straßen sind in einem sehr guten Zustand, etwa zwei Prozent der Strecke führen über Schotter. Das Rennen findet im Selbstversorger-Modus statt. Es gibt Kontroll- und Verpflegungsstationen in Aigle, Gstaad, Grindelwald, Andermatt, Biasca, Visp und Euseigne. Der Start des Rennens erfolgt in Montreux, das Ziel befindet sich auf der 2174 Meter hohen Passhöhe des Col de la Croix de Coeur.

REGION & STRECKE

70 Prozent der Landesfläche der Schweiz sind gebirgig, 48 Gipfel des Landes sind über 4000 Meter hoch. Das Kanton Wallis ist bei Rennradfahrern mit seiner Vielzahl an Pässen sehr beliebt. Die Zahl der Sonnentage pro Jahr: 300. Weitere Infos: www.valais.ch

TOUR DES STATIONS ULTIMATE 1000

Startort: Montreux
Distanz: 1000 Kilometer
Anstieg: 26.000 Höhenmeter
GPS-Daten: www.tinyurl.com/tds-ultimate-1000



RSA >> CAPE TOWN CYCLE TOUR

Es ist eines der größten Radrennen der Welt: die Cape Town Cycle Tour in Südafrika. Jedes Jahr gehen hier rund 35.000 Teilnehmer an den Start. Die Daten der längsten Strecke: 109 Kilometer mit rund 1400 Höhenmetern. Das Rennen verläuft vollständig auf gesperrten Straßen. 2024 findet es am 10. März statt. Es ist bereits die 46. Auflage. Von den Einnahmen sollen vor allem Radwege in der Region finanziert werden. 2023 siegte der südafrikanische Ex-Profi Chris Jooste. Seine Fahrzeit: zwei Stunden, 36 Minuten und 14 Sekunden. Die Durchschnittsgeschwindigkeit: 41,86 km/h. Bei den Frauen siegte Liezel Arenson mit einer Zeit von zwei Stunden, 59 Minuten und 36 Sekunden. Das Rennen startet und endet im Zentrum Kapstadts im Schatten des Tafelbergs, einem der sieben Naturwunder der Welt. Dazwischen umrundet die Strecke die gesamte Kap-Halbinsel im Südwesten Südafrikas – und führt unter anderem am „castle of good hope“ vorbei sowie über den Nelson-Mandela-Boulevard. Auch über den Chapman's Peak Drive fahren die Teilnehmer. Er gilt als eine der schönsten Küstenstraßen der Welt. Auf gerade einmal neun Kilometern schlängelt sich die Straße in 114 Kurven an der Küste entlang. Es ist eine von mehreren Traumstraßen, die es in der Region gibt. Eine andere ist die 369 Kilometer lange Garden Route von Mossel Bay bis zur Paul-Sauer-Brücke. Auch die Garden Route ist gut mit dem Rennrad befahrbar. Durch das mediterrane Klima bietet sich die Region rund um Kapstadt auch für ein Trainingslager an. Mit den African Bikers gibt es einen südafrikanischen Radreiseveranstalter, der seit über 25 Jahren nicht nur geführte Touren, sondern auch Trainingslager organisiert. Weitere Top-Destinationen für ein Rad-Trainingslager finden Sie in der RennRad-Ausgabe 1/2023.



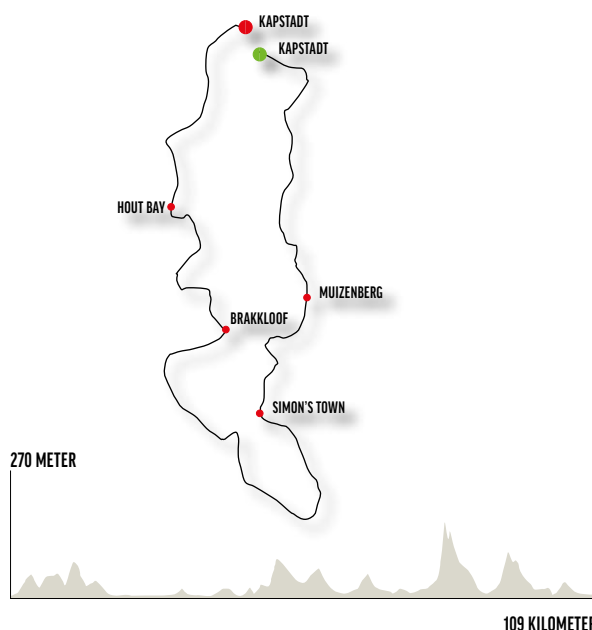
ONCE IN A LIFETIME

REGION & STRECKE

Kapstadt liegt am nördlichen Rand der Kap-Halbinsel unmittelbar an der Tafelbucht am Atlantischen Ozean. Berühmt ist die Stadt vor allem durch ihr Wahrzeichen, den 1086 Meter hohen Tafelberg. Kapstadt besitzt einen der größten afrikanischen Häfen und ist eines der wichtigsten Industriezentren des ganzen Kontinents. Gegründet wurde Kapstadt im Jahr 1652 durch die niederländische Ostindien-Kompanie als Versorgungsposten. Zu den beliebtesten Sehenswürdigkeiten zählen, unter anderem, die Niederländische Reformationskirche, das alte Rathaus, das Parlamentsgebäude, das South African Museum, die South African National Gallery und die Victoria & Alfred Waterfront. Neben dem Kruger-Nationalpark und der Garden Route zählt die Region zu den beliebtesten Reisezielen innerhalb Südafrikas. Zudem ist auch das mediterrane Klima in dem kleinen Gebiet auf dem afrikanischen Kontinent eine Besonderheit – längere Hitze- und Trockenphasen sind selten. Radsport ist in der Kap-Region – und generell in Südafrika – auf den Straßen verhältnismäßig gefährlich. Radwege gibt es bisher wenige und die südafrikanischen Autofahrer sind Radfahrer nicht gewohnt. Gravelfahren bietet die Region dagegen speziell im Hinterland sehr viele gut befahrbare Schotterwege zwischen Küsten-, Natur- und Weinanbau-Landschaften. Gerade nach Einbruch der Dunkelheit gelten viele südafrikanische Regionen und Innenstädte jedoch als nicht sicher. Es kommt vergleichsweise häufig zu Raubüberfällen. Weitere Informationen zu Kapstadt, Rad-Touren, der Kap-Region und dem Land Südafrika finden Sie hier: www.southafrica.net

CAPE TOWN CYCLE TOUR

Startort:	Kapstadt
Distanz:	109 Kilometer
Anstieg:	1400 Höhenmeter
GPS-Daten:	www.tinyurl.com/cape-town-cycle



MAR >> ATLAS MOUNTAIN RACE

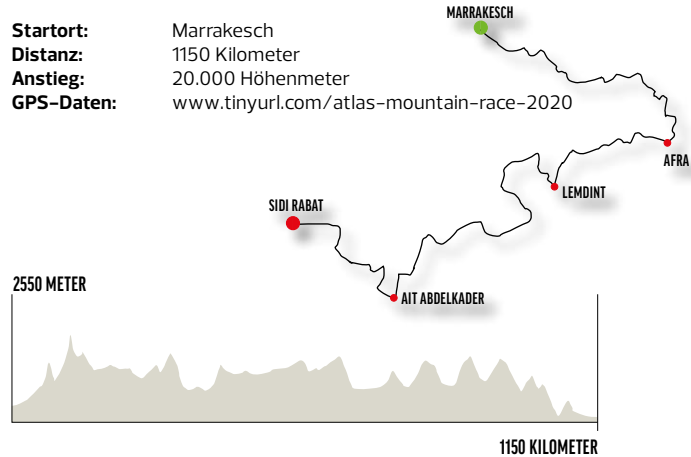
Auf Schotterwegen und schmalen Pfaden durch das Atlas-Gebirge in Marokko – von Marrakesch nach Agadir: 1150 Kilometer, 20.000 Höhenmeter, auf Gravelbikes. Das ist die Strecke des Atlas Mountain Race. Nach dem Start in der früheren Hauptstadt Marrakesch verläuft die Strecke fast ausschließlich auf schmalen Schotterwegen – und extrem bergigem Terrain. Asphalt-Abschnitte gibt es nur selten. 2020 fand das Extrem-Rennen zum ersten Mal statt. Seitdem wird es jedes Jahr auf einer etwas veränderten Strecke ausgetragen. Auf der vorgegebenen Strecke gibt es je drei Kontrollpunkte. Teilnehmen können Einzelfahrer und Teams aus je zwei Personen. Die Strecke ist extrem anspruchsvoll: Die Anstiege sind oft sehr steil, die Abfahrten technisch anspruchsvoll. Längere Schiebe- und Tragepassagen lassen sich oft nicht vermeiden. Die Temperaturunterschiede: Nachts herrschen teils niedrige einstellige Temperaturen, tagsüber oft bis zu 40 Grad. Im Jahr 2023 gewann der Schweizer Robin Gemperle das Rennen. Er benötigte drei Tage und 20 Stunden für die Strecke, die insgesamt 1300 Kilometer und mehr als 23.000 Höhenmeter umfasste. 2024 findet die vierte Auflage des Events vom 9. bis zum 17. Februar statt. Der Startort ist auch dann wieder Marrakesch, das Ziel befindet sich in der alten Hafenstadt Essaouira. Die Gesamtdaten der Strecke 2024: 1300 Kilometer, 21.140 Höhenmeter. Eine ausführliche Reportage über die erste Renn-Auflage im Selbstversuch finden Sie hier: www.tinyurl.com/atlas-mountain-race

REGION & STRECKE

Marokko liegt im Nordwesten Afrikas am Atlantik und am Mittelmeer. Das Königreich ist etwas größer als Deutschland, hat aber nur etwa halb so viele Einwohner. Die Hauptstadt ist seit 1912 Rabat. Vor allem die berühmten Städte Marrakesch, Agadir und Casablanca ziehen jährlich mehrere Millionen Touristen an. Das Atlasgebirge hat mit seinen schroffen Gebirgsformen und den steilen Gipfeln Hochgebirgscharakter. Der höchste Berg Marokkos ist der 4167 Meter hohe Jbel Toubkal. Gerade Gravelfahrern bietet das Atlas-Gebirge sehr viel. Das wichtigste marokkanische Radrennen, die Tour du Maroc, fand seit 2020 nicht mehr statt. Weitere Tipps und Informationen: www.visitmorocco.com

ATLAS MOUNTAIN RACE

Startort: Marrakesch
Distanz: 1150 Kilometer
Anstieg: 20.000 Höhenmeter
GPS-Daten: www.tinyurl.com/atlas-mountain-race-2020



1bike4life

4
brands

PARAPERERA

RENNSTAHL

Stanton

FALKENJAGD

one love one bike one life one love one bike one life one love one bike one life
one bike one life one love one bike one life one love one bike one life
one bike one life one love one bike one life bike one life
one life one love one bike one life one love one life one bike one love
one love one bike one life one love one bike one love one bike
one life one love one bike one life one bike one life
one bike one life one love one bike one life one love one bike one love
one love one bike

PARAPERERA



entdecke jetzt das **PARAPERERA ATMOS²**

www.1bike4life.com

TESTSTRECKE

RÄDER | PRODUKTE | NEUHEITEN





CANYON GRAIL

Der Koblenzer Hersteller Canyon bringt eine neue Version seines bewährten Race-Gravel-Bikes Grail auf den Markt. Bei der Entwicklung wurde der Fokus vor allem auf die Aerodynamik, das Handling und den Komfort gelegt. Eines der Hauptziele während des Entwicklungszeitraums: Das Grail sollte ein sportives Gravel-Bike werden, das vor allem mit seiner Vielseitigkeit überzeugt. Die Aerodynamik konnte gegenüber dem Vorgängermodell verbessert werden. Bei einer Geschwindigkeit von 45 km/h werden laut Canyon 9,1 Watt „eingespart“. Noch einmal weiter verbessern lässt sich die Aerodynamik des neuen Grails mit den individuell anpassbaren Aero-Aufsätzen, die von dem Triathlon-Modell Speedmax stammen. Die neuentwickelte Lenker-Vorbau-Einheit namens „Double Drop Bar“ mit einem „Gear Groove“ als neuartiger Schnittstelle für diverses Zubehör wurde unter anderem darauf ausgerichtet. In einem ins Unterrohr integrierten Staufach, der sogenannten „Load Down Tube Storage“, sind ein Multitool, Reifenheber, eine kleine Luftpumpe, eine CO₂-Kartusche und CO₂-Pumpe sowie ein TPU-Schlauch unauffällig versteckt. Zusammen mit der Load-Fidlock-Quickloader-Rahmentasche bildet das Load-Unterrohrfach das neue Aero-Load-System. Ist die Rahmentasche montiert, können bei einer Geschwindigkeit von 45 km/h, laut Messungen des Herstellers, weitere 1,5 Watt „eingespart“ werden. Das neue Canyon Grail ist in drei Modellvarianten erhältlich. Das Top-Modell CFR ist mit der Shimano GRX Di2 beziehungsweise der Sram Red eTap AXS ausgestattet, die etwas schwerere CF-SLX-Rahmen-Variante mit denselben zwei Schaltgruppen und das Einstiegsmodell CF SL mit Shimanos GRX 620 11-fach, GRX 820 12-fach oder der kabellosen Sram-Rival-eTap-AXS-Gruppe. **Der Preis: ab 2699 Euro**



FSA PRO-WING AGX

Mit seinem neuen Pro-Wing-AGX-Lenker will der italienische Hersteller Full Speed Ahead, FSA, vor allem ambitionierte langstrecken-orientierte Gravel- und Bikepacking-Fahrer ansprechen. Die größte Auffälligkeit: die integrierten „U-Shape“-Verlängerungen. Sie sollen vor allem den Komfort erhöhen und es ermöglichen, dass die Belastung der Hände und Handgelenke reduziert werden kann. Zudem soll diese Form das Fahren in einer aerodynamischeren Haltung erleichtern. Der Unterlenker ist um 25 Grad nach außen gestellt und bietet damit auch im Gelände Kontrolle. Der Lenker wurde so konzipiert, dass auch große Fronttaschen montiert werden können. Die verfügbaren Breiten: 420, 440 und 460 Millimeter. Das Gewicht, laut FSA, bei 420 Millimetern: 380 Gramm. **Der Preis: 179 Euro**



ZWIFT HUB ONE

Das US-amerikanische Unternehmen Zwift stellt mit dem Hub One eine neue Version seines Smarttrainers Hub vor. Er soll mit fast jedem Fahrrad kompatibel und mit seinen virtuellen Schaltvorgängen noch leiser sein. Bisher war das virtuelle Schalten nur mit teuren Smart Bikes möglich. Anders als andere Smarttrainer mit einem Direktantrieb besitzt der neue Hub One keine Standardkassette, sondern einen sogenannten Zwift Cog, auf dem die Kette läuft. Die virtuellen Schaltvorgänge werden mit dem mitgelieferten kabellosen Zwift Click am Lenker gesteuert. Der Hub One bietet sich vor allem dann an, wenn man einen Smarttrainer mit verschiedenen Fahrrädern nutzen möchte. Zwift-Nutzer, die bereits das Vorgängermodell Hub besitzen, können das virtuelle Schalten über Zwift Play oder ein Upgrade-Paket einfach nachrüsten. **Der Preis: 599 Euro**



RADTEST

***SCHNELL, LEICHT, KOMFORTABEL,
ANDERS: 13 HIGHEND-RENNRÄDER
IM GROSSEN VERGLEICHSTEST.***

TRAUM RÄDER

Text: D. Binnig, F. Böna,
J. Schinnagel, P. Klimsa
Fotos: Gideon Heede

Aerodynamik und Allroad-Ausrichtungen – das sind zwei der großen Trends des „Rennlenker-Radmarktes“. Die „Gattungsgrenzen“ zwischen sportiven Gravel- und komfortablen Rennrädern verschwimmt. Auf der anderen Seite des Ausrichtungs-Spektrums, der sportiv-racigen, nimmt die Aero-Optimierung von Rahmen und Teilen immer weiter zu. Auch in diesem Testfeld besonders innovativer, leichter, schneller Highend-Traum-Räder sind gleich elf der 13 Test-Modelle besonders aerodynamisch optimiert und klar auf höhere Geschwindigkeiten bei gleicher Leistung ausgelegt. Zu den, in Sachen Gewicht und/oder Aero-Tuning, am deutlichsten auf den Race-Einsatz ausgerichteten Test-Modellen zählen etwa das Bianchi Specialissima RC, das BH Ultralight, das Look 795 Blade RS Thunder und das Cervélo S5. Am anderen Pol der Ausrichtungs-Ränge ist etwa das Falkenjagd Aristos R angesiedelt. Es ist das einzige Modell in diesem Testfeld, dessen Rahmen nicht aus Carbon besteht, sondern aus Titan. Mit 8,48 Kilogramm in der Rahmengröße M ist es auch das schwerste Rad im Test. Dafür ist es ein Top-Allrounder: Es kann – mit einer entsprechenden Ausstattung – auch als Gravel-Race-Bike eingesetzt werden.

Innovation, Preis & Leistung

Ein Nachteil von „Traumrädern“ und Top-Modellen ist klar: ihr hoher Preis. Enorme 22.500 Euro kostet etwa die BMC Teammachine SLR Masterpiece, das mit Abstand teuerste Rad dieses Testfelds. Allein das Rahmenmodul kostet bereits 12.000 Euro. Die Komponenten – unter anderem Lightweight-Meilenstein-EVO-Laufräder und eine Sram-Red-eTap-AXS-Gruppe – erhöhen diesen Preis weiter. Das Sensa Giulia Supremo ist um rund 14.000 Euro günstiger. Der Preis: 8197 Euro. Es ist eines der neuesten Modelle des niederländischen Herstellers – und mit der Shimano-Dura-Ace-Di2-Gruppe und Leeze-CC-58-

Disc-EVO-WASO-Laufrädern ausgestattet. Die 13 Räder dieses Testfeldes sind demnach stark unterschiedlich ausgerichtet – doch eine Gemeinsamkeit liegt darin, dass sie in einer hohen Preisklasse angesiedelt sind. Die Inflation im Rennradmarkt war sehr hoch: Der Durchschnittspreis von Fahrrädern hat sich in den vergangenen vier Jahren im Mittel mehr als verdoppelt. Leider sind viele dieser „Traumräder“ für den Durchschnittsverdiener unerreichbar. Auch diese Preise sind Teil einer großen Entwicklung. Einen großen kritischen Leitartikel zum Thema Radmarkt und Inflation finden Sie in der RennRad-Ausgabe 10/2022. In den kommenden Magazinen werden wir uns wieder vorrangig preisleistungsstarken Modellen widmen. Im Fokus der kommenden RennRad 3/2024: Die besten Rennräder für unter 2500 Euro. //



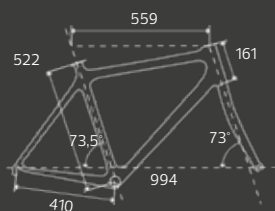


SENSA

GIULIA SUPREMO • PREIS 8197 EURO

TEILE & GEOMETRIE

Gewicht:	7,69 Kilogramm
Rahmen:	Carbon
Größe:	50, 53, 55 , 58, 61
Gabel:	Carbon
Bremsen:	Shimano Dura-Ace (160/160 mm)
Schaltgruppe:	Shimano Dura-Ace Di2
Übersetzung:	Vorne: 50/34 Hinten: 11-30
Laufräder:	Leeze CC 58 Disc EVO WASO
Reifen:	Continental GP 5000; 28 mm
Vorbau:	Supra Combo Aero Carbon; 120 mm
Lenker:	Supra Combo Aero Carbon; 400 mm
Stütze:	Supra Race Line EVO
Sattel:	San Marco Shortfit Wide Open



KOMFORT RACE

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

Das Giulia Supremo ist eines der neuesten Räder des niederländischen Herstellers Sensa – und dessen Rennrad-Top-Modell. Mittels CFD-Software zur virtuellen Durchführung von Windkanaltests wurde die Aerodynamik jedes einzelnen Rohrabschnitts optimiert. Im Vergleich zum Modell Giulia Evo Integrale wurde so, laut Sensa, eine Verringerung des Luftwiderstands um 9,1 Prozent erreicht. Dies resultiert demnach in einer „Leistungersparnis“ von 1,5 Prozent bei gleicher Geschwindigkeit. Besonders auffällig sind die aerodynamischen Formen am Steuer- und am Sitzrohr. Auch die Gabelscheiden sind „dünn“, aber großflächig geformt. Zudem wurde das Rahmenset im Vergleich zum Vorgängermodell in der Größe M um 278 Gramm leichter. Das Gesamtgewicht unseres Testrades: 7,69 Kilogramm. Damit gehört das Sensa zu den schwereren Modellen in diesem Testfeld. Das Beschleunigungsverhalten bergauf zählt dadurch naturgemäß nicht zu den ganz großen Stärken des Giulio Supremo. Der Fahrkomfort liegt dagegen – für ein Aero-Race-Modell – auf einem recht hohen Niveau. Laut Sensa konnte der Komfort gegenüber dem Giulia Evo Integrale um 30 Prozent verbessert werden. Dafür verantwortlich ist unter anderem die überarbeitete Supra-Race-Line-EVO-Sattelstütze, die spürbar „flex“

und damit erhöhten Dämpfungskomfort bietet. Auch die 28 Millimeter breiten Continental-Grand-Prix-5000-Reifen punkten, mit einem geringen Luftdruck gefahren, mit ihren ausgeprägten Dämpfungseigenschaften. Sie bieten zudem einen geringen Rollwiderstand und einen Top-Pannenschutz. Montiert sind sie auf CC-58-Disc-EVO-WASO-Laufködern des deutschen Herstellers Leeze. Deren Felgenhöhe: 58,5 Millimeter. Sie punkten vor allem mit einer Top-Aerodynamik und einem, in der Relation dazu, geringen Gewicht von 1471 Gramm. Die Seitensteifigkeit gehört nicht zu ihren größten Stärken. Die Sitzposition fällt – passend zur Ausrichtung des Sensa – sportiv, recht gebeugt und gestreckt aus. Die Sattel-Lenker-Überhöhung ist deutlich. Die Bremsleistung der hydraulischen Dura-Ace-Scheibenbremsen mit den beiden 160-Millimeter-Discs überzeugte unter allen Bedingungen. Shimanos elektronische Dura-Ace-Di2-Gruppe ist mit 50/34-Kettenblättern und einer 11-30-Kassette recht ausgewogen übersetzt. Extra-Pluspunkte vergaben unsere Tester für den sehr komfortablen Selle-San-Marco-Shortfit-Sattel.

FAZIT

Steif, agil und sportiv: Das Giulia Supremo ist primär auf den Race-Einsatz ausgerichtet. Die Ausstattung ist hochwertig und durchdacht. Etwas Potential gibt es dagegen beim Gewicht.



STORCK

VERSENDER

AERNARIO.3 PLATINUM • PREIS 9199 EURO

Nur 6,58 Kilogramm wiegt das Storck Aernario.3 Platinum in der Rahmengröße M. Es ist damit das leichteste Rad in diesem Testfeld. Zu den Hauptgründen für dieses geringe Gewicht zählen vor allem das verwendete japanische Military-Grad-Carbon-Faser-Material des Rahmens sowie dessen Leichtgewichts-Lackierung. Dennoch ist das Aernario.3 Platinum kein reines Leichtgewichts-Modell. Auch die Aerodynamik wurde durch eine veränderte Rahmengengeometrie optimiert. Besonders auffällig sind vor allem der recht flache und aerodynamische Oberlenker, das abgeflachte Oberrohr und die tief ansetzenden, strömungsgünstig geformten Sitzstreben. Das verkleinerte hintere Rahmendreieck, das sehr steife konische Steuerrohr und die verwendeten Carbon-Fasern tragen maßgeblich zu einer enorm hohen Rahmensteifigkeit bei – die wiederum zu einem spürbar direkten Beschleunigungsverhalten und einer sehr hohen Agilität des Aernario.3 führt. Das Fahrverhalten des Storck ist generell, vor allem aufgrund des steilen Lenkwinkels und der kurzen Kettenstreben, sehr direkt. Auch der Fahrkomfort erreicht, insbesondere in Anbetracht der Race-Ausrichtung, ein verhältnismäßig hohes Niveau. Dies ist unter anderem auf das „Directional-Depending-Stiffness“-Rahmenkonzept zurückzuführen, das eine gewisse vertikale Nachgiebig-

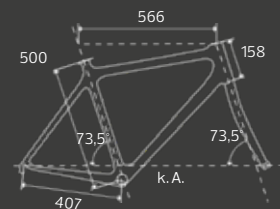
keit des Sitzbereichs bietet. Auch die filigranen Sitzstreben bieten einen gewissen „Flex“. Die Front des Storck ist dagegen spürbar „härter“. Die verwindungssteife Storck-Carbon-LVO-Lenker-Vorbau-Einheit überzeugte auch durch ihre durchdachte Ergonomie. Die Sitzposition auf dem Aernario.3 fällt sportiv, leicht gestreckt und etwas gebeugt aus, ist aber noch voll langstreckentauglich. Die Ausstattung ist auf einem sehr hohen Niveau: Die Storck-Zeitjaeger-Platinum-45-R-Laufräder haben eine Felgenhöhe von 45 Millimetern und punkten vor allem mit ihrem geringen Gewicht von 1279 Gramm sowie ihrer hohen Seitensteifigkeit. Auf ihnen sind 25 Millimeter breite Continental-Grand-Prix-5000-Reifen montiert, die einen geringen Rollwiderstand, hohen Grip und gute Pannenschutz-Eigenschaften aufweisen. Die Shimano Dura-Ace-Di2-Gruppe ist mit 50/34 vorne und 11-30 hinten recht ausgewogen und bergtauglich übersetzt. Die Dura-Ace-Scheibenbremsen mit den beiden 160-Millimeter-Icotech-Discs lieferten unter allen Testbedingungen, auch und gerade bei Regen, stets sehr gute Bremsleistungen.

FAZIT

Das Storck Aernario.3 Platinum ist extrem leicht – und dennoch aerodynamisch. Die Agilität und die Steifigkeit überzeugen, der Fahrkomfort ist für ein Race-Modell auf einem sehr guten Niveau.

TEILE & GEOMETRIE

Gewicht:	6,58 Kilogramm
Rahmen:	Carbon
Größe:	S, M, L, XL, XXL
Gabel:	Carbon
Bremsen:	Shimano Dura-Ace (160/160 mm)
Schaltgruppe:	Shimano Dura-Ace Di2
Übersetzung:	Vorne: 52/36 Hinten: 11-34
Laufräder:	Zeitjaeger Platinum 45 R
Reifen:	Continental GP 5000; 25 mm
Vorbau:	Storck Carbon LVE; 100 mm
Lenker:	Storck Carbon LVE; 420 mm
Stütze:	Aernario.3 Carbon
Sattel:	Selle San Marco Shortfit 2.0



KOMFORT RACE

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

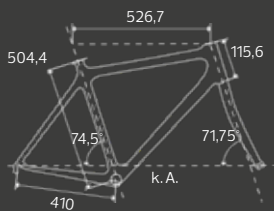


LOOK

795 BLADE RS • PREIS 9790 EURO

TEILE & GEOMETRIE

Gewicht:	7,37 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: 11-34
Laufräder:	Corima WS Evo 47
Reifen:	Continental GP 5000 S TR; 28 mm
Vorbau:	Look Aero Combo Stem; 100 mm
Lenker:	Look Aero Combo Handlebar; 400 mm
Stütze:	Look Aeropost 4 Carbon
Sattel:	Selle Italia SLR Boost Superflow Carbon



KOMFORT RACE

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

Zwei Etappensiege bei der Tour de France 2023 erzielten die Fahrer des Teams Cofidis auf dem neuen, vollständig überarbeiteten Look 795 Blade RS. Besonders auffällig gegenüber dem Vorgänger-Modell: Die Rohre sind nun deutlich „schlanker“, die Sitzstreben setzen tiefer an und das Steuerrohr ist kürzer. Generell legten die Look-Ingenieure bei der Entwicklung des neuen Blade den Fokus vor allem auf die Verbesserung der Aerodynamik: Jeder Rohrabschnitt wurde mit dem Ziel geformt, den Luftwiderstand zu reduzieren. Zudem weist der Rahmen nun eine vollständige Systemintegration der Kabel und Bremsleitungen auf. Die eigens entwickelten Ultra-High-Modulus-Carbonfasern ermöglichen, gerade um den flächigen und „hochgezogenen“ Tretlagerbereich herum, eine sehr hohe Rahmensteifigkeit, was in einer direkten Kraftübertragung resultiert. Mit 7,37 Kilogramm in der Rahmengröße S ist das Look kein Leichtgewicht – für ein Aero-Modell liegt dieser Wert aber noch „im grünen Bereich“. Bergauf macht sich das Gewicht naturgemäß negativ bemerkbar. Die Sitzposition auf dem Look fällt, passend zur Ausrichtung, sehr sportiv aus: Man sitzt mit einer deutlichen Sattel-Lenker-Überhöhung und – auch aufgrund der versetzten Sattelstütze und des 110 Millimeter langen Vorbaus – sehr tief und gestreckt auf dem Blade. Der

Fahrkomfort gehört generell nicht zu den großen Stärken des Look. Wenngleich es gerade im hinteren Bereich durch den Versatz der Sattelstütze in der Kombination mit den tief ansetzenden Sitzstreben überraschend viel „Flex“ bietet. An der Front fällt der Dämpfungskomfort dagegen eher gering aus. Das Fahrverhalten des Look ist geprägt von einer sehr hohen Spurstabilität. Doch auch die Agilität ist aufgrund des recht steilen Sitzwinkels recht stark ausgeprägt. Die Steifigkeit im Steuerbereich trägt maßgeblich zu dem präzisen Lenkverhalten bei. Die in Frankreich gefertigten Corima-47-WS-EVO-Laufräder punktet im Testverlauf sowohl mit ihrer hohen Seitensteifigkeit als auch mit ihrer Aerodynamik. Auf ihnen sind 25 Millimeter breite Continental-Grand-Prix-5000-TR-Reifen montiert, die sehr gute Rolleigenschaften aufweisen. Die Shimano-Dura-Ace-Scheibenbremsen mit einer 160-Millimeter-Disc vorne und einer 140er hinten zeigten im Testverlauf, wie gewohnt, keinerlei Schwächen. Die elektronische Dura-Ace-Di2-Gruppe ist mit einer 52/36-Semi-Kompaktkurbel und einer 11-34-Kassette recht sportiv übersetzt.

FAZIT

Das Look 795 Blade RS wurde klar für den Race-Einsatz konzipiert. Es ist steif, direkt und aerodynamisch. Das Handling und die hohe Laufruhe überzeugen. Die Ausstattung ist top.



CANYON

VERSENDER

ULTIMATE CFR WRL • PREIS 9999 EURO

Seit dem Jahr 2004 ist das Canyon Ultimate das Allround-Race-Modell des Koblenzer Herstellers. Seither wurde es stetig weiterentwickelt – zuletzt unter anderem in Zusammenarbeit mit dem spanischen Top-Profi Enric Mas aus dem Team Movistar. Im Vergleich zum Vorgängermodell wurde die inzwischen fünfte Generation des Ultimate steifer, aerodynamischer und komfortabler. Die maximale Reifenbreite: 32 Millimeter. Laut Canyon konnte in Zusammenarbeit mit den Aerodynamik-Experten von Swiss Side – durch aerodynamische Optimierungen und eine vollständige Systemintegration – eine Leistungseinsparnis von sieben Watt bei einer Geschwindigkeit von 45 km/h erzielt werden. Das Gesamtgewicht unseres Testmodells: 6,62 Kilogramm in der Rahmengröße L – ein Top-Wert. Im Testverlauf zeigte sich, dass davon erwartungsgemäß die Agilität und das Beschleunigungsverhalten stark profitieren: Beide sind einem Top-Niveau. Auch der Fahrkomfort fällt für ein rennorientiertes Modell hoch aus. Dafür verantwortlich ist unter anderem die neuentwickelte d-förmige Carbon-Sattelstütze, die deutlich „flext“ und somit eine spürbare Vibrationsdämpfung bietet. Das Handling ist, vor allem aufgrund des recht steilen Lenkwinkels, sehr direkt, ohne je zur Nervosität zu neigen. Die Campagnolo-Hyperon-Ultra-Laufräder über-

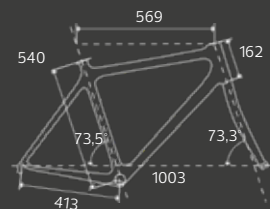
zeugen mit einem guten Kompromiss aus Leichtbau, Aerodynamik und Steifigkeit. Auf ihnen ist vorne ein 25 und hinten ein 28 Millimeter breiter Continental-GP-5000-S-TR-Reifen verbaut. Diese punkten mit ihren Top-Allround-Eigenschaften. Die Sitzposition auf dem Ultimate fällt recht sportiv und leicht gestreckt, aber trotz der deutlichen Sattel-Lenker-Überhöhung noch langstreckentauglich aus. Sinnvoll: Das CP0018-Aero-Carbon-Cockpit kann mittels je zweier Schrauben innerhalb von Sekunden um bis zu 40 Millimeter in der Breite verstellt werden. Unser Testmodell ist mit der erst kürzlich vorgestellten Campagnolo-Super-Record-WRL-Gruppe ausgestattet. Diese überzeugte mit sehr schnellen Schaltvorgängen. Mit 48/32 vorne und 10-29 hinten ist die Übersetzungsbandbreite recht ausgewogen. Die in Zusammenarbeit mit Magura entwickelten hydraulischen Discbremsen zeigten im Testverlauf unter allen Bedingungen eine sehr hohe absolute Bremsleistung und eine feine Dosierbarkeit. Der leichte Selle-Italia-SLR-Boost-3D-KIT-Carbonio-Superflow-Sattel bot einen deutlichen „Flex“ und damit Komfort.

FAZIT

Das Ultimate CFR WRL ist ein Allround-Race-Modell ohne klare Schwächen. Es ist leicht, steif, aerodynamisch und komfortabel. Die Sitzposition: tief und sportiv, aber noch langstreckentauglich.

TEILE & GEOMETRIE

Gewicht:	6,62 Kilogramm
Rahmen:	Carbon
Größe:	2XS, XS, S, M, L, XL, 2XL
Gabel:	Carbon
Bremsen:	Campagnolo Super Record WRL (160/140 mm)
Schaltgruppe:	Campagnolo Super Record WRL
Übersetzung:	Vorne: 48/32 Hinten: 10-29
Laufräder:	Campagnolo Hyperon
Reifen:	Continental GP 5000 S TR; 25/28 mm
Vorbau:	Canyon CP0018 Aerocockpit; 110 mm
Lenker:	Canyon CP0018 Aerocockpit; 410 mm
Stütze:	Canyon SP0064 Custom Aero
Sattel:	Selle Italia SLR Boost 3D KIT Carbonio Superflow



KOMFORT

RACE



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

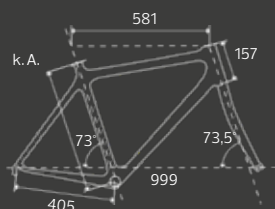


CERVÉLO

S5 • PREIS 10.199 EURO

TEILE & GEOMETRIE

Gewicht:	8,22 Kilogramm
Rahmen:	Carbon
Größe:	48, 51, 54, 56, 58
Gabel:	Carbon
Bremsen:	Sram Force
Schaltgruppe:	Sram Force AXS
Übersetzung:	Vorne: 48/35 Hinten: 10–33
Laufräder:	Reserve 52/63
Reifen:	Vittoria Corsa TLR G; 28 mm
Vorbau:	Cervélo ST35 Carbon; 110mm
Lenker:	Cervélo HB14 Carbon; 44cm
Stütze:	Cervélo SP20 Carbon
Sattel:	Selle Italia Novus Boost EVO Superflow Ti



KOMFORT RACE

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

Das Cervélo S5 ist das Aero-Race-Modell im Portfolio des US-Herstellers – und das Aero-Rennrad des niederländischen Teams Jumbo-Visma. Die aerodynamische Ausrichtung des Cervélo wird auf den ersten Blick deutlich: Das S5 fällt vor allem durch seinen V-förmigen Vorbau, die vor dem Steuerrohr positionierte Gabelfront und die geschwungenen Rahmenformen auf. Die Tragflächenformen am Vorbau und an der fünf Zentimeter breiten Sattelstütze tragen ebenso zur „Windschnittigkeit“ bei wie die breiten Gabelschneiden. Im Vergleich zum Vorgängermodell wurde das Steuerrohr etwas flächiger, der Tretlagerbereich schlanker und die Rohrformen „kantiger“. Bei der Entwicklung des Rahmens reizten die Cervélo-Ingenieure die neuen UCI-Regularien hinsichtlich der Rahmengemetrie und der Sitzposition aus. Neben der Aerodynamik zeichnet sich das Rad durch seine extrem hohe Steifigkeit im Tretlagerbereich und an der Front aus. Der recht kurze Radstand, der steile Lenkwinkel und die extrem steife, breite Carbon-Gabel führen zu einer sehr hohen Agilität und einem direkten Handling. Die neue Konstruktion des Lenkers ermöglicht nun eine stufenlose Einstellung der Neigung zwischen null und fünf Grad. Die Sitzposition fällt – passend zur Ausrichtung des S5 – sehr sportiv-gestreckt, tief und aerodynamisch aus. Der

Fahrkomfort gehört somit ausrichtungsge-mäß nicht zu den großen Stärken des Cervélo. Auch der Parameter „Gewicht“ stand weniger im Fokus: Unser Testmodell der Rahmengröße 58 bringt 8,22 Kilogramm auf die Waage. Bergauf bringen andere Modelle somit deutlich mehr Fahrspaß. Das Oberrohr und der Vorbau sind recht lang, das Steuerrohr kurz und der Sitzwinkel flach gehalten. Der Geradeauslauf ist dank der steifen Reserve-Carbon-Laufräder hervor-ragend: Die Laufruhe ist extrem stark ausgeprägt. Die Räder wurden von Cervélo zusammen mit dem hauseigenen Lauf-radhersteller Reserve speziell für das S5 entwickelt. Die Felgenhöhen: vorne 52, hinten 63 Millimeter. Die Laufräder und der Rahmen sind für 28 Millimeter breite Reifen wie die montierten Vittoria Corsa Graphene 2.0 opti-miert. Diese bieten einen hohen Grip und einen geringen Rollwiderstand. Die kabellose Sram-Force-AXS-Gruppe zeigte im Test-verlauf keine Schwächen. Angesichts des Preises wäre jedoch eine höherwertige Red-eTap-Gruppe absolut wünschenswert. Die Übersetzung ist mit 48/35 und einer 10–33-Kassette recht ausgewogen gewählt.

FAZIT

Kein anderes Modell in diesem Testfeld ist so klar auf den Race-Einsatz ausgerichtet wie das S5. Die Aerodynamik ist top. Bei der Ausstattung und dem Gewicht besteht noch Potenzial.



FALKENJAGD

ARISTOS R • PREIS 10.585 EURO

Das Falcon Jagd Aristos R ist gleich in zweifacher Hinsicht ein „Exot“ in diesem Testfeld: Zum einen besteht der Rahmen aus Titan – und zum anderen ist es als ein „Rad für alle Fälle“ ausgerichtet. Als Hybrid-Modell aus Rennrad und sportivem Gravelbike, das sowohl auf Asphalt als auch auf Schotter- und Feldwegen performt. Die teils wuchtigen, kantigen, modernen Rohrformen des Titan-Rahmens, die innenverlegten Brems-Leitungen und die tief ansetzenden Sitzstreben erinnern optisch an ein Carbon-Modell. Schweißnähte sind nicht zu sehen. Dies ist bauartbedingt, denn: Der Rahmen wird mittels des 3-D-Druck-Verfahrens hergestellt. Die Maschine ist pro Rahmen 16 Stunden lang im Einsatz. Danach werden das vordere und das hintere Rahmendreieck am Sitzrohr zusammengefügt. Dies ermöglicht eine vollständige Systemintegration und eine sehr hohe Verwindungssteifigkeit. Die Spezialisten von Falcon Jagd spielen auch andere Stärken des Materials aus: Die Robustheit, die Langlebigkeit, den Fahrkomfort – alle diese Parameter sind auf einem Top-Niveau. Beim Faktor Gewicht liegen, naturgemäß, Carbon-Top-Modelle vorne. Mit seinem Gesamtgewicht von 8,48 Kilogramm in der Größe M liegt das Aristos R angesichts seines Rahmenmaterials und seiner Allround-Ausrichtung jedoch in einem kompetitiven

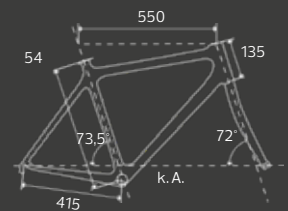
Bereich. Dies spiegelt sich in einem direkten Handling und guten Beschleunigungswerten wider. Wobei der sehr stark ausgeprägte Parameter Laufruhe etwas überwiegt. Die Sitzposition fällt sportiv-ausgewogen, leicht gestreckt und dennoch komfortabel und langstreckentauglich aus. Gut: Am Hinterbau sind Aufnahmen für die Montage eines Gepäckträgers vorhanden. Unser Testmodell wurde für den Einsatz auf Asphalt konfiguriert. Die hochwertigen Parapera-Carbon-Laufräder mit 30-Millimeter-Felgen und Tune-Naben überzeugten aufgrund ihres Steifigkeits-Gewichts-Verhältnisses auf ganzer Linie. Sie sind mit 25 Millimeter breiten Schwalbe-Pro-One-TT-Reifen ausgestattet. Diese punkten unter anderem mit ihrem geringen Rollwiderstand. Der Aristos-Rahmen bietet eine maximale Reifenfreiheit von 33 Millimetern. Die Übersetzungsbandbreite der Campagnolo-Super-Record-EPS-Gruppe wurde mit 50/34 und 11-32 ausgewogen gewählt. Die Scheibenbremsen mit den beiden 160-Millimeter-Discs überzeugen bei allen Bedingungen und punkten im Testverlauf ebenso wie die Ergonomie der Campagnolo-Ergopower-Griffe.

FAZIT

Innovativ, besonders, vielseitig: Das Falcon Jagd Aristos R ist ein Rennrad-Gravel-Hybrid mit Top-Allround-Eigenschaften. Es bietet Steifigkeit, Komfort und Robustheit auf einem hohen Niveau.

TEILE & GEOMETRIE

Gewicht:	8,48 Kilogramm
Rahmen:	Titan
Größe:	S, M, L, XL, XXL
Gabel:	Titan
Bremsen:	Campagnolo Super Record (160/160 mm)
Schaltgruppe:	Campagnolo Super Record EPS
Übersetzung:	Vorne: 50/34 Hinten: 11-32
Laufräder:	Parapera Car. mit Tune Prnc./Prncs.
Reifen:	Schwalbe-Pro-One-TT; 25 mm
Vorbau:	Falcon Jagd Titan Axios; 80 mm
Lenker:	Syntaxe Racelite; 420 mm
Stütze:	Falcon Jagd Titan
Sattel:	Selle Italia SLR Boost X-Cross Ti



KOMFORT  RACE

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

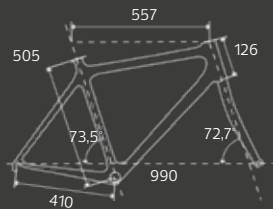


ARGON 18

SUM PRO • PREIS 11.000 EURO

TEILE & GEOMETRIE

Gewicht:	7,27 Kilogramm
Rahmen:	Carbon
Größe:	XXS, 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:	Scope R5 CeramicSpeed
Reifen:	Vittoria Corsa Control G2.0; 28 mm
Vorbau:	Vision Metron 5D Evo; 120 mm
Lenker:	Vision Metron 5D Evo; 40 mm
Stütze:	Argon 18 Carbon Seatpost
Sattel:	Prologo Dimension T4.0



KOMFORT RACE

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

Das Sum Pro ist das komplett neuentwickelte Top-Modell des kanadischen Herstellers Argon 18. Es kann auf der Argon-18-Homepage ab einem Verkaufspreis von 7600 Euro individuell konfiguriert werden. Mit rund 11.000 Euro weist das Test-Modell die hochwertigste Ausstattung auf, die über den Konfigurator möglich ist. Das Sum Pro ist ausgelegt als eine Kombination aus Aero- und Leichtgewichts-Rad. Der Carbon-Rahmen wird mittels des „Pro-Level-Layup-Verfahrens“ gefertigt. Er weist zahlreiche Aero-Optimierungen, teils Kammtail-Rohrprofile und tief ansetzende Sitzstreben auf. Die Aero-Ausrichtung wird auch durch die breitschaftige Gabel, die den Luftstrom vom Unterrohr weggleiten soll, unterstrichen. Die maximale Reifenfreiheit: 30 Millimeter. Entsprechend der sportiven Rahmen-Geometrie mit einem vergleichsweise langen Oberrohr fällt auch die Sitzposition aus: Man sitzt tief und gebeugt auf dem Argon 18. Die hohe Verwindungssteifigkeit des Rahmens überzeugte im Testverlauf und sorgte für eine sehr direkte Kraftübertragung. Das Handling ist sportiv ausgewogen: Der Kompromiss aus Agilität und Laufruhe ist gelungen. Mit seinem Gewicht von 7,27 Kilogramm in der Testgröße S liegt das Sum Pro in einem kompetitiven Bereich. Der Parameter Fahrkomfort zählt ausrichtungs- und sitzpositionsbedingt

nicht zu seinen großen Stärken. Wenngleich die hochwertigen Carbon-Anbauteile, etwa die hauseigene Sattelstütze, und die dünnen Sitzstreben für einen gewissen „Flex“ sorgen. Generell mitentscheidend für den Dämpfungskomfort ist die Reifen-Laufrad-Kombi. Die am Sum Pro verbauten Scope-R5-Laufräder weisen 57 Millimeter hohe Felgen auf und bieten einen guten Kompromiss aus Steifigkeit und Aerodynamik. Ihr Gewicht: 1675 Gramm. Die auf ihnen verbauten 28 Millimeter breiten Vittoria Corsa Control G2.0 punkten mit ihrem Kurvengrip und einem klaren Dämpfungsverhalten. Die elektronische Shimano-Dura-Ace-Di2-Gruppe zeigte keinerlei Schwächen. Sie ist mit 52/36 und 11/28 sehr sportiv übersetzt. Das Schaltwerk wird mit CeramicSpeed-Tuning-Schaltröllchen ergänzt. Laut Hersteller sollen diese für eine Leistungseinsparung von bis zu 2,4 Watt sorgen. Die Scheibenbremsen mit einer 160-Millimeter-Disc vorne und einer 140er hinten überzeugten durch ihre hohe absolute Bremspower. Pluspunkte vergaben unsere Tester für den ergonomisch überzeugenden Prologo-Dimension-T4.0-Sattel.

FAZIT

Das Sum Pro ist eine kompromisslos sportive Rennmaschine – und mehr als „nur“ ein Aero-Modell. Es ist agil, steif, lauf ruhig und sinnvoll ausgestattet. Die Sitzposition fällt sehr sportiv aus.



BALDISO

VERSENDER

AIR FLIGHT ONE SONDEREDITION • PREIS 11.640 EURO

Der Allgäuer Hersteller Baldiso wurde im Jahr 2020 durch den ehemaligen Radprofi Sebastian Baldauf gegründet. Seitdem spezialisierten sich die Baldiso-Ingenieure vor allem auf aerodynamische Modelle, bei denen die Komponenten und Farben individuell ausgewählt werden können. Unser Test-Modell ist Teil einer Sonderedition: Die „Edition Road Royal“ bietet eine spezielle Lackierung in Blau, Weiß und Gold mit roten Akzenten. Es kommen nur 20 Modelle mit dieser Lackierung auf den Markt. Jedes davon erhält eine Nummer, die auf einer Plakette am Oberrohr befestigt ist. Alle Leitungen und Kabel verlaufen komplett im Rahmen und im Cockpit. Die Rohrformen: flächig und teilweise Kamm-tail-Profile. Auch die tief ansetzenden Sitzstreben, das einteilige Baldiso-Carbon-Cockpit und die d-förmige Sattelstütze weisen klar aero-optimierte Formen auf. Die Rahmensteifigkeit überzeugte im Testverlauf – unter anderem in Form einer sehr direkten Kraftübertragung. Mit seinem Gewicht von 7,47 Kilogramm Gesamtgewicht in der Testgröße L zählt das Baldiso in diesem Testfeld nicht zu den Leichtgewichten. Das Beschleunigungsverhalten ist dadurch naturgemäß etwas gemindert. Die Sitzposition fällt, passend zur aerodynamischen Ausrichtung, recht sportiv, tief und gestreckt aus – vor allem aufgrund des recht

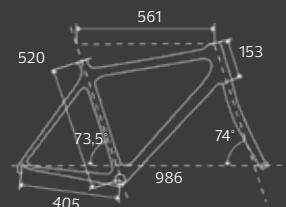
langen Ober- und des kurzen Steuerrohrs. Das Fahrverhalten: agil und direkt, aber nie zur Nervosität neigend. Dafür mitverantwortlich sind etwa der recht kurze Radstand und der steile Lenkwinkel. Die Ennoble-Roun-Ride-Carbon-Laufräder überzeugten durch ihre Aero-Eigenschaften, Seitensteifigkeit und ihr geringes Gewicht von nur 1320 Gramm – ein Top-Wert für 50-Millimeter-Felgen-Modelle. Auf ihnen sind 28-Millimeter breite Maxxis-Highroad-SL-Reifen verbaut, die im Testverlauf mit ihrem recht geringen Rollwiderstand und einem sehr geringen Gewicht punktet. Beim Parameter Nässegrip liegen jedoch andere Modelle vorne. Die elektronische Shimano-Dura-Ace-Gruppe bietet mit 50/34-Kettenblättern und einer 11-34-Kassette eine ausgewogene und bergtaugliche Übersetzungsbandbreite. Die hydraulischen Scheibenbremsen mit den beiden 160-Millimeter-Discs vorne und hinten punktet im Testzeitraum unter allen Bedingungen mit ihrer hohen absoluten Bremspower. Die breite Baldiso-Carbon-Sattelstütze sorgte für wenig „Flex“. Der Prologo-Nago-Evo-Plus-Sattel sammelte dafür Komfortpunkte.

FAZIT

Die Baldiso Air Flight One Sonderedition punktet mit einer Top-Aerodynamik sowie einer hohen Laufruhe und Agilität. Die Ausstattung ist durchdacht, das Gewicht jedoch etwas hoch.

TEILE & GEOMETRIE

Gewicht:	7,47 Kilogramm
Rahmen:	Carbon
Größe:	XS, S, M, L, XL
Gabel:	Carbon
Bremsen:	Shimano Dura-Ace (160/160 mm)
Schaltgruppe:	Shimano Dura-Ace Di2
Übersetzung:	Vorne: 50/34 Hinten: 11-34
Laufräder:	Ennoble Roun Ride 50
Reifen:	Maxxis High Road; 28 mm
Vorbau:	Baldiso Carbon; 120 mm
Lenker:	Baldiso Carbon; 420 mm
Stütze:	Baldiso Carbon
Sattel:	Prologo Nago Evo Pas



KOMFORT

RACE



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

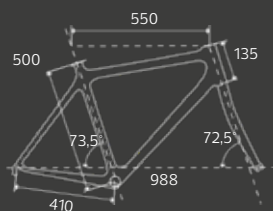


BIANCHI

SPECIALISSIMA RC • PREIS 12.449 EURO

TEILE & GEOMETRIE

Gewicht:	6,69 Kilogramm
Rahmen:	Carbon
Größe:	47, 50, 53, 55 , 57, 59
Gabel:	Carbon
Bremsen:	Shimano Dura-Ace (160/140 mm)
Schaltgruppe:	Shimano Dura-Ace Di2
Übersetzung:	Vorne: 52/36 Hinten: 11-30
Laufräder:	Reparto Corse RC Carbon
Reifen:	Pirelli P Zero Race TT; 26 mm
Vorbau:	Reparto Corse; 130 mm
Lenker:	Reparto Corse, 400 mm
Stütze:	Specialissima Full Carbon Aero
Sattel:	Bianchi RC139 Carbon



KOMFORT RACE

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

Das neue Bianchi Specialissima RC wurde erst im vergangenen September auf den Markt gebracht. Es ist ein Race-Allrounder, der vor allem für das Hochgebirge konzipiert wurde. Bei der Vuelta a España setzten die Fahrer des französischen Teams Arkéa-Samsic das neue RC bereits bei den Bergetappen ein. Anders als die Vorgänger-Modelle ist das neue Specialissima nicht im für Bianchi typischen Celeste lackiert. Der Grund: Durch die verwendete Lackierung konnte das Gewicht reduziert werden. Das Gesamtgewicht unseres Testmodells in der Rahmengröße 55: 6,69 Kilogramm. Möglich ist dieses geringe Gewicht vor allem durch die verbauten Top-Komponenten des haus-eigenen Labels Reparto Corse. Dennoch ist das Specialissima kein reines Berg-Rad. Im Vergleich zum Vorgängermodell wurde es nicht nur deutlich leichter, sondern auch klar aerodynamischer. Die Rahmenformen wurden jenen des Aero-Modells Oltre angeglichen, zudem sind alle Leitungen und Kabel komplett integriert. Um 31,9 Sekunden soll es in der Ebene, laut Bianchi, bei einer durchschnittlichen Leistung von 200 Watt über eine zehn Kilometer lange Strecke schneller sein als das Vorgänger-Modell. Im Vergleich zum Aero-Rad Oltre beträgt der Vorsprung an einem zehn Kilometer langen Anstieg mit sechs Prozent Steigung bei 200 Watt rund neun Sekunden. Das Fahrverhalten des Spe-

cialissima ist geprägt von einem sehr direkten Handling und einer hohen Agilität. Dennoch ist auch die Laufruhe, vor allem durch den verhältnismäßig flachen Lenkwinkel, auf einem hohen Niveau. Die Sitzposition fällt, passend zu dem Race-Charakter des RC, sehr sportiv und gestreckt aus. Das aerodynamische Carbon-Cockpit punktet mit seiner Steifigkeit und Ergonomie. Die verbauten Reparto-Corse-RC-Carbon-Laufräder mit Keramiklagern und 33 Millimeter hohen Carbonfelgen erwiesen sich als seitensteif und mit 1380 Gramm zudem vergleichsweise leicht. Auf ihnen montiert sind 26 Millimeter breite Pirelli-P-Zero-Race-TT-Reifen, die mit einem geringen Rollwiderstand und einem hohen Kurvengrip überzeugen. Mit einem geringen Luftdruck gefahren, bieten sie zudem einen recht hohen Dämpfungskomfort. Die maximale Reifenbreite des Specialissima: 32 Millimeter. Die elektrische Shimano-Dura-Ace-Gruppe ist mit einer Semikompakt-kurbel vorne und einer 11/30-Kassette hinten recht sportiv übersetzt. Top: Die Dura-Ace-Kurbel ist mit einem Shimano-Powermeter ausgestattet, der im Testverlauf stets realistische Leistungsdaten lieferte.

FAZIT

Das neue Specialissima RC vereint viele positive Eigenschaften auf hohem Niveau. Die Steifigkeit, das Gewicht und der Fahrkomfort machen es zu einem Top-Allrounder, der leider seinen Preis hat.



BH

ULTRALIGHT BURGOS BH TEAMBIKE • PREIS 13.000 EURO

Auf dem Ultralight Burgos BH Teambike waren die Radprofis des Teams Burgos-BH in diesem Jahr unter anderem bei der Vuelta a España am Start. Dies sagt schon viel über die Ausrichtung des BH aus: Es ist ein Race-Allrounder, der Leichtgewicht und Aerodynamik vereinen soll. Unser Testmodell ist das Rad des spanischen Profis Jesús Ezquerro – und wurde nach den Vorgaben des Teams, unter anderem mit FSA-Vision-Komponenten, aufgebaut. Der angegebene Preis von 12.999,90 Euro bezieht sich auf das Top-Serienmodell 9.5, an dem eine Sram-Red-e-Tap-AXS-Gruppe und Zipp-454-Disc-Laufräder verbaut sind. Top: Das Rahmendesign beziehungsweise die Lackierung kann mittels des BH-Unique-Konfigurator individuell ausgewählt werden. Die Rahmengometrie fällt klassisch-sportiv aus: Man sitzt dementsprechend recht tief und gebeugt, aber nicht zu extrem auf dem Ultralight. Der Rahmen wurde mittels der Hollow-Core-Internal-Molding-Technologie hinsichtlich des Steifigkeit-Gewichts-Verhältnisses optimiert. Die optisch auffallende Air-Bow-Gabel weist eine besondere im oberen Schaftbereich abgerundete Form auf und sorgt für einen aerodynamisch günstigen Luftstrom. Die Systemintegration von Kabeln, Leitungen und der Sattelklemmung ist vollständig. Die Carbon-Lenker-Vorbau-Kombination punktete im Testverlauf mit ih-

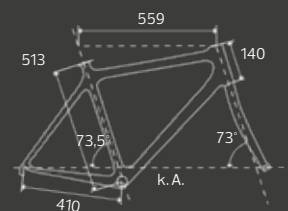
rer Ergonomie und Steifigkeit. Das Gesamtgewicht des Testmodells: 7,46 Kilogramm. Damit liegt es in diesem Testfeld im Mittelfeld. Das Fahrverhalten ist dennoch von einem sehr direkten Beschleunigungsverhalten geprägt. Der lange Radstand sorgt für eine stark ausgeprägte Laufruhe, schränkt die Agilität in engen Abfahrten jedoch etwas ein. Der Fahrkomfort stand bei der Entwicklung des Ultralight naturgemäß nicht im absoluten Fokus der Ingenieure. Wobei am BH bis zu 30 Millimeter breite Reifen verbaut werden können, die somit potenziell ein hohes Dämpfungspotenzial aufweisen. Auf die Team-Ausstattung des Testrads – Vision-Metron-60-SL-Laufräder, Veloflex-Corsa-Evo-Tubeless-Reifen und die K-Force-We-12fach-Gruppe mit einer sehr sportiv-racigen Übersetzungsbandbreite von 53/39 und 11-28 – gehen wir an dieser Stelle bewusst nicht ein, da sie vom Serienmodell stark abweicht. Die in der Serie verbauten Zipp-454-Laufräder haben sich in anderen Tests als top-aerodynamisch und seitensteif erwiesen. Der Prologo-Dimension-43-Sattel punktete im Testverlauf durch seine sinnvolle Ergonomie und den hohen Komfort-Faktor.

FAZIT

Das BH Ultralight Burgos Teambike ist ein fast schon „klassisches“ Race-Modell, das aerodynamisch stark optimiert wurde. Die konsequente Race-Ausrichtung hat jedoch ihren hohen Preis.

TEILE & GEOMETRIE

Gewicht:	7,46 Kilogramm
Rahmen:	Carbon
Größe:	XS, S, M, L, XL
Gabel:	Carbon
Bremsen:	FSA K-Force We Rotor (160/140 mm)
Schaltgruppe:	FSA K-Force WE
Übersetzung:	Vorne: 53/39 Hinten: 11-28
Laufräder:	Metron 55 SL Disc
Reifen:	Veloflex Protour Race EVO TLR; 28 mm
Vorbau:	Vision Metron 5D ACR 3K; 100 mm
Lenker:	Vision Metron 5D ACR 3K; 380 mm
Stütze:	BH Ultralight Carbon
Sattel:	Prologo Dimension 143



KOMFORT

RACE



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



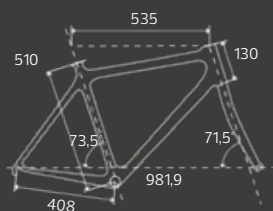
MYVELO

VERSENDER

VERONA SPECIAL EDITION • PREIS 13.990 EURO

TEILE & GEOMETRIE

Gewicht:	7,06 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: 11-34
Laufräder:	Lightweight Obermayer EVO
Reifen:	Continental GP 5000 S TR; 25/28 mm
Vorbau:	Myvelo Carbon; 120 mm
Lenker:	Myvelo Carbon; 40 mm
Stütze:	Myvelo Carbon
Sattel:	Myvelo Carbon



KOMFORT RACE

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

In Verona wurde Jan Ullrich 1999 Zeitfahr-Weltmeister. In dieser Tradition wurde das Top-Modell des badischen Herstellers Myvelo benannt. Die Namensgebung sagt schon viel über die Ausrichtung aus: Es ist ein klar sportives Race-Modell mit Stärken im Flachen und bei hohen Geschwindigkeiten. Der optisch auffällige Aero-Carbon-Rahmen weist teils Kammtail-Rohrformen auf – zudem ist das vordere Rahmendreieck außergewöhnlich angelegt: Das Oberrohr fällt nicht nach hinten, sondern in Richtung des Steuerrohrs ab. Dies resultiert in einer tiefen, gestreckten Sitzposition. Die Kettenstreben und der Radstand fallen dagegen vergleichsweise kurz aus, was sich positiv auf die Reaktivität auswirkt. Die Kraftübertragung ist, primär durch die sehr hohe Verwindungssteifigkeit im Tretlagerbereich, auf einem guten Niveau. Auf den Testparameter „Fahrkomfort“ trifft dies weniger zu: Der Carbonrahmen bietet aufgrund seiner flächigen Rohrformen eher wenig Eigendämpfung – und auch die Myvelo-Sattelstütze und die steife Myvelo-Lenker-Vorbau-Einheit, die ansonsten mit ihrer Ergonomie überzeugt, weisen wenig „Flex“ auf. Für den Dämpfungskomfort sind vorrangig die montierten Continental-GP-5000-S-TR-Reifen verantwortlich. Vorne ist ein 25-, hinten ein 28er-Modell aufgezogen. Die Pneu punkten mit ihrem geringen

Rollwiderstand, ihrem Kurvengrip und dem ausgeprägten Pannenschutz. Sie sind auf auffälligen Lightweight-Obermayer-EVO-Carbon-Laufrädern montiert, die enorm seitensteif sind und trotz ihrer 48 Millimeter hohen Felgen nur 1230 Gramm wiegen. Ihr Preis: rund 7000 Euro. Trotz der Aero-Ausrichtung des Verona liegt sein Gesamtgewicht in einem sehr kompetitiven Bereich: Unser Testmodell der Größe S wiegt 7,06 Kilogramm. Dies macht sich in einem recht agilen Fahrverhalten bemerkbar. Passend zu der Race-Ausrichtung ist auch die elektronische Shimano-Zwölfach-Dura-Ace-Gruppe mit extra großen CeramicSpeed-Pulley-Wheels ausgestattet. Laut des Herstellers ist damit eine Leistungersparnis von bis zu 2,4 Watt möglich. Die Gruppe ist mit 52/36 vorne und einer 11-34-Kassette sportiv-ausgewogen übersetzt. Die Scheibenbremsen mit einer 160-Millimeter-Disc vorne und einer 140er hinten zeigten im Testverlauf keine Schwächen. Der hauseigene ungepolsterte Myvelo-Carbon-Sattel sorgte für geteilte Meinungen unter unseren Testfahrern – doch bietet er mehr Komfort, als Viele zunächst vermuten würden.

FAZIT

Die Optik sagt schon viel über den Charakter der Verona Special Edition aus: Es ist ein sportiv-laufruhiges Aero-Racebike, auf dem man eine aggressive Sitzposition einnimmt. Die Ausstattung: top.

RennRad

Digitale EXTRA-Magazine



PREIS-LEISTUNG

- ✓ GRUPPEN-TEST - Shimano 105 Di2 vs. Sram Rival Etap
- ✓ RADTEST-EXTRA - 32 Rennräder ab 1199,- € getestet
- ✓ GUT & PREISWERT - Hundert Produkte im Test & nahe Top-Ziele

194
SEITEN



GRAVELBIKES

- ✓ REPORTAGE & TIPPS: Training, Touren & Abenteuer
- ✓ GETESTET - 16 Paar Radschuhe & mehr
- ✓ TEST & KAUFBERATUNG: 42 Gravelbikes

154
SEITEN



188
SEITEN

TEST-SPEZIAL

- ✓ KAUFBERATUNG - Rollen-Trainer & Routen-Apps
- ✓ MONATELANG GETESTET - 147 Teile - Radkleidung & mehr
- ✓ EINSTEIGER-SPEZIAL - Grundausrüstung
- ✓ KOMFORT, AERODYNAMIK, GEWICHT - 70 Rennräder getestet

Alle Inhalte & Infos zu den
EXTRA-Magazinen finden Sie hier:
www.radsport-rennrad.de/extra



W I N T

**WARM, WASSERDICHT, ROBUST:
WAS KÖNNEN WINTER-RADSCHUHE?
WIR HABEN SIEBEN MODELLE AB
230 EURO AUSGIEBIG GETESTET.**

S C



ER H U H E

7 **MODELLE** ROAD & OFFROAD

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

Ein guter Winterschuh muss vorrangig „nur“ vier Ansprüche erfüllen: Er muss warm und trocken halten – und dabei noch dauerhaft komfortabel und robust sein. Gegenüber den klassischen Überschuhen erfüllen Winter-Radschuhe dies eher. Sie haben in der Regel deutlich weniger Schwachstellen. Im Vergleich zu unserem letzten Winterschuh-Vergleichstest hat sich das aktuelle Testfeld nun etwas ausgedünnt. Die Zahl der Hersteller, die solche Modelle anbieten, nahm leicht ab. Dabei ist ihr potenzielles Einsatzgebiet groß beziehungsweise breit. Bereits ab unter zehn Grad Celsius können Winterschuhe eine gute Investition sein. Denn: Sie sind warm, haltbar und vor allem wasserdicht. Die Voraussetzung: ein sinnvolles Wärmemanagement. Dies wird meist durch den Einsatz und die Kombination verschiedener Materialien erreicht. Oftmals handelt es sich dabei unter anderem um eine Art Fleece-Polsterung im Inneren und einen robusten, mit einer Funktions-Membran kombinierten Außenstoff. Manche Hersteller geben hier die Dicke des Materials ähnlich wie bei Bekleidung an: in Form eines Stoffgewichts. Zusätzlich hält bei den meisten Modellen ein gepolsterter enganliegender Schaft warm und verhindert ein Eindringen von Kälte, Schmutz und Wasser.

STRASSEN- VS. OFFROAD-MODELLE

	ONROAD	OFFROAD
PREIS	kein Unterschied, aber eventuell zweiter Pedalsatz für Offroad-Schuhe nötig	
GEWICHT	Mehrgewicht pro Paar bei Offroad-Modellen, bedingt durch die Profilssole	
KOMPATIBILITÄT	3-Loch-System: etwa Look, Shimano, Speedplay	2-Loch-System: etwa Crankbrothers, Ritchey, Shimano
SOHLENHÄRTE	meist sehr hart	oft nur mittelhart
EINSATZBEREICH	Straße	Straße, Gravel, Cyclocross, Mountainbike

TEST: PEDALE

Das Pedal ist die Verbindung zwischen Mensch, Schuh und Maschine. Insgesamt zwölf verschiedene Modelle aller Preisklassen für die Straße und das Gelände haben wir für die RennRad-Ausgabe 8/2023 getestet. Der Test beinhaltet auch etliche Tipps zur richtigen Montage des Pedals und der Pedalplatten. Die Ausgabe ist in unserem Onlineshop erhältlich: www.bit.ly/rennrad-magazin-shop



Sohlen & Wetterschutz

Die Sohlen der Winter-Modelle sind in der Regel etwas dicker als bei vergleichbaren Sommer-Schuhen. Extra-Winter-Innensohlen, teils filz- oder alubeschichtet, sind jedoch nicht immer Teil des Lieferumfangs. Wir weisen in diesem Test extra darauf hin. Beim Parameter Wasserdichtigkeit sind nur kleinere Unterschiede zwischen den Testmodellen festzustellen. Sowohl von unten als auch von oben sind alle Modelle absolut dicht: Jedes Modell musste mindestens 30 Minuten lang in einer mit Wasser gefüllten Wanne dicht halten. Ein Hauptgrund dafür, neben der wasserdichten Membran: Die Cleat-Aufnahmen sind ausnahmslos sauber verklebt und gedichtet. Wichtig ist auch, dass an der Oberseite alle Einzelteile miteinander vernäht und verklebt sind, oder besser noch: aus einem Stück gefertigt sind. Ein „Paradebeispiel“ dafür ist etwa der Fizik Tempo Artica GTX: In die fast nahtlose Oberfläche kann, in der Kombination mit dem vollständig wasserdichten Reißverschluss, so gut wie keine Feuchtigkeit eindringen. Auch die Materialwahl spielt naturgemäß eine wichtige Rolle. Auch am Fizik kommt ein wasserdichter Schaft aus Neopren-Material

zum Einsatz. Beim Außenmaterial setzen viele Hersteller auf Goretex-Membrane. Der Nässeschutz ist dadurch bei den meisten Modellen sehr gut. Die Atmungsaktivität ist bei kühlen Temperaturen dabei teils eher zweitrangig. Daher konnten auch andere wasserdichte Membranen im Testverlauf überzeugen. Die Verschluss-Systeme: An Sommer-Radschuhen sind inzwischen Drehverschlüsse fast ausnahmslos der Standard. Dies ist auch bei vielen Winter-Modellen der Fall. Allerdings wird hier oftmals lediglich ein Drehknopf verbaut. Dieser wird dann fast immer mit einem mehr oder weniger breiten Stück Klett-Verschluss, der den hohen Schaft zusammenhält, kombiniert. Eine weitere interessante Option: Der Drehverschluss am Testmodell von Lake erinnert von der Größe eher an jenen eines Snowboard-Boots. Doch: Er ist auch mit dicken Winterhandschuhen noch gut zu bedienen.

Der Sohlenaufbau: Die Wintermodelle weisen in ihren Sohlen in der Regel keine Belüftungsöffnungen auf. Was die Sohlendicke und -härte betrifft, sind teils nur geringe Unterschiede festzustellen. Wobei die Sommer-Top-Carbon-Modelle teils noch einmal deutlich höhere Sohlen-Steifigkeiten aufweisen. In den getesteten Schuhen werden vorrangig Carbon- oder Nylon-Composite-Sohlen verbaut. Große Unterschiede stellt man bei den Offroad-Sohlen fest. Diese sind oftmals etwas weniger steif – und ermöglichen somit das Gehen in unterschiedlichstem Gelände. Die meisten Sohlen weisen hier ein grobes tiefes Profil auf, das auch auf losen Böden und bei schlammigen Bedingungen genug Halt beim Gehen bietet. Zusätzlich können oft noch zwei Schraub-Stollen montiert werden. Zwar haben solche Profilsohlen einen gewissen Gewichtsnachteil, die Schuhe haben dafür aber einen viel breiteren Einsatzbereich – etwa beim Graveln, Bikepacken und Mountainbiken. Die Passform: Die getesteten Winterschuhe fallen trotz der dickeren Fütterung oftmals nicht unbedingt kleiner als Sommer-Modelle aus. Da aber meist etwas dickere Socken getragen werden, kann dies die Wahl eines um eine halbe oder ganze Nummer größeren Modells rechtfertigen. Zudem kommt hinzu, dass gerade an den Zehen ein etwas größerer Schuh deutlich zum Wärme-Wohlbefinden beitragen kann. Man kann die Zehen so immer etwas durchbewegen und zudem liegen sie nicht an der kalten Außenhülle an. Während manche Hersteller bei ihren Sommer-Schuhen auch je eine „extrabreite“ Wide-Variante anbieten, ist das Sortiment im Winter hier leider deutlich ausgedünnt. Schade. //

LAKE CX146

PREIS: 229 EURO

BEWERTUNG ●●●●○



Der CX146 ist massiv und sehr robust gebaut. Den Boa-M4-Drehverschluss verortet man normalerweise an Snowboard-Boots. Kaum ein Schaft ist höher als jener am Lake – und kaum eine Außenhülle ist dicker beziehungsweise stärker isoliert. Der CX146 ist durchgehend warm gefüttert und hat eine befülzte Einlegesohle. Außen schützt eine robuste Schicht aus Kunstleder die wasserdichte Membran. An der Unterseite verbaut Lake eine sehr steife, nur minimal flexende Straßensohle mit Drei-Loch-Muster. Anzumerken ist, dass der Schuh extrem klein ausfällt. Für manche Fahrer kann es selbst mit einer Nummer größer noch knapp werden.

Der Praxistest: Zwar fällt der Schuh wie oben beschrieben klein aus, doch Lake verschafft in vorbildlicher Weise Abhilfe, denn es gibt den Schuh nicht nur in vielen Größen, sondern auch jeweils in einer Wide-Version. Die griffige Bedienung des großen Drehknopfes ist top. Dies ist auch mit dicken Winterhandschuhen kein Problem. Auch für die Wärme-Isolation und die Wasserdichtigkeit gilt: sehr gut. Der hohe Schaft und die abriebfeste Außenhaut punktet hier im Testverlauf – auch bei langen Regenfahrten – sehr stark. Der Einstieg ist gut gelöst: Um einfacher hineinschlüpfen zu können, kann man das Boa-Kabel ganz aushängen.

FEATURES

Gewicht	440 Gramm / Größe 43
Größen	36 – 50
Farben	schwarz
Obermaterial	wasserdicht und gefüttert, Neoprenschaff, Clarino Mikrofaser, Thinsulate
Verschluss	Klettverschluss Außenhülle, 1 x Boa M4
Sohle	Nylon Composite, 3-Loch-kompatibel
Extras	zwei Weiten, Anziehhilfe, als Offroad-Modell erhältlich
Stärken	■ Viele Größen- und Breiten-Varianten ■ Wärmeisolation ■ Preis-Leistung
Schwächen	■ fällt sehr klein aus

FIZIK TEMPO ARTICA GTX

PREIS: 259 EURO

BEWERTUNG ●●●●○



Der Tempo Artica GTX ist sehr hochwertig verarbeitet – innen und außen. Ein Boa-Drehverschluss ermöglicht eine stufenlose Anpassung des unteren Teils des Schuhs an den Fuß. Der Schaft des Schuhs ist mittelhoch und kann mit einem schmalen Klettverschluss im Bereich des Knöchels angepasst werden. Das Außenmaterial besteht aus einer isolierenden Goretex-Koala-Membran. Innen ist der Artica GTX mit einem weichen Fleece-Futter ausgestattet. Die R5-Nylon-Außensohle verfügt über keine Belüftungslöcher, um die Füße warm und trocken zu halten. Zudem ist die Position der Cleats etwas weiter nach hinten versetzt.

Der Praxistest: Der Wetterschutz des Fizik-Tempo-Schuhs ist top. Auch bei längeren Touren bei Kälte und Nässe blieben die Füße dank der Membran und des isolierenden Fleece-Futters warm. Dieses ist nicht nur warm, sondern auch sehr bequem. Die Atmungsaktivität ist auf einem hohen Niveau. Selbst bei intensiven Intervallen überhitzten die Füße dank der Goretex-Koala-Membran nicht. Zudem überzeugte die Steifigkeit der Sohlen. Durch den Boa-Verschluss ist eine sehr feine stufenlose Anpassung möglich. Der schmale Klettverschluss auf der Höhe des Knöchels erhöht den Halt des Fußes im Schuh spürbar. Top: das geringe Gewicht.

FEATURES

Gewicht	290 Gramm / Größe 38
Größen	36 – 48 / teils halbe Größen
Farben	schwarz, weiß
Obermaterial	wasserdicht und gefüttert, mittelhoher Neoprenschaff, Goretex
Verschluss	Klettverschluss Neoprenschaff, 1 x Boa L6
Sohle	Nylon, 3-Loch-kompatibel
Extras	isolierende Innensohle, auch als Offroad-Modell erhältlich
Stärken	■ Sohlen-Steifigkeit ■ Gewicht ■ Tragekomfort
Schwächen	-

EKOI WINTER W-4

PREIS: 285 EURO

BEWERTUNG ●●●●○



Ekoi hat zwei Wintermodelle im Angebot – beides sind Straßen-Radschuhe mit einem Dreiloch-Cleat-System. Der W-4 ist dabei das aktuelle Top-Modell. Was die Straßensohle aus Carbon Composite betrifft: Sie ist in diesem Testfeld die mit Abstand steifste verbaute Sohle. Wasserdichtes und gefülltes Mikrofaser-Material bilden zusammen die Außenhaut des Oberschuhs. Im Gegensatz zu anderen Modellen sind die Zunge und das Schnürsystem des Ekoi nicht verdeckt. Bei der Schnürung verwendet Ekoi das bewährte System von Atop. Der Neoprenschaff des Schuhs ist mittelhoch und wird mit einem mittelbreiten Klettverschluss versiegelt.

Der Praxistest: Die Belüftungsöffnung an der Sohle ist zu 100 Prozent wasserdicht. Dies hat der Testverlauf gezeigt. Aufgrund des niedrigeren Schaffs und der extrem steifen Straßensohle ist der Winter W-4 ein idealer Schuh für die Übergangsphase in kühlere Temperaturen. Bei frostigen Bedingungen sind allerdings dicke Socken Pflicht. Die Passform ist sportiv, aber nicht zu eng. Wer gerne mit dicken Socken fährt, der könnte eine Nummer größer als normal wählen. Die hohe Sohlen-Steifigkeit der Schuhe überzeugte im Testverlauf bei intensiven Trainingseinheiten. Top: die feine Einstellung über den Atop-Drehverschluss und den Klettverschluss.

FEATURES

Gewicht	376 Gramm / Größe 42
Größen	39 – 47
Farben	schwarz
Obermaterial	wasserdicht und gefüttert, mittelhoher Neoprenschaff
Verschluss	Klettverschluss Neoprenschaff, 1 x Atop Drehverschluss
Sohle	Carbon Composite, 3-Loch-kompatibel
Extras	mittelhoher Neoprenschaff, Reflektoren
Stärken	■ Gewicht ■ Anzieh-Prozess ■ Sohlen-Steifigkeit
Schwächen	■ Preis

OFFROAD SCHUHE

GIRO BLAZE

PREIS: 230 EURO

BEWERTUNG ●●●●●



Überschuhe, die über die Radschuhe gezogen sind – daran erinnert die Optik des Giro Blaze: Sein neoprenartiges Obermaterial ist sehr glatt, flexibel und einfach zu reinigen. Zudem ist es zu 100 Prozent wasser- und winddicht. Der gesamte Aufbau des Giro-Winterschuhs ist recht speziell: Ein per Quick-Lace-Schnürsystem fixierter Innenschuh ist mit einer beweglichen neoprenartigen Außenhülle verbunden. Die Sohle besteht aus einem recht steifen Nylon-Composite-Material. Sie weist ein ausgeprägtes Stollenprofil und eine „Ice-Grip-Gummimischung“ auf. Am Vorderfuß lassen sich, für mehr Grip im Gelände, zwei Schraubstollen anbringen.

Der Praxistest: Die Blaze hielten auch bei längeren Touren im Regen dicht. Die Wärmeisolation ist top. Fahrten bei unter null Grad sind kein Problem. Dafür sind unter anderem die Primaloft-Fütterung und das Highloft-Vlies mit laminiertes Alu-Folie verantwortlich. Das Anziehen ist etwas komplizierter, da man zuerst die Außenhülle umstülpen muss. Die Sohlen erwiesen sich im Testverlauf als recht verwindungssteif. Die Kraftübertragung: sehr gut. Bei längeren Fußmärschen im Gelände muss man kleinere Abstriche machen. Sehr überzeugend ist der Tragekomfort: Die dünne Schnürung und die breite Zehenbox sorgen für einen sehr komfortablen Sitz.

FEATURES

Gewicht	435 Gramm / Größe 44
Größen	40 – 50
Farben	schwarz
Obermaterial	wasserdicht und gefüttert, 3-Lagen-Außenhülle
Verschluss	Reißverschluss Außenhülle, Quick-Lace-Schnürverschluss
Sohle	Ice-Grip-Gummilauffläche, Nylon Composite, SPD kompatibel
Extras	Primaloft-Isolierung, alubeschichtete Innensohle
Stärken	■ Wetterschutz ■ Wärmeisolation ■ Tragekomfort ■ Gewicht
Schwächen	■ Geh-Eigenschaften

DMT WKM1

PREIS: 249 EURO

BEWERTUNG ●●●●○



Das Konzept dieses Schuhs ist interessant: Der WKM1 ist eine Art Road-Sommerschuh, dem eine Profisolhle sowie eine leicht gefütterte wasserdichte Außenhülle mit hochgezogenem Schaft spendiert wurde. Man öffnet den Reißverschluss, schlüpft innen in den Sommerschuh aus bewährter DMT-3D-Stricktechnologie und verschließt diesen mit einem Boa-Drehverschluss. Dieser Innenschuh ist nicht gefütterter. Dies übernimmt die wasserdichte Softshell-Außenhülle, wobei die Fütterung nicht stark ausgeprägt ist. An der Unterseite befindet sich ein grobes Sohlenprofil mit einer Aussparung für SPD-Pedale. Stollen können optional montiert werden.

Der Praxistest: Wer einmal einen DMT-Schuh probiert hat, der kennt deren Eigenschaften. Eine davon: ein hoher Tragekomfort. Durch das gestrickte Obermaterial kommen Druckstellen quasi nie vor. Auch der WKM1 punktet im Testverlauf mit seiner exzellenten Passform. Die Anpassung erfolgt durch einen Boa-Drehverschluss. Die Außenhülle ist aus elastischem Softshell fast aus einem Stück gefertigt. Der Schuh ist komplett wasserdicht. Jedoch ist die Fütterung, die nur an der Außenhülle angebracht ist, etwas dünn ausgefallen. Bei Temperaturen Richtung null Grad sind dicke Socken Pflicht. Auch die Innensohle bietet hier noch Potenzial.

FEATURES

Gewicht	364 Gramm / Größe 43
Größen	37 - 47
Farben	schwarz/orange
Obermaterial	wasserdicht und leicht gefütterter, 3-Lagen-Softshell-Überzug, gestrickter Schuh
Verschluss	Reißverschluss Überzug, 1 x Boa Li2
Sohle	Nylon Composite, SPD-kompatibel, Stollen
Extras	kleine Reflektoren, auch als Road-Modell erhältlich
Stärken	■ Gewicht ■ Passform
Schwächen	■ Wärmeisolation ■ Anzieh-Prozess

SHIMANO SH-MW702

PREIS: 249,95 EURO

BEWERTUNG ●●●●●



Der 702 von Shimano erwies sich als extrem robust. Die Oberfläche des Schuhs ist griffig und stabil. Die Ferse und der Zehen-Bereich sind mit einer weiteren Schutzschicht überzogen. Reflektoren sind großflächig eingearbeitet. Die mittelharte Nylon-Sohle hat ein extrem rutschfestes und grobstolliges Gummi-Profil, das zusätzlich noch mit Schraub-Stollen erweitert werden kann. Ein hoher Neoprenschaff und eine weitere Klett-Überlappung sorgen neben dem Insulated-Gore-Tex-Material dafür, dass weder Kälte noch Nässe eindringen können. Der Schuh ist innen gefüttert und zusätzlich mit einer Fleece-Innensohle ausgestattet.

Der Praxistest: Zum Einstieg in den Winterschuh lässt sich dieser sehr weit öffnen. Der SH-MW702 ist vergleichsweise stark gefüttert – und eignet sich somit auch für sehr niedrige Temperaturen weit unterhalb des Gefrierpunktes. Wer mit sehr dicken Socken fährt, nimmt allerdings lieber eine Nummer größer. Top ist auch der Wetterschutz durch das hochwertige Goretex-Material. Gepaart mit der weit überlappenden Schaft-Klett-Konstruktion trotz der 702 so widrigsten Bedingungen. Die stark profilierte Gummisohle erwies sich als ausgewogen steif, robust und leicht elastisch. Dies machte sich bei längeren Geh-Passagen bezahlt.

FEATURES

Gewicht	428 Gramm / Größe 43
Größen	38 - 48
Farben	schwarz/grau
Obermaterial	wasserdicht, Goretex und gefüttert, Neoprenschaff, Gore-Tex insulated, Fersenkappe
Verschluss	Klettverschluss Neoprenschaff plus Oberschuh, 1 x Boa L6
Sohle	profilierte XC-Gummisohle, Nylon Composite, SPD-kompatibel, optionale Stollen
Extras	Fleece-Innensohle, Reflektoren
Stärken	■ Passform ■ Anzieh-Prozess ■ Material & Verarbeitung ■ Wetterschutz
Schwächen	-

45NRT RAGNARÖK

PREIS: 249,99 EURO

BEWERTUNG ●●●●○



Wer an die Marke 45NRTH denkt, weiß, was er bekommt: viel Material und viel Robustheit. Der Neoprenschaff ist sehr hoch und schützt so auch vor widrigsten Bedingungen. An der Rückseite ist eine robuste Anziehhilfe. Die Fersen- und Zehenkappe sind extra verstärkt und abriebfest. Ein dreischlaufiges Boa-Kabel samt außen liegendem Drehverschluss zieht das Material in die richtige Position. Das Außenmaterial und die Sohle sind je dick und damit sehr gut gefüttert. Eine sehr grobe Sohle aus echtem Gummi schließt den Schuh nach unten ab. Diese Nylonsohle ist vergleichsweise hart, was man bei solch einem Schuh erst einmal nicht erwartet.

Der Praxistest: Das Modell ist auch für extrem tiefe Temperaturen sehr gut geeignet. Das Echthgummi-Profil bietet sehr viel Grip. Kälte und Nässe drangen im Testverlauf unter keinen Bedingungen – auch bei langen Fahrten im Dauerregen – ein. Nicht zuletzt dank des hohen Neoprenschaffs. Dieser schränkt zwar die Bewegungsfreiheit etwas ein, doch daran gewöhnten sich unsere Tester recht schnell. Die Ragnarök sind, bedingt durch die weite Öffnung, einfach anzuziehen. Der Tragekomfort ist hoch. Zu Druckstellen kam es nie. Die Wärmeisolation ist hervorragend. Ein Negativpunkt ist das etwas erhöhte Gewicht von 527 Gramm in der Größe 44.

FEATURES

Gewicht	527 Gramm / Größe 44
Größen	Größen: 36 - 50
Farbe(n)	schwarz/gelb
Obermaterial	wasserdicht und gefüttert, Neoprenschaff, Mikrofaser, verstärkter Zehen- und Fersenteil
Verschluss	Klettverschluss Neoprenschaff, 1 x Boa Li2
Sohle	stark profilierte Gummisohle, Nylon Composite, SPD-kompatibel, Stollen optional
Extras	extrem hoher Neoprenschaff, Zusatz-Reflektoren
Stärken	■ Wetterschutz ■ Sohlen-Profil ■ Robustheit & Verarbeitung
Schwächen	■ Gewicht

LANGDISTANZTEST



DAUERTEST

BASIC BIKE

Preis Rahmenset: 1220 Euro

Ein Gravelbike, ein Mountainbike und nun auch ein Rennrad – das ist das Programm von Basic Bikes. Das Motto des jungen Berliner Herstellers: so schlicht, günstig und pragmatisch wie möglich beziehungsweise nötig. Oder anders gesagt: „Leichte, schnelle, zuverlässige und bezahlbare Bikes aus Carbon. Ohne Schnickschnack, mit klarem Design.“ So beschreiben die Gründer Jost Litzen und Hendrik Großer ihr Konzept. Dieses setzt unter anderem auf standardisierte und leicht zu wartende Teile. An unserem Test-Rennrad, auf dem unsere Testfahrer rund 2000

Kilometer abgspult haben, fallen sofort einige Besonderheiten auf. So etwa die bunten Logo-Aufkleber auf dem Rahmen und den Laufrädern. Wem dies zu auffällig ist, der kann auch eine schwarze Variante wählen. Die Aufkleber sind jedoch nicht überlackiert – hinter der dauerhaften Haltbarkeit und ungestörten Optik steht somit ein Fragezeichen. Gut: Im Dunkeln reflektieren die Sticker Licht und verbessern somit die Sichtbarkeit des Fahrers. Sehr „ungewöhnlich“ ist die am Testrad verbaute RX-Twoo-12fach-Gruppe. Der chinesische Hersteller setzt auf mechanische Schaltvorgänge und eine Schaltlogik an den Hebeln, wie man sie von Campagnolo-Ergopower-Modellen gewohnt ist: Runter beziehungsweise „schwerer“ geschaltet wird mittels eines „Daumenhebels“. Dieser fällt noch deutlich größer aus als an Campagnolo-Griffen. Die Übersetzungsbandbreite von 50/34 und 11-34 sorgt für ausgewogene Gangabstufungen – und ist für Bergfahrten und die meisten Fahrertypen sinnvoll gewählt. Vorne wie hinten ist in den RX-L-Twoo-Discbrakes jeweils eine 140-Millimeter-Bremsscheibe verbaut – eine 160er vorne könnte hier noch mehr Reserven bieten. Im Testverlauf zeigte die Gruppe keine Ausfallerscheinungen oder größeren Verschleiß, doch die Schaltvorgänge waren teils weniger schnell beziehungsweise „geschmeidig“ als bei Konkurrenzgruppen. Ab und an war zudem ein „Nachschalten“ mittels des Daumenhebels notwendig. Auch die Disc-Bremsen waren beim wichtigen Test-Parameter „absolute Bremspower“ nicht ganz auf dem Niveau etablierter Gruppen anderer großer Hersteller.



**RENNRÄDER, LAUFRÄDER,
RADBEKLEIDUNG UND MEHR ÜBER
MEHRERE MONATE HINWEG
GETESTET. DIE ERGEBNISSE: STÄRKEN,
SCHWÄCHEN, HALTBARKEIT,
PREISLEISTUNG UND MEHR.**

Die Züge und Leitungen sind im Rahmen intern verlegt – bis auf den Bereich zwischen Lenker und vorderem Unterrohr. Der klassische Diamant-Rahmen mit den recht dünnvolumigen Rohren besteht aus T700-Carbonfasern. Er bietet eine ordentliche Verwindungssteifigkeit, eine Flatmount-Bremsaufnahme und ein BSA-Innenlager. Die verbaute 27,2-Millimeter-Sattelstütze aus Carbon bietet einen gewissen „Flex“. Die maximale Reifenfreiheit des Rahmens und der Gabel: 32 Millimeter. Das maximal zulässige Systemgewicht: 110 Kilogramm. Das Gewicht des Rahmengabelsets in der Größe 52: 1580 Gramm. Unser Testmodell kam mit einem Spacer. Doch auch wenn man diesen unter den Vorbau setzt, ergibt sich dennoch eine deutliche Sattel-Lenker-Überhöhung. Die Rahmengenometrie des Basic ist fast schon „klassisch italienisch“ und damit bewährt sportiv – wobei man nicht übertrieben tief und gestreckt auf dem Rad sitzt, sondern nur leicht gebeugt, aber durchaus „race-ready“. Dies ist auch der Anspruch des Herstellers: Renn-Tauglichkeit. Das zeigt bereits das Gesamtgewicht: Das Testmodell der Rahmenhöhe 52 bringt 7,69 Kilogramm auf die Waage. In der Relation zur Preisklasse, in der Basic antritt, ist dies ein guter Wert. Das Fahrverhalten fällt entsprechend sportiv aus: direkt, agil und dennoch nie nervös. Das Beschleunigungsverhalten: top. Angesichts dieser Eigenschaften ist das Basic nicht „überhart“, auch wenn der Fahrkomfort nicht zu den ganz großen Stärken des Rads zählt. Komfortpunkte bringen vor allem die Reifen. Denn: Auf den leichten, hauseigenen beziehungsweise basic-gelabelten Semi-Aero-Carbon-Laufrädern drehen sich 28 Millimeter breite Kenda-Valkyrie-Pro-Tubeless-Ready-Reifen. Diese bringen, mit einem entsprechend niedrigen Luftdruck gefahren, einen klaren Komfortgewinn. Auch mit ihren Pannenschutzigenschaften konnten sie im Dauertest punkten.



DAUERTEST

KOMPAKT

- Gewicht
- Handling
- Preis-Leistung





RennRad
MAGAZIN

RACE-TIPP

DAUERTEST
1-2/2024

GORE C5 GTX SD 1985 JACKET

Preis: 299,95 Euro

Leichtgewicht – dies ist eine Besonderheit des bewährten Gore-Shakedry-Materials, aus dem die Jacke besteht. Man kann die nasse GTX tatsächlich innerhalb weniger Sekunden trocken „schütteln“. Regenjacken aus diesem Material zählen seit Jahren durchgängig zu den besten der RennRad-Tests. Die Vorteile: Ein sehr dünnes, vollständig wind- und wasserdichtes Material, das zudem auch noch stark atmungsaktiv ist. Das Klima innerhalb der C5-GTX ist meist trockener als in anderen Modellen. Für lange und intensive Fahrten – oder längere Regen-Abschnitte während Rennen – ist das Shakedry-Material für Viele die erste Wahl. Die beiden Nachteile: Eine gewisse Empfindlichkeit – so wird etwa das Tragen eines Rucksacks über der Jacke nicht empfohlen – und ein vergleichsweise hoher Preis. Generell, und gerade in der Relation zu dieser Top-Performance, ist das Gewicht der Jacke extrem gering. Es beträgt in der Größe L rund 116 Gramm. Die Außenseite weist mehrere licht-reflektierende Elemente auf. Zudem lässt sich das Kleidungsstück extrem klein zusammenfalten. Am Ende bleibt ein kleines gefülltes Täschchen übrig, das in eine Handfläche passt. Top. Der Schnitt: Rennradspezifisch mit einem verlängerten Rückenteil, körpernah, aber nicht zu extrem enganliegend. Auch während langer Fahrten im Dauerregen hielt die Jacke dicht. Das Innenklima blieb dabei, auch während intensiver Intervalle, stets recht trocken. Die Armabschlüsse liegen rutschfrei an. Der hochstehende Kragen, der zusätzlich mit einem kleinen Klettverschluss verschlossen werden kann, ist ein sinnvolles Detail – verhindert er doch überaus effizient das Eindringen von kaltem Wind, Regen und Schnee.

KOMPAKT

- Regenschutz & Leichtgewicht
- Atmungsaktivität & Packmaß
- Preis

DAUERTEST



GORE C5 GTX SIGNAL THER. JACKET

Preis: 199,95 Euro

Eine robuste warme Winterjacke, die einen Top-Wetter-Schutz bietet und sehr eng anliegt. Dies ist das Kurzfazit unseres Dauertests der Gore C5 GTX Thermal Jacket. Bereits beim ersten Anziehen wird angesichts der Materialdicke und des Gewichts klar, dass diese Radjacke auch für den tiefen Winter geeignet ist. Die C5 GTX besteht fast komplett aus Gore-Tex-Infinium-Windstopper-Softshell, das sich auch in diesem Testverlauf als top-funktional erwiesen hat. Es macht die Jacke zu 100 Prozent winddicht und zudem stark wasserabweisend. Der durchgehende Reißverschluss ist mit einer Windschutzleiste hinterlegt. Selbst Nieselregen hielt das Material sehr lange stand. Auch bei stärkeren Regenfällen hält die Jacke eine Zeit lang trocken. Eine weitere Besonderheit: Die, in der Relation zu vielen ähnlich „dicken“ Thermo-Winterjacken, sehr hohe Atmungsaktivität. Auch bei harten Intervall-Belastungen kam es zu keinem stärkeren Feuchtigkeitsstau im Inneren. Der optimale Einsatzbereich der C5 GTX reicht, mit ein oder zwei Zusatzschichten, bis weit unter null Grad. Der Sitz der Signal Jacket fällt sehr enganliegend, körpernah und sportiv aus. Im Schulterbereich ist der Schnitt minimal weiter, was eine ausreichende Bewegungsfreiheit ermöglicht. Wer die Jacke mit weiteren Schichten kombinieren will und/oder stabiler gebaut ist, könnte hier eventuell eine Nummer größer brauchen. Die Armabschlüsse fallen breit und „weich“ aus. Gut: Mehrere kleine Logo- und Design-Elemente fungieren als Reflektor-Elemente. Die drei Rückentaschen sind je relativ schmal gehalten. Die weitere schmale, seitlich angebrachte Reißverschluss tasche bietet Zusatz-Stauraum.

KOMPAKT

- Wetterschutz
- Wärmeisolation
- Race-Schnitt
- Stauraum

Text: David Birnig/Fotos: Tam Huynh



GORE C5 THERMO BIB TIGHTS+

Preis: 159,95 Euro

Die Eigenschaft der Thermo Bib Tights+, die beim ersten Anprobieren als erstes auffällt, ist: die sehr hohe Elastizität des Materials. Das Tragegefühl ist für eine Winter-Thermo-Radhose ungewöhnlich weich und anschmiegsam. Dieses stark elastische Material bietet somit auch einen gewissen Kompressionseffekt auf die Muskeln. Der hohe Tragekomfort erwies sich als eine Besonderheit der Winterhose. Ihr optimales Einsatzgebiet reicht, je nach dem Kälteempfinden, von um null bis rund 16 Grad. Das Windstopper-Material ist für eine Winterhose nicht sonderlich „dick“, bietet dafür jedoch eine hohe Wärmeisolations- und Wetterschutzleistung. Im Gesäßbereich weist die Bib eine zusätzliche DWR-Imprägnierung auf, die Spritzwasser zuverlässig abhält. Längeren Regenschauern hält die Hose jedoch nicht stand. Bei Trockenheit bietet sie auch während intensiver Einheiten eine Top-Atmungsaktivität und eine große Bewegungsfreiheit. Dafür sind unter anderem die breiten Träger und die Netz-Rückenpartie mitverantwortlich. Verarbeitet ist ein hochwertiges Advanced-Level-Sitzpolster, das in der Kooperation mit den Spezialisten von Elastic Interface entstand. Dieses fällt recht komfortabel, bei Langstrecken jedoch für manche Fahrertypen eventuell etwas „weich“ aus. Gut: Der Sitzbereich ist durch eine extra Gore-Tex-Windstopper-Cup-Funktion zusätzlich vor Fahrtwind geschützt. Dieser Spritzwasserschutz umfasst sinnvollerweise auch den Bereich der Innenseiten der Oberschenkel. Die Verarbeitung erwies sich im Testverlauf als sehr hochwertig und robust. Kleine reflektierende Elemente an den Beinabschlüssen, am Gesäß und am Oberschenkel sorgen für eine verbesserte Sichtbarkeit.

KOMPAKT

- Tragekomfort & Verarbeitung
- Kompressionswirkung
- Eingeschränkter Wetterschutz

DAUERTEST

WM
NEWMEN

RennRad
MAGAZIN

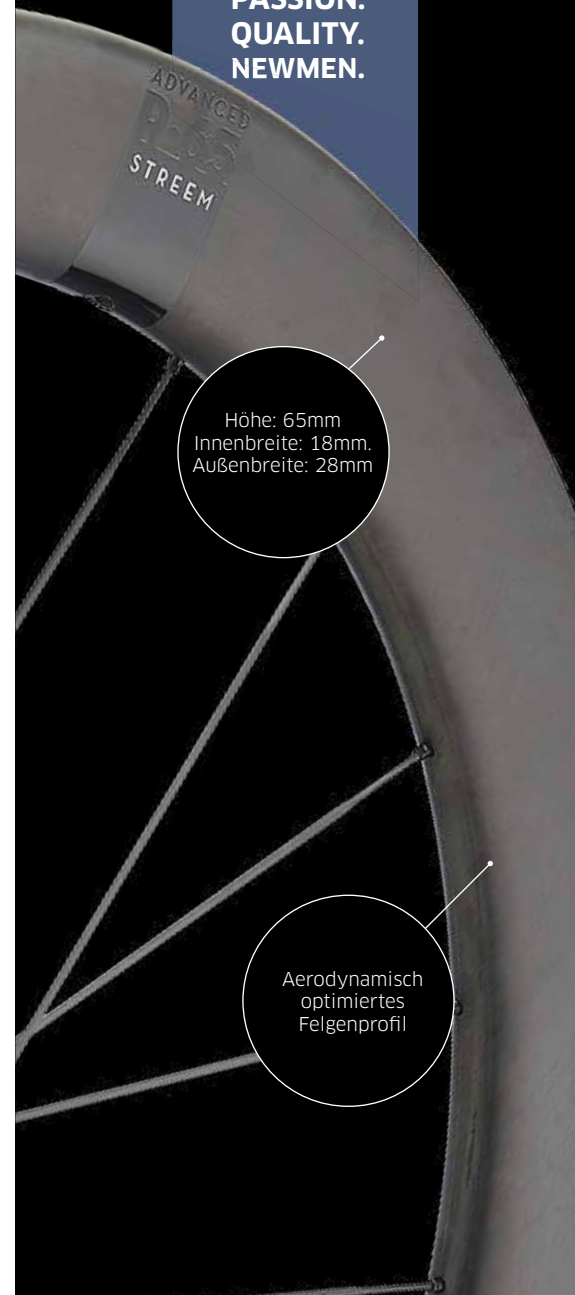
RACE-TIPP

AERO-LAUFRÄDER
11-12/2023

Newmen Laufrad
Advanced
R.65 STREEM Vonoa



**PASSION.
QUALITY.
NEWMEN.**



Höhe: 65mm
Innenbreite: 18mm.
Außenbreite: 28mm

Aerodynamisch
optimiertes
Felgenprofil

ROAD

newmen-components.de



GORE GTX THERMO SPLIT GLOVES

Preis: 74,95 Euro

Drei, eins, eins – lautet die Aufteilung, die diese Winter-Radhandschuhe definiert: Es sind Quasi-Fäustlinge. Der kleine, der Ring- und der Mittelfinger finden zusammen in einem Bereich Platz, der Zeigefinger und der Daumen sind je in einem eigenen Abschnitt. Dies stellt einen gelungenen Kompromiss aus einer möglichst großen Thermo-Wärmeisoliations-Leistung und einer ausreichenden Bewegungsfreiheit dar. Ergo: Man kann mit nur einem Finger je den Brems- und den Schalthebel betätigen. Gerade erstgenannter Parameter ist auf einem hohen Niveau. Dafür sorgt neben der „Bauart“ auch die Materialwahl: Die GTX Thermo Split bestehen aus Gore-Infinium-Stretch-Material. Dieses ist absolut winddicht und zudem stark wasserabweisend. Im Testverlauf überstanden unsere Tester damit auch Regenschauer trocken. Im Inneren kommt zudem Prima-Loft-Material zum Einsatz. Dieses steht für eine hohe Wärme-Isoliationsleistung bei einem niedrigen Gewicht. Dies gilt final auch für die Thermo Split Gloves: In der Relation zu ihrem enorm hohen Kälteschutz – selbst Fahrten bei einstelligen Minusgraden sind mit den Gore-Handschuhen in der Regel kein Problem – sind sie mit ihrem Gewicht von rund 140 Gramm vergleichsweise leicht. Bei einzelnen Intervall-Trainings kam es teils zu einer leichten Feuchtigkeitsbildung im Inneren, doch im Vergleich zur Wärmeleistung und den meisten Konkurrenzprodukten fällt die Atmungsaktivität der GTX Thermo Gloves recht hoch aus. Auch der Sitz und damit auch der Tragekomfort sind auf einem hohen Niveau. Dafür sorgen unter anderem die Silikon-Besätze und der Bund aus Neopren. Auch die Smartphone-Bedienbarkeit ist gegeben.

KOMPAKT

- Isolation & Bewegungsfreiheit
- Gewichts-Wärme-Relation
- Feuchtigkeitsmanagement

LÖFFLER LEFTY TRIKOT

Preis: 49,99 Euro

Form follows function – auf eine besondere Art: Dies trifft auf das optisch auffällige Löffler-Lefty-Trikot zu. Der Name ist von, englisch, „Leftovers“ ergo Überbleibsel, entlehnt. Und sagt schon sehr viel aus, denn: Die Optik des Trikots erklärt sich aus seiner Herstellungsweise beziehungsweise seinem Grundmaterial – Stoffresten, die bei der Produktion anderer Bekleidungslinien übrigblieben. Die Idee zur Produktion des Lefty entstand aus dem Wunsch heraus, möglichst wenige Abfälle zu produzieren. Um die optimale Ausnutzung des Stoffs zu erzielen, besteht das Trikot aus mehreren Schnittteilen und verschiedenen Farben – so, wegen dieser Schnittlagen, erklärt sich das optische Erscheinungsbild des Trikots. Die verwendeten Stoffe wären sonst entsorgt worden. Trotz dieser unterschiedlichen Stoffbahnen trägt sich das Lefty erstaunlich angenehm. Das Material ist recht dünn, leicht und stark atmungsaktiv. So liegt es auch angenehm auf der Haut. Die drei Rückentaschen bieten viel Platz – und hingen im Testverlauf auch vollbeladen nie durch. Gestrickt wurden die Stoffe direkt am Löffler-Firmensitz in Ried, Österreich. Auch deshalb punktet das Trikot im Dauertest primär mit seiner sehr guten Verarbeitung sowie seiner Top-Robustheit und somit Dauerhaltbarkeit. Das Lefty-Trikot ist Teil einer limitierten Sonderedition.

KOMPAKT

- Upcycling & Verarbeitungsqualität
- Robustheit & Haltbarkeit





FIZIK VENTO FEROX CARBON X PAS NORMAL STUDIOS

Preis: 330,00 Euro

Schon nach den ersten Testkilometern mit den Fizik-Pas-Normal-Gravel-Schuhen fällt eine Besonderheit auf: die enorme Steifigkeit der Sohle. Eine solche ist man sonst nur von Carbonsohlen-Rennrad-Modellen gewohnt. Doch dies ist ein Gravel- und Mountainbike-Radschuh. Die Sohlen weisen mittelhohe Stollen auf und sind auch für längere Gehstrecken ausgelegt. Der Geh-Komfort ist jedoch aufgrund dieser enormen Sohlensteifigkeit weniger ausgeprägt als bei anderen Gravel-Schuhen. Die Cleat-Position ist recht variabel – es können jedoch nur MTB-Cleats montiert werden. Das Testmodell ist eine Sonderedition, die aus einer Kooperation des Radbekleidungs Herstellers Pas Normal Studios mit Fizik hervorgegangen ist. Die Passform fällt, gerade im Vorderfußbereich, eher schmal aus. Wer breite Füße hat, könnte eventuell eine Nummer größer brauchen. Das Obermaterial ist sehr leicht, dünn und stark atmungsaktiv. Das Boa-Li2-Drehverschlussystem wird von einem breiten, flexiblen Klettverschluss ergänzt. Der untere Teil des Obermaterials ist durch eine durchsichtige Schicht vor Schmutz geschützt. Auf Dauer ist das Modell aufgrund der Farbwahl jedoch nicht vor Schmutz gefeit beziehungsweise: Es ist recht pflegeintensiv. Die Dauerhaltbarkeit des Materials sowie der Sohle: top. Die Material-Qualität und die Verarbeitung sind extrem hochwertig. Auch top: das vergleichsweise niedrige Gewicht. Das Gewicht eines Vento-Ferox-Carbon-Schuhs beträgt rund 300 Gramm. Jedoch haben dieser Tragekomfort und diese Gesamt-Performance ihren Preis. Die verfügbaren Größen: 36 bis 48.

KOMPAKT

- Gewicht & Tragekomfort
- Sohlensteifigkeit
- Preis & Schmutzanfälligkeit

DAUERTEST

WM
NEWMEN

RennRad
MAGAZIN

RACE-TIPP

AERO-LAUFRÄDER
11-12/2023

Newmen Laufrad
Advanced
R.65 STREEM Vonoa



**PASSION.
QUALITY.
NEWMEN.**

Minimalistische
FADE Road Naben
reduzieren
zusätzlich den
Luftwiderstand

21 VONOA Carbon
double thread
Speichen

Gewichtersparnis:
140g

ROAD

newmen-components.de



RennRad
MAGAZIN

RACE-TIPP

DAUERTEST
1-2/2024

FULCRUM SPEED 25 DB

Preis: 2260 Euro

1285 Gramm wiegen die Fulcrum-Speed-25-Laufräder. Die Carbon-Laufräder wurden vor allem für den Einsatz in bergigem Terrain entwickelt. Laut Fulcrum stand bei der Entwicklung ein Ziel im Fokus: maximale Performance bergauf. Im Dauertest überzeugte der Lauf-radsatz. Gefahren wurde er während des Testzeitraums mit den 26-Millimeter-Clincher-Reifen Road Race von Wolfpack und einem Luftdruck von sieben Bar vorne und hinten. Allerdings sind die Speed 25 auch Tubeless fahrbar. Das ungelochte Felgenbett hat eine Innenmaulweite von 21 Millimetern und benötigt kein Felgenband. Passende Tubeless-Ventile sind dabei. Die Montage der Clincher-Reifen mit Schlauch gelang recht einfach und schnell – ohne größeren Kraftaufwand. Die im Test gefahrenen 26 Millimeter breiten Reifen schlossen mit der Felge sehr gut ab. Das sehr geringe Satzgewicht machte sich naturgemäß an Anstiegen sehr positiv bemerkbar. Das Beschleunigungsverhalten und die Agilität sind auf einem sehr hohen Niveau und auch die Kraftübertragung fällt sehr direkt aus. Top: Die Keramiklager, die serienmäßig verbaut sind. Mit ihrer Felgenhöhe von 26 Millimetern sind die Laufräder nahezu unempfindlich gegenüber Seitenwind. Vorne und hinten sind je 24 Speichen verbaut. Das asymmetrische Profil der hinteren Felge soll die Steifigkeit erhöhen. Der Komfort gehört nicht zu den großen Stärken der Speed 25, könnte sich aber mit breiteren Reifen und einem niedrigeren Luftdruck in Verbindung mit Tubeless-Reifen sicherlich deutlich erhöhen lassen. Freilauf-Optionen gibt es für Shimano, Sram und Campagnolo. Produziert werden die Laufräder des italienischen Herstellers Fulcrum, der eine Tochtergesellschaft von Campagnolo ist, vollständig in Europa. Fazit: Die Fulcrum-Speed-25-DB-Laufräder überzeugen vor allem an langen, steilen Anstiegen. Die Steifigkeit und die Laufruhe sind generell auf einem sehr hohen Niveau. Der hohe Preis ist jedoch ambitioniert.

KOMPAKT

- Leichtgewicht
- Steifigkeit & Laufruhe
- Preis

DAUERTEST



RennRad
MAGAZIN

KAUF-TIPP

DAUERTEST
1-2/2024

MON SPORTS INTENSITY BAR

Preis: 2,37 Euro pro 52-Gramm-Riegel

Der Intensity Bar des deutschen Herstellers MoN Sports wurde vor allem auf Wunsch der Fahrer des WorldTour-Teams Bora-Hansgrohe entwickelt. Die Profis der deutschen Mannschaft nutzten den Energie-Riegel unter anderem bei der Tour de France 2023. Verschiedene Kohlenhydrat-Quellen und vor allem das 2:1-Verhältnis von Glukose zu Fruktose in Verbindung mit zyklischem Dextrin sollen eine hohe Energiezufuhr ermöglichen. Mit seiner sehr guten Verträglichkeit soll sich der Energie-Riegel speziell für den Wettkampf und intensive Trainingseinheiten eignen. Darüber hinaus ist der Intensity Bar fast komplett fettfrei. Der Riegel wird, wie alle Produkte des Herstellers MoN Sports, vegan, laktose-, gluten- und sojafrei sowie ohne künstliche Zusatz- oder Konservierungsstoffe hergestellt. Keines der 14 entsprechend der Lebensmittel-Informationsverordnung LMIV zu deklarierenden Lebensmittelallergene ist enthalten. Die Hauptzutaten des Intensity Bar sind: Aprikose, Reissirup, Fruktose, Cyclodextrin, Rohrohrzucker, Tapioka Zitrone und Isomaltulose – eine Kohlenhydratmischung, durch die der Blutzuckerspiegel weniger stark ansteigt als durch viele andere Zuckerarten. Die Verträglichkeit bewerteten alle Tester als sehr gut. Durch seine recht weiche Konsistenz lässt sich der Riegel auch bei hohen Intensitäten noch gut kauen und ohne zusätzliche Flüssigkeit problemlos schlucken. Zudem wirkte der Intensity Bar auch über längere Zeit sättigend. Als besonders positiv empfanden unsere Tester, dass bereits ein einzelner Riegel vergleichsweise viele Kohlenhydrate enthält: 40 Gramm. Auch geschmacklich überzeugte der Riegel im Test: Er ist nicht nur weich und „saftig“, sondern schmeckt auch nach echter Aprikose. Auch der Konsum einer größeren Menge während eines mehrtägigen Ultradistanz-Radrennens führte zu keinerlei Beschwerden. Top: Die sehr hochwertigen Zutaten und die Herstellung ohne jegliche künstliche Zusatz- und Konservierungsstoffe.

KOMPAKT

- Energieversorgung
- Inhaltsstoffe
- Konsistenz
- Verträglichkeit
- Preis

BIKE BEAT TIEFFLIEGER EXL. DISC

Preis: 1999 Euro

Die Bike-Beat-Laufräder werden in Frankfurt am Main hergestellt. Das Alleinstellungsmerkmal ist: Ihr Hauptkörper wird aus einem speziellen Carbonmaterial maschinell geflochten, basierend auf einem Patent von Airbus Aerospace. Die „Tiefflieger-Exklusiv-Disc“-Aero-Laufräder mit 62 Millimetern Felgenhöhe durchliefen über viele Wochen hinweg unseren Dauer-Test. Unsere Waage zeigte für den Laufradsatz mit Felgenbändern ein Gewicht von 1684 Gramm an. Die Prüfung der Seitensteifigkeiten ergab für das Vorderrad 33,6 und für das Hinterrad 30,7 Newton pro Millimeter – beide Werte sind leicht überdurchschnittlich. Einen großen Windkanal- und Praxistest mit Aero-Laufrädern finden Sie in der RennRad-Ausgabe 11/12 2023. Mit 17,0 Millimetern fällt die Maulweite beziehungsweise die Innenbreite der Felgen in der Relation etwas „knapp“ aus. Im Test bauten die Reifen etwas breiter darauf auf. Besonders leichte Bauteile wurden im Zentrum der Laufräder verbaut: Tune-Naben, vorne eine Kill Hill und hinten eine Climb Hill. Der laute Sound des Freilaufs ist neben dem geringen Gewicht charakteristisch für die hochwertigen Tuning-Naben des Herstellers aus dem Schwarzwald. Auch im Praxistest konnten die Tiefflieger stark punkten. Im Testverlauf zeigten sie keine Schwächen. Bei den Parametern Beschleunigungsverhalten – in der Relation zu ihrer Felgenhöhe – Aerodynamik und Seitensteifigkeit überzeugten sie voll. Bezogen auf die Felgenhöhe hielt sich zudem auch ihre Seitenwindempfindlichkeit in engen Grenzen. Nach diesen Eindrücken gehören die Tiefflieger zu den schnelleren Aero-Laufrädern mit dieser Felgenhöhe.

KOMPAKT

- Gewichts-Aerodynamik-Verhältnis
- Allround-Eigenschaften
- Geringe Seitenwindanfälligkeit



RennRad
MAGAZIN

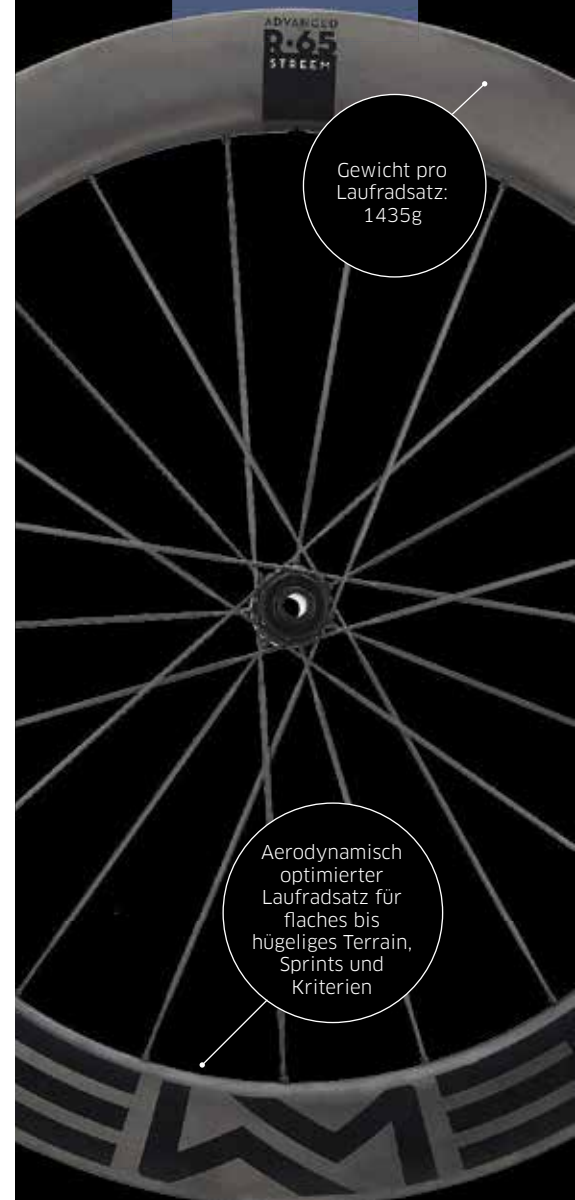
RACE-TIPP

AERO-LAUFRÄDER
11-12/2023

Newmen Laufrad
Advanced
R.65 STREEM Vonoa



**PASSION.
QUALITY.
NEWMEN.**



Gewicht pro
Laufradsatz:
1435g

Aerodynamisch
optimierter
Laufradsatz für
flaches bis
hügeliges Terrain,
Sprints und
Kriterien

**EIN STURZ, EINE DELLE, EIN BRUCH - UND
DIE FRAGE: KANN MAN DAS REPARIEREN?
CARBON IST EIN BESONDERES MATERIAL.
EINBLICKE & REPARATUR-TIPPS.**





HINTERGRUND : TECHNIK

CARBON REPARATUR

Text & Fotos: Dipl. Ing. Volker Buchholz

Krrrk" – es passiert innerhalb von Sekundenbruchteilen: ein Sturz, der Aufprall und das Geräusch. Hat etwas geknackt? Hat der Carbon-Rahmen etwas abbekommen? Das sind – nach dem Kontrollieren der eigenen Gliedmaßen und Haut – wohl die ersten Gedanken, die sehr vielen Rennradfahrern während einer solchen Situation durch den Kopf gehen. Solche Sorgen sind teils auch berechtigt. Teilweise erkennt man Schäden des Carbons auf den ersten oder zweiten Blick, teils sind sie quasi „unsichtbar“. Doch was tun, wenn der Rahmen oder die Gabel wirklich etwas abbekommen hat? Wann und wie kann ein Carbon-Rahmen repariert werden – und wann nicht?

Ein selbst erlebter Beispiel-Fall: Bei einem Sturz ist der Lenker gegen das Oberrohr des Carbon-Rahmens geschlagen und hat dort eine Einbeulung verursacht. Der teure Rahmen ist zerstört, umgangssprachlich „geschrottet“. Was sind die Optionen: neuer Rahmen? Neues Rennrad? Nein: Ein Rahmen aus Carbon kann auch repariert werden. Es existieren zahlreiche Anbieter, die sich auf solche Reparaturen spezialisiert haben. Einer davon ist das Unternehmen PolyTube Cycles in Hückelhoven im Raum



Mönchengladbach. Dahinter steht Kevin Steegmann, der seit 2010 in der „Carbon-Branche“ selbstständig tätig ist. Seither arbeitete er an Tausenden von Rahmen – und an etlichen anderen Carbon-Bauteilen, etwa an Spoilern teurer Sportwagen. Der Ablauf vor Ort: Alles beginnt mit einer Inspektion. Kevin Steegmann braucht dafür nicht lange. Er inspiziert den Rahmen und stellt schnell fest: „Dieser Schadensfall ist am häufigsten: ein ‚eingebeultes‘ Rohr. Weiter kommen auch gänzlich durchgebrochene Rohre recht häufig im Alltag vor – beides kann man reparieren.“

Bruch & Delle

Carbon-Rahmen-Rohre bestehen aus mehreren Lagen Carbon-Fasermatten – beim Oberrohr sind es etwa sechs bis acht, beim Unterrohr meist 18 bis 20 Lagen. Am stabilsten ist der Tretlagerbereich gestaltet, hier sind 20 bis 30 Lagen Fasermatten verarbeitet. Im ersten Reparaturschritt schleift Steegmann den Lack mit einem Exzentrerschleifer rund um das eingebeulte Oberrohr ab. Danach werden die einzelnen beschädigten Carbonfaser-Schichten mit einem Minischleifer entfernt: in unserem Fall vier von sechs Schichten. Die Schadenstelle wird mit Klebestreifen markiert und abgegrenzt, dann werden die Carbon-Fasermatten auf Maß zugeschnitten. Die Fasermatten werden mit einem speziellen Harz getränkt und um das beschädigte Oberrohr gewickelt – nach Bedarf wechselweise Gewebe- oder Unidirektional-Matten, damit es keine scharfen Übergänge gibt. Das verwendete Harz ist für Luftfahrt-

Reparaturen zugelassen und härtet bei Raumtemperaturen aus. Im nächsten Schritt wickelt Kevin Steegmann eine für Carbon-Reparaturen entwickelte Schrumpffolie um die reparierte Stelle. Mit einer Heißluftpistole wird die Folie geschrumpft. An der Oberfläche entstehen kurzfristig Temperaturen von 70 bis 80 Grad. Nach einem Tag wird die Folie entfernt. Der Rahmen benötigt nun sechs Tage bis zur völligen Aushärtung. Im vorletzten Schritt erhält das reparierte Carbon-Rohr eine Lage Deckschichtharz: Dafür wird erst die Oberfläche angeraut und dann mit dem Harz eingepinselt. Das Ganze muss danach ein bis zwei Tage lang aushärten. Dann wird der Bereich glatt geschliffen und mit Klarlack lackiert. Die Lackierung ist wegen des UV-Schutzes notwendig. Die einfachste Reparatur bei Polytube Cycles ist die „funktionelle“ – dabei bleibt die Reparaturstelle sichtbar. Bei einem Sicht-Carbon-Rahmen ist nur der Übergang von den alten zu den neuen Fasermatten zu erkennen.

Die funktionelle Reparatur kostet, ohne eine Farblackierung, pro Delle oder Bruch rund 340 bis 400 Euro, die zusätzliche Lackierung mit einer Farbe weitere 50 bis 100 Euro, jede weitere Farbe plus 50 Euro. Inzwischen lackiert Kevin Steegmann die Rahmen im eigenen Betrieb. Alle Original-Farben können angemischt werden. Auch Mehrfarblackierungen mit stufenlosen Übergängen sind möglich – genau wie Neonfarben, Flip-Flop-Lackierungen, bei denen sich die Farbe je nach dem Blickwinkel des Betrachters ändert, sowie Metallic-Lackierungen. Zudem sind alle Original-Schriftzüge, die zuvor auf dem Rahmen waren, danach wiederherstellbar. Polytube bietet auch reine Lackier- oder Restaurierungsarbeiten an. Eine entscheidende Frage lautet: Welche Rahmenschäden kann man reparieren? Die Kurzantwort: die meisten. Zum Beispiel ein komplett durchgebrochenes Rohr. Kevin Steegmann schildert uns dazu einen Fall, bei dem sich ein Rennradfahrer an einer roten Ampel nach vorne auf das Oberrohr seines Rades gesetzt hat – und dieses einfach durchbrach. Das Oberrohr eines Carbon-Rad-Rahmens ist generell vor allem auf Zugbelastungen ausgerichtet und nicht auf Biegung. Rahmen aus Aluminium oder Stahl dagegen sind, logischerweise, gegen solche Belastungen unempfindlicher.

CARBON-RAHMENBAU

99,9 Prozent der Carbon-Rahmen werden in Asien, vor allem in Taiwan und China, gefertigt. Das Layup eines Rahmens entsteht noch immer in Handarbeit. Die meisten Modelle entstehen in der Monocoque-Bauweise: Teile aus Carbonfasermatten, sogenannte Prepregs, werden in einem Aluminium-Negativ, dem Mold, platziert – und unter Druck und Hitze „gebacken“.



KOMPOSIT / RECYCLING

Leicht und steif – das ist Carbon. Ein idealer Werkstoff für Fahrrad-Rahmen und -Komponenten, oder? Carbon ist kein Material für sich, es ist ein Komposit. Konkret: Kohlenstofffasern, die in einer Matrix aus Kunststoff liegen. Die Herstellung von Carbon-Fahrradrahmen ist in der Regel deutlich energieaufwendiger als von jenen aus Metall. Zudem sind deren Recycling-Quoten auch deutlich höher. Das Recyceln von Carbon gilt als problematisch, da dabei das Kunstharz und die Kohlenstofffasern getrennt werden müssten. Das Material gilt oftmals als Sondermüll. Zudem gibt es Hinweise darauf, dass Carbonfaserteilchen Gesundheitsschäden hervorrufen könnten. 2021 wurde ein neues Lösungsmodell bekannt – es lautet: Carbon-Fahrräder, die aus recyceltem Komposit-Material bestehen. Material, das zuvor durch die Luft flog. Konkret: Carbonfaserreste aus der Airbus-Produktion. Das Start-up „Petit Breton“ stellte damals bereits Gravel- und Rennrad-Rahmen aus dem Recycle-Material her. Der Gründer Robin Cojean setzte dabei auch auf den Einsatz von Flachsfasern. Allein im Airbus-Werk Nantes fallen pro Jahr 100 Tonnen Carbonfaser-Abfälle an. Das Potenzial ist demnach enorm.

HINTERGRUND : TECHNIK



REPARATUR-ANBIETER

POLYTUBE / KEVIN STEEGMANN
41836 Hückelhoven
www.polytube-cycles.de

CARBON-BIKE-SERVICE
88279 Amtzell
www.carbon-bike-service.eu

CARBON-KLINIK
86911 Riederau am Ammersee
www.carbon-klinik.de

CARBOREP
91052 Erlangen
www.carborep.de

PHOENIX CARBON
53604 Bad Honnef
www.phoenix-carbon.de

TRIPLE M
A-4720 Kallwang
www.triple-m.net

Kosten & Risiken

Ab und an, in seltenen Fällen, brechen Sitzstreben, da das Schaltwerk abreißt und die Strebe eindrückt – auch solche Fälle sind reparabel. Genauso wie ausgerissene Schaltaugen oder Ausfallenden. Neue Ausfallenden können in der firmeneigenen mechanischen Werkstatt von Polytube mittels einer CNC-Fräse angefertigt werden, genauso wie Gabel-Brücken für die Schwingen von Mountainbikes. Bei Fällen, in denen durch zu fest angezogene Klemmschellen die Carbonstruktur des Rahmens bricht, wird zur Reparatur ein komplettes Rohr neu aufgebaut. Sollte sich die Aluminium-Tretlagerhülse eines Carbon-Rahmens lockern, so kann diese bei Polytube wieder eingeklebt werden. Sind die Gewindeinsätze für Trinkflaschenhalterungen locker oder überdreht, können neue eingietet werden. Reparabel sind auch herausgerissene Umwerfer- und Bremssattelaufnahmen. Die Kosten dafür: 350 beziehungsweise 400 Euro. Die Reparatur eines einzelnen Gabelschaftes wäre zwar möglich, ist aber meist teurer als die Neuanschaffung. Lenker und Sattelstützen zu reparieren, rechnet sich finanziell ebenso wenig. Bei Carbonsätteln kann das Gestell wieder an der Sattelschale befestigt werden. Laufräder werden bei Polytube dagegen nicht repariert. „Grundsätzlich sind mehrere Risse im Carbon-Rahmen reparabel, lohnenswert sind maximal zwei bis drei“, sagt Kevin Steegmann. „Zudem ist hier meist auch eine psychologische Schwelle erreicht



– der Fahrer traut dem Rahmen nicht mehr.“ Und welche Schäden kommen am häufigsten vor? „Das sind die Varianten von ‚Lenker schlägt ins Oberrohr‘ und ‚gebrochener Rahmen durch Sturz‘ – wobei es bei der Reparatur egal ist, ob das Carbon-Rohr nur eingedrückt oder komplett durchgebrochen ist.“ Unsere letzte Frage an den Experten dreht sich um die Qualität von sogenannten „China-Rahmen“, also No-Name-Carbon-Modellen ohne den Namenszug eines bekannten Herstellers. „Man muss natürlich sehr aufpassen, dass man kein minderwertiges Plagiatsprodukt erwischt. Die Verarbeitungsqualität manch anderer China-Rahmen ist teils sehr gut, da sie aus den gleichen Fabriken kommen, die für die großen Hersteller arbeiten. Jedoch gibt es bei der technischen Qualität ein Manko. Den Billigproduzenten fehlt oft das technische Know-how der Markenhersteller – etwa wenn es um das Steifigkeits-Gewichts-Verhältnis geht. Also wird versucht, dies durch ein Mehr an Material auszugleichen. Der Rahmen wird dann schwerer und teils auch steifer und damit unkomfortabler.“ Rund vier Wochen, nachdem wir den kaputten Carbon-Rahmen vorbeigebracht hatten, erhielten wir ihn repariert zurück. Dank der extrem hochwertigen Lackierung war die Reparaturstelle optisch fast nicht auszumachen. Inzwischen wurden mit dem Rennrad, dessen Basis der reparierte Rahmen ist, weitere mehrere Tausend Kilometer absolviert – ohne jedes Problem. //



HINTERGRUND : TECHNIK



TESTS & TIPPS

Knack und ab? Ein Carbon-Rahmen bricht in der Regel nicht unangekündigt – ausgenommen, es handelt sich um einen harten „Einschlag“ bei einem Sturz. Die zweite potenzielle Ursache von Carbon-Teile-Brüchen: menschliche Fehler beziehungsweise eine unsachliche Montage. Im Normalfall geht einem Bruch eine sogenannte Delaminierung voraus, bei der sich einzelne Carbonschichten voneinander lösen – oftmals ist dies mit deutlichen Knick- und Knarzgeräuschen verbunden. Dass Carbon-Teile schlicht zu fest montiert beziehungsweise festgezogen werden, ist kein seltenes Phänomen. Die Lösung des Problems: das Verwenden eines Drehmomentschlüssels und das Sich-Halten an die je vom Hersteller angegebenen Drehmoment-Werte. Zudem ist es zu empfehlen, vor der Montage Carbonpaste zu verwenden. Nach einem Sturz – oder bei Verdachtsmomenten – sollte der Rahmen beziehungsweise das Carbon-Produkt zunächst genau inspiziert werden. Ist die Carbon-Struktur stärker beschädigt, kann man solche Risse in der Regel bereits beim Darüberfahren spüren. Problemfälle stellen von außen nicht sichtbare Haarrisse dar. Besteht ein Verdacht darauf, gilt es, sich an einen Experten zu wenden. Bei der Profil-Analyse kommen teils sogar Computertomographen zum Einsatz. Die Komponenten: Gebrochene Carbon-Felgen sind kaum effizient zu reparieren. Der Aufwand ist hoch. Zudem drohen Unwuchten. Eine neue Felge zu kaufen, ist daher fast immer günstiger. Einzelne aus der Felge gerissene Speichen sind dagegen in vielen Fällen reparabel und auch ökonomisch. Auch bei gebrochenen Carbon-Lenkern oder -Sattelstützen lohnt sich eine Reparatur oft finanziell nicht. Bei Rahmen ist oft der Bereich um das Schaltauge von schweren Schäden betroffen. Diese Crash-Folgen sind fast immer gut zu reparieren. Mehr Rad- und Komponenten-Tests finden Sie in unserem großen digitalen Test-Spezial: www.t.ly/NJswz



WEIHNACHTS GESCHENKE

GESCHENKIDEEN FÜR RADSPORTLER

BUSCH & MÜLLER IXON ROCK

HELL & KOMPAKT

IXON Rock, ein Akku-Hochleistungsscheinwerfer, bietet 100 Lux und findet die beste Balance zwischen hoher Lichtausbeute und kompakt-anspruchendem Design. Durch Aluminium-Schutzkappen und gummiartigen Rundumschutz ist er höchst robust und erfüllt höchste Ansprüche an Weite und Homogenität des Lichtbildes. Per USB wird er in drei Stunden zu 100 Prozent geladen. 1500 mAh können als Powerbank genutzt werden. Das Gewicht: 160 Gramm. Die IXON Rock ist StVZO-zugelassen und erhielt in einem RennRad-Vergleichstest das Preis-Leistungs-Tipp-Siegel.



Preis: 99,90 Euro

Internet: www.bumm.de

SKS GERMANY RENNKOMPRESSOR

STABILITÄT & KRAFT

Manche Entscheidungen trifft man nur einmal im Leben. Die Anschaffung eines Rennkompressors gehört dazu. Tradition trifft Moderne: Der neue NXT verbindet die Grundelemente des legendären Originals mit den Anforderungen der modernen Welt. Mit dem weiterentwickelten Rennkompressor NXT DIGI hievt SKS die legendäre Standpumpe in ein neues Zeitalter. So sorgt das höhere Stahlrohr für mehr Volumen beim Pumpen, dabei garantiert die rutschfeste Alugussbasis einen sicheren Stand. Der Reifendruck – bis zu 16 bar – ist auf dem digitalen Manometer perfekt ablesbar. Die klappbaren Metallfüße lassen sich für den Transport einfach einrasten. Ausgestattet ist die SKS Standpumpe mit dem überarbeiteten Multi-Wave-Ventilkopf MV Easy mit innovativer Wipptechnik. Der Griff aus Buchenholz liegt beim Pumpen gut in der Hand und kann für den platzsparenden Transport werkzeuffrei abgedreht werden. Der Rennkompressor ist ein extrem haltbarer, immer weiterentwickelter Klassiker. Authentisch, solide, robust – und made in Germany.



Preis: 119,99 Euro

Internet: www.sks-germany.com

CHIBA CITY LINER

WIND & WASSERDICHT

Diese Radhandschuhe von Chiba überzeugen mit einer Oberhand aus atmungsaktivem, wind- und wasserdichtem Shield-Fabric sowie einer Innenhand aus robustem und elastischem Digital Carbon Fibre für einen sicheren Griff. Das Futter aus extra warmem Primaloft Gold Insulation Bio ist perfekt für kalte Wintertage, die Fleece-Pulswärmer verhindern zusätzlich das schnelle Auskühlen der Hände. Die Bedienung von Smartphones wird durch Touchfinger möglich. Vorgekrümmte Finger, ein verstärkter Daumenbereich und die Puller-Anziehhilfe sind weitere nützliche Features der City Liner. Für mehr Sichtbarkeit sorgt ein reflektierendes Logo auf der Oberhand. Die Handschuhe sind bis 30 Grad Celsius waschbar und in den Farben neongelb, schwarz, olive sowie in den Größen XS bis XXL erhältlich.



Preis: 40,00 Euro
Internet: www.chiba.de

EKOI GARA MIPS + STURZSENSOR BY TOCSEN

SICHER & LEICHT

Der ultraleichte Helm EKOI Gara Mips wurde mit fünf Zielen entwickelt: Schutz, Komfort, Gewicht, Belüftung, Design. Der Schutz ist und bleibt die erste Priorität: Der EKOI Gara wurde deshalb speziell für seitliche Stöße mit dem MIPS-AIR®-System ausgestattet. Mit seinen 20 Öffnungen ist der Gara sehr gut belüftet und zudem aerodynamisch geformt. Die Belüftungsöffnungen an der Vorderseite optimieren den Zustrom von Frischluft, während jene an der Rückseite für die Ableitung von Wärme und Feuchtigkeit sorgen. Das Atop-Drehrad am Hinterkopf ermöglicht eine mikrometrische Anpassung des Helms. Es ist millimetergenau mit nur einer Hand zu bedienen. Die Hinterkopfhalterung ist zudem auch von unten nach oben verstellbar. Der Magnetverschluss am Kinn ermöglicht ein intuitives Öffnen und Schließen des Helms. Für noch mehr Sicherheit lässt sich der Gara Helm mit dem EKOI-Sturzsensoren by Tocsen kombinieren. Der Sensor funktioniert mit einer kostenlosen App und sendet bei einem Stoß oder Sturz ohne Rückmeldung des Users innerhalb von 30 Sekunden automatisch eine Rettungsanfrage mit genauen GPS-Koordinaten – sowohl an Notfallkontaktnummern als auch an alle Tocsen-Sensor-User in einem Umkreis von zwei Kilometern.



Preis Helm: 229,99 Euro Preis Tocsen Sensor: 59,99 Euro
Internet: www.ekoi.com

BROMPTON C LINE TEMPEST BLUE

PRAKTISCH & KOMPAKT

Entwickelt im swinging London der 70er Jahre mit dem erklärten Ziel, ein smartes Fortbewegungsmittel für staugeplagte Städte zu schaffen, eroberte das Brompton sukzessive die Welt. Zur Feier des einmillionsten Bikes präsentiert der Faltradspezialist 2023 Räder in den Lieblingsfarben der Community. Zum Jahresende im Fokus: Die klassische C Line in weihnachtlichem Tempest Blue. Mit dem robusten, in London von Hand gefertigten Stahlrahmen und silberfarbenen Komponenten erinnert es an das allererste Brompton. Sechs Gänge und ein Brooks-C17-Allwettersattel komplettieren die Ausstattung. Die 3-Wege-Falttechnik, die besonders kompakten Maße und das geringe Gewicht machen es zum Top-Begleiter für Menschen, die in Städten leben oder arbeiten. Im ÖPNV fährt das 16-Zoll-Rad in gefaltetem Zustand kostenfrei. Erhältlich ist es ab sofort auf www.brompton.com, in den Brompton Junction Stores und bei ausgewählten Brompton Händlern.



Preis: 1895,00 Euro
Internet: www.brompton.de

GONSO SQLAB GO BIBX M

INNOVATION & KOMFORT

Die Kooperation zwischen dem Radhosen-Spezialist Gonso und dem Ergonomie-Experten SQLab wird ausgebaut. Das neueste Produkt ist die erste lange Version: die SQLab GO BIBX M – eine lange Herren Thermo-Radträgerhose mit SQLab-Pad. Dank dem konsequenten, körperzonenspezifischen Bodymapping bietet diese Hose eine optimale Thermobalance. Im Gesäß-, Oberschenkel- und Kniebereich kommt 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 höchst angenehmes Körperklima und gewähren eine uneingeschränkte Bewegungsfreiheit. Die SQLab GO Modelle von Gonso, können für viele Radfahrer – vom Rennrad- über den Gravel- bis zum Tourenfahrer – Problemlöser sein. Ergonomisch und besonders dünn ist das SQLab-Sitzpolster. Das Polster ist straff eingearbeitet und verfügt über eine dünne Schicht des vielfach im medizinischen Bereich eingesetzten TPE-Gels. Dieses nimmt teils schmerzhaftes Scherkräfte auf. Auch mehrere Reflektor-Elemente sind vorhanden.



Preis: 169,95 Euro
Internet: www.gonso.de



DYNAMICS ST. MORITZ JACKE

WINTERFEST & BEQUEM

Die St.-Moritz-Stepp-Fahrradjacke für Herren von Dynamics ist mit einem wärmenden Front- und Armpadding ausgestattet und trägt sich dank Stretcheinsätzen besonders bequem auf dem Bike. Während die Front und die Ärmeloberseiten gute Wärmeisolierung gegen auskühlenden Fahrtwind und kühles Wetter bieten, sind der Rückenbereich und die Ärmelunterseiten aus einem elastischen und atmungsaktiven Material gefertigt. So bleiben Sie stets angenehm temperiert und haben eine hervorragende Bewegungsfreiheit. Durch den längeren Schnitt des Rückenteils haben Sie in jeder Fahrposition eine zuverlässige Abdeckung des Rückens. Mit dem Silikonbesatz am hinteren Bundabschluss verrutscht die Jacke auch bei intensiver Bewegung nicht. Der Armabschluss ist mit Lycrabündchen versehen, die bequem sind und das ungehinderte Eindringen des Fahrtwinds in die Ärmel verhindern. Verpflegung, Schlüsselbund und Smartphone sind in der Rückentasche mit dem Extra-Reißverschluss sicher verstaut. Die Jacke ist zudem wind- und schmutzabweisend und weist reflektierende Elemente auf.

Preis: 99 Euro

Internet: www.shop.zweirad-stadler.de

DYNAMICS PERFORMANCE HOSE

KOMFORT & WÄRME

Die Herren-Performance-Träger-Fahrradhose von Dynamics ist innen weich angefleecet und mit luftigen Trägern aus Meshmaterial und einem bequemen Sitzpolster ausgestattet. Das Material ist nicht nur atmungsaktiv sowie schnelltrocknend, sondern an der Innenseite auch weich angefleecet und wärmend. Die Flachnähte sorgen für einen hohen Tragekomfort und verhindern ein unangenehmes Scheuern. Die Reißverschlüsse an den Beinabschlüssen erleichtern das An- und Ausziehen und verleihen der Hose einen idealen Sitz. Für eine verbesserte Ventilation im Bereich der Träger sind diese aus luftigem Meshmaterial gefertigt, während der Bereich der Knie mit einem Windschutzmaterial ausgestattet ist.



Preis: 69,99 Euro

Internet: www.shop.zweirad-stadler.de



WD-40 SPECIALIST FAHRRAD PFLEGESET

REINIGUNG & PFLEGE

Das WD-40-Specialist-Fahrrad-Pflegeset ist die optimale Ausstattung für die Fahrradreinigung. Der Reiniger wirkt schnell und hinterlässt ein hervorragendes Reinigungsergebnis. Das Produkt eignet sich ideal für alle Oberflächen wie Kunststoff, Gummi, Carbon, Chrom oder Lacke. Der WD-40-Specialist-Fahrrad-Kettenreiniger ist schnelltrocknend und eignet sich, um Fett, Öl, Schmutz und Ablagerungen von der Fahrradkette und anderen beweglichen Mechaniken zu entfernen. Das Ketten Spray verringert, vor allem durch einen hochwertigen PTFE-Zusatz, Reibung und Verschleiß sehr deutlich. Das Produkt dringt tief in die Mechanik ein und hinterlässt einen langanhaltenden Schutzfilm, der vor Korrosion schützt und so die Reibung vermindert. Die Vorteile der Produkte: Sie sind schnell wirkend, überall einsetzbar, schnell und einfach zu verwenden und kompatibel mit allen Materialien.

Preis: 42,85 Euro

Internet: www.wd40.de

SONDEREDITION

WEIN-TRIPLE

Drei Weine im Look der drei Grand Tours – dies ist das Ergebnis eines Kooperationsprojekts des erfolgreichen Radsportpodcasts Besenwagen und der Winzerin Josefine Schlumberger. In den limitierten Drei-Flaschen-Paketen mit Sonder-Designs sind ein Grauburgunder, ein Rosé und ein Spätburgunder kombiniert. Ein hochwertiger Genuss für die Off-Season.

Preis: 40 Euro

Internet: www.shop.besenwagen.com



NEUE QUÄLDICH.DE-ALPEN-KARTE

PÄSSE, PÄSSE, PÄSSE

Col du Galibier? Kennt jeder. Großglockner? Check. Aber wo befindet sich der Col du Glandon, und wie kann man ihn während einer Tagestour mit anderen Pässen kombinieren? Wo liegen die 58 Alpenpässe, die mehr als 2000 Meter Scheitelhöhe aufweisen? Welcher Alpenpass liegt am nächsten an München, an Salzburg, an Zürich? Die neue quäldich.de-Alpenkarte versteht sich einerseits als Wandschmuck, und ist aus der Nähe betrachtet ein Füllhorn von Informationen. Wichtige, tälerverbindende Übergänge sind alle verzeichnet. Stichstraßen nur, wenn sie landschaftlich oder sportlich herausragen, wie beispielsweise die Kaunertaler Gletscherstraße in Tirol, der Lago del Naret im Tessin, der Col de Granon in Frankreich oder der Pian del Re im Piemont. „Die Alpen sind so komplex, dass sie sich als Ganzes gar nicht erschließen“, sagt Jan Sahner, der Gründer und Geschäftsführer von quäldich.de. „Und genau aus diesem Grund veröffentlichen wir nun eine großformatige Alpenkarte. Sie gibt endlich einen Überblick und setzt die Pässe und Täler in Verbindung. So beginnt die Alpenreise in Deinem Wohnzimmer.“ Zum Herausgeber: quäldich.de versteht sich mit seinem Pässelexikon als Meinungsführer beim Thema Pässefahren mit dem Rennrad. Mehr zu Alpen-Überquerungen und anderen Touren in den verschiedenen Alpen-Regionen finden Sie auch im Reisebereich der RennRad-Homepage unter: www.radsport-rennrad.de/reise



Die quäldich-Alpenwandkarte im Format DIN A0 ist im Buchhandel erhältlich.

ISBN: 978-3-942191-98-2
Format: DIN A0 119 x 84 cm
Papier: 150 g/qm mit FSC-Mix-Zertifizierung
Druck: FM-Raster, klimaneutral produziert
Internet: www.shop.quaeldich.de/quaeldich-alpenwandkarte.html
Preis: 49 Euro

EKOI HEAT CONCEPT 5 LIGHT

HEIZEFFEKT & SCHUTZ

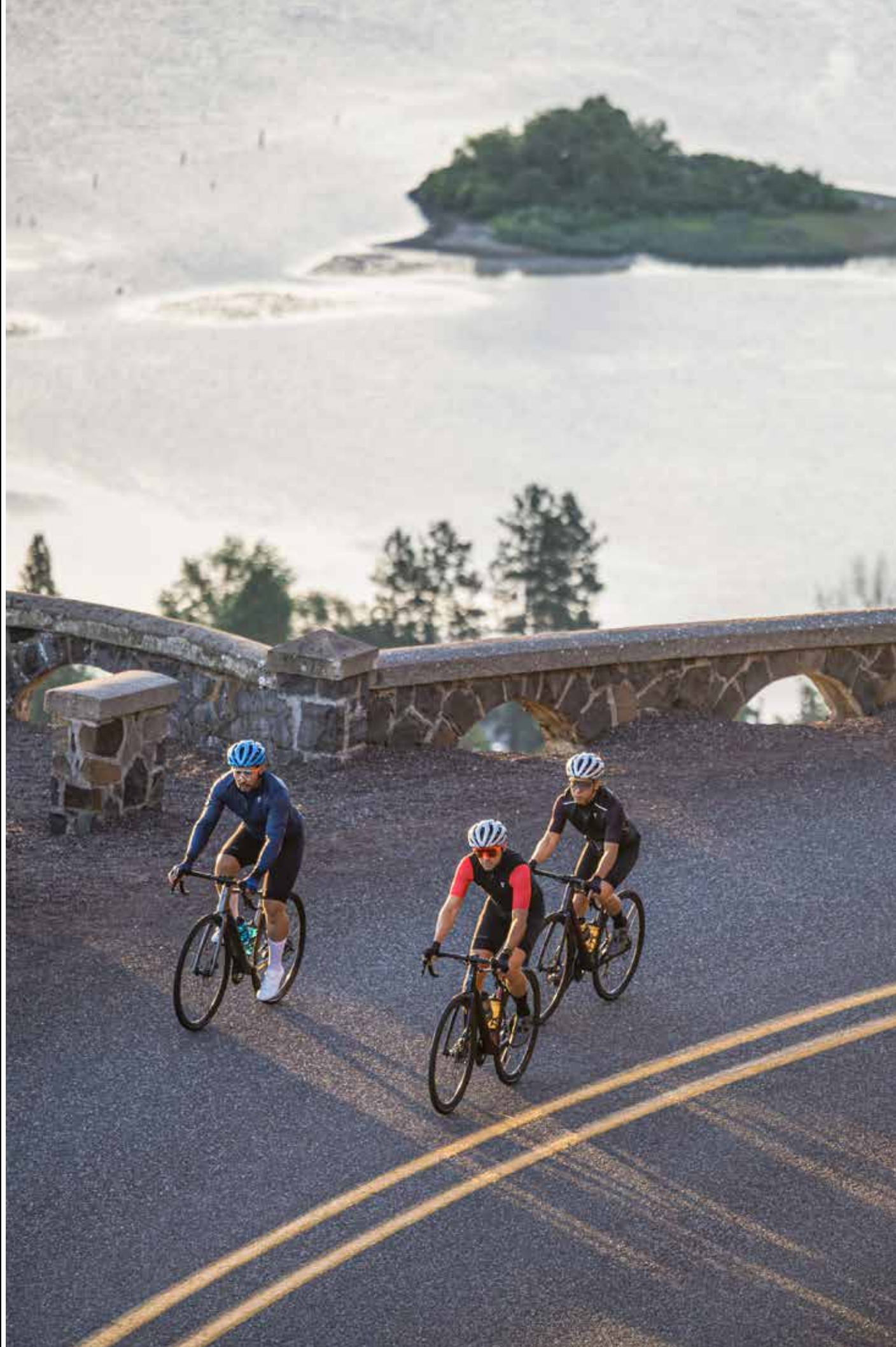
Die beheizbaren Ekoi-Heat-Concept-5-Light-Handschuhe wurden speziell für das Radfahren im Winter bei Temperaturen von minus zehn Grad Celsius und weniger entwickelt. Dank eines Netzwerks von Filamenten, die vom Handgelenk bis zu den Fingerspitzen reichen, wird die von einer Lithiumbatterie erzeugte Wärme gleichmäßig über die Hand verteilt. Dabei hat man die Wahl zwischen drei Heizstufen – 30, 35 oder 40 Grad Celsius – auswählbar durch einen einfachen Tastendruck. Somit können auch Temperaturschwankungen während einer Tour einfach gemeistert werden. Die Handschuhe können auch ohne das Heizsystem verwendet werden, da sie über eine atmungsaktive und wasserabweisende Membran verfügen. Die Heat-Concept-5-Light-Handschuhe zeichnen sich auch durch die Feinheit ihrer Fingerpartie aus. Sie sind warm und trocken und ermöglichen einen guten Griff am Lenker. Das Ergebnis: Die Fingerfertigkeit bleibt erhalten und ist identisch wie bei einem normalen, nicht beheizten Handschuh. Einem optimalen Griff an die Bremse beziehungsweise dem Schalthebel steht demnach nichts im Wege. Dies wird durch die komplett rutschfeste Handfläche mit Silikoneinsätzen nochmals verstärkt. Zudem verfügen die Handschuhe über einen taktilen Zeigefinger und Daumen, sodass Smartphones und GPS-Computer bedient werden können – mit den Heat-Concept-5-Light-Handschuhen steht einer Tour auch im tiefsten Winter nichts mehr im Wege.



Preis: 274,99 Euro
Internet: www.ekoi.com

TRAINING

ERNÄHRUNG | REGENERATION | TIPPS FÜR DIE FORM



PROTEINE & SCHLAF

Macht die Einnahme von Proteinen unmittelbar vor dem Schlafen dick? Dieser Frage gingen zwei Forscher der Florida State University nach*. Die beiden Wissenschaftler analysierten etliche Studien, in denen die Effekte einer Proteinzufuhr untersucht wurden. Das Ergebnis der Forscher: Eiweiß vor dem Schlafengehen führt nicht zu einer Gewichtszunahme. Stattdessen hat eine späte Proteinzufuhr gerade für Sportler einige Vorteile. Generell wird derzeit empfohlen, dass jeder Erwachsene täglich mindestens 1,2 Gramm Eiweiß pro Kilogramm Körpergewicht aufnehmen soll. Bei Ausdauersportlern sollten es oftmals sogar zwei Gramm oder mehr sein. Eine ausreichende Versorgung mit Eiweiß ist wichtig, um unter anderem das Wachstum der Muskeln zu fördern und sich von sportlichen Belastungen schneller zu erholen. Ein angemessener Proteinverbrauch führt zudem zu einem größeren Sättigungsgefühl. Vor allem für Sportler kann es jedoch schwierig sein, die empfohlene Eiweißmenge über den Tag verteilt zu erreichen. Aus diesem Grund kann die späte Einnahme von Proteinen vor dem Schlafengehen für sie von Vorteil sein. Die von den Forschern empfohlene Eiweiß-Menge für Ausdauersportler unmittelbar vor dem Schlafengehen: 40 Gramm. Dadurch können viele vorteilhafte Prozesse im Körper begünstigt werden, darunter unter anderem eine verbesserte Muskelproteinsynthese, die Regeneration nach sportlichen Aktivitäten und die Zunahme der mageren Muskelmasse. Die Wissenschaftler betonten zudem, dass Molken- und Kaseinprotein vor allem aufgrund ihres hohen Leucingehalts wirksamer als pflanzliche Proteine sind, die deutlich weniger Leucin enthalten. Um die gleiche Wirkung mit pflanzlichen Proteinen zu ermöglichen, sind deutlich größere Mengen erforderlich. Weitere Studien und Ernährungstipps finden Sie auf unserer Homepage: www.radsport-rennrad.de/ernaehrung

LINSEN-PASTA MIT LINSENCREME, PASSIONSFRUCHT UND HASELNUSS

Linzen sind fettarm, haben einen hohen Eiweiß- und Ballaststoffanteil und sorgen für eine länger anhaltende Sättigung. Die Linsenpasta mit Linsencreme ist daher ideal für Sportler. Eine Pasta aus Hülsenfrüchten wie Linzen, Kichererbsen oder Bohnen besitzt einen hohen Eiweißgehalt. Außerdem ist eine solche Pasta glutenfrei und vegan. Haselnüsse enthalten zahlreiche Mineralstoffe und Vitamine. Bereits eine Handvoll deckt den täglichen Vitamin-E-Bedarf. Auch der Vitamin-B1 und -B7-Gehalt ist groß, was für viele Stoffwechselprozesse im Körper wichtig ist. Haselnüsse enthalten zudem hochwertiges Eiweiß, wichtige Ballaststoffe und vor allem die gesunden mehrfach ungesättigten Fette, die sich positiv auf die Herzgesundheit und den Cholesterinspiegel auswirken. Die Passionsfrucht bewirkt einen frisch-fruchtigen Geschmack und verbessert mit ihrem Vitamin C die Aufnahme des hohen Eisengehalts der Linzen im Körper.

DIE ZUBEREITUNG

1. Die Linzen über Nacht einweichen, dann am nächsten Tag in 300 Milliliter Gemüsebrühe aufkochen und nach rund 20 Minuten abgießen.
2. Etwas Olivenöl in einem Topf erhitzen. Die Zwiebel schälen, fein schneiden und im heißen Öl andünsten. Mit Weißwein ablöschen. Die gekochten Linzen hinzufügen, mit der restlichen Brühe bedecken und zehn Minuten köcheln lassen.
3. Das Ganze zu einer Creme pürieren, mit Salz und Pfeffer abschmecken und warm halten. Die Linsen-Pasta in kochendem Salzwasser kochen, die Minze waschen und die Blätter klein hacken.
4. Die Haselnusskerne in einer Pfanne rösten und mit Linsen-Pasta, Minze und Olivenöl vermischen. Die Linsencreme und die Haselnuss-Minz-Nudeln auf einem Teller anrichten und mit Haselnüssen, Minzblättern und Passionsfruchtmark garnieren.



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:

- 150 Gramm rote Linzen
- 600 Milliliter Gemüsebrühe
- 1/2 Zwiebel
- 100 Milliliter Weißwein
- 200 Gramm Linsen-Pasta
- 1/2 Bund Minze
- 80 Gramm Haselnusskerne
- Olivenöl
- Salz, Pfeffer aus der Mühle
- Passionsfruchtmark



NEUES AUS DER FORSCHUNG

ESS

E

E



NS



EFFEKTE

**SÜSS, SALZIG, FETTIG – JEDES NAHRUNGSMITTEL HAT
EFFEKTE AUF DEN KÖRPER, DIE PSYCHE, DIE LEISTUNG.
STUDIEN, WIRKUNGEN, TIPPS, REZEPTE.**

Text: David Binnig **Fotos:** Adobe Stock, Cor Vos

Schokolade macht glücklich, Rote-Bete-Saft macht ausdauernd, Fischöl macht gesund – könnte man meinen. Zu diesen – und hunderten, nein tausenden anderen – Nahrungsmitteln findet man unzählige Online-Artikel und Studien, seriöse und unseriöse. Etliche „Superfoods“ werden als Wundermittel angepriesen. Doch die Realität ist – wie immer: relativ. Keine der drei Aussagen des ersten Satzes ist falsch. Und keine ist wahr. Zumindest nicht zu 100 Prozent. Etliche Lebensmittel, und auch einige Nahrungsergänzungsmittel, haben nachgewiesene Effekte. Gerade für Ausdauer-Athleten sind beispielsweise jene der roten Bete sehr interessant: Ihr Saft enthält eine relativ hohe Menge Nitrat. Ein Teil dieses Nitrats wird im Körper zu Stickstoffmonoxid umgewandelt. Dieses Molekül spielt eine entscheidende Rolle bei der Erweiterung der Blutgefäße und kann somit die Durchblutung und den Sauerstofftransport verbessern. Zwei Faktoren, die essentiell für eine hohe Ausdauerleistungsfähigkeit, aber auch für kurze Maximal-Belastungen sind.

Rote Bete & dunkle Schokolade

Doch trotz der potenziell leistungssteigernden Wirkung ist ein hoher Konsum von Rote-Bete-Saft für Viele nicht besonders attraktiv. Ein Hauptgrund dafür: der säuerliche bis bittere Geschmack. Eine süßere „Alternative“: Dunkle Schokolade. Sie soll teils ähnliche Effekte haben. Zu diesem Ergebnis kamen Wissenschaftler der Kingston University in einer 2016 veröffentlichten Studie. Die Forscher testeten neun Amateur-Radsportler,

die sie in zwei Gruppen aufteilten. Die Sportler der „Schokoladen-Gruppe“ sollten zwei Wochen lang täglich 40 Gramm dunkle Schokolade essen. Jene der Kontrollgruppe sollten weiße Schokolade oder einen Snack ihrer Wahl zu sich nehmen. Die Ergebnisse: Die Probanden der Schokoladen-Gruppe benötigten bei einer moderaten Intensität weniger Sauerstoff und legten in einem zweiminütigen Zeitfahren eine größere Distanz zurück als jene der Kontrollgruppe. Die Erklärung der Forscher für die verbesserte Leistung: Die in den Kakaobohnen enthaltenen Flavonoide erhöhen, ähnlich wie Rote-Bete-Saft, die Menge an Stickstoffmonoxid. Auch wenn neun Probanden zu wenig sind, um eine generelle Aussage über die leistungssteigernde Wirkung von dunkler Schokolade zu treffen, liefert die Studie dennoch interessante Hinweise. Unklar ist allerdings, wann nach dem Verzehr die Wirkung eintritt und wie lange sie anhält. Im Hinblick auf den Geschmack würden Viele einen nachweislich leistungssteigernden Effekt von dunkler Schokolade wohl sehr begrüßen. Ein weiterer Wirkstoff, der in Schokolade enthalten ist, wirkt primär auf die Psyche. Sein Name: Anandamid. Dieses Molekül wirkt im Gehirn über ähnliche Wege beziehungsweise Mechanismen wie etwa das THC in Cannabis. Jedoch ist die Anandamid-Konzentration so gering, dass man rund 300 Tafeln Schokolade essen müsste, um dieselbe Wirkung wie bei Cannabis zu spüren. Dennoch könnte Schokolade demnach das Potenzial haben, potenziell antidepressiv und aphrodisierend zu wirken – wenn auch nur in einem vergleichsweise geringen Ausmaß.

Junkfood & Koffein

Nahrung kann auf das Gehirn wirken – positiv oder negativ. So haben etwa auch besonders ungesunde Nahrungsmittel einen Wirkeffekt. Der Mechanismus: In den Zellen des menschlichen Darms gibt es Sensoren beziehungsweise Rezeptoren für Zucker und Fett. Durch das Andocken von Nahrungsmolekülen wird ein elektrischer Impuls über die Nerven ins Gehirn gesendet. Darin wird dann das „Glückshormon“ Dopamin ausgeschüttet. Junkfood macht daher glücklich. Allerdings ist dieser Effekt nur kurzfristig, denn fettige und süße Lebensmittel aktivieren das Belohnungssystem enorm stark. Das Gehirn „lernt“ mit der Zeit, solche Lebensmittel immer mehr zu bevorzugen. Dies zeigte etwa eine Studie des Max-Planck-Instituts für Stoffwechselforschung: „Unsere Messungen der Gehirnaktivitäten haben gezeigt, dass sich das Gehirn durch den Konsum von Pommes und Co. neu verdrahtet. Es lernt unterbewusst, belohnendes Essen zu bevorzugen“, sagt der Leiter der Studie, Marc Tittgemeyer. Langfristig überstrahlen die negativen Auswirkungen von Junkfood die positive kurzfristige Ausschüttung von Dopamin. Die potenziellen Folgen: Übergewicht, Diabetes, Fettleibigkeit, Arteriosklerose und vieles mehr. In einer gesunden und ausgewogenen Ernährung sollten süße, fettige und stark verarbeitete Lebensmittel nur einen geringen Anteil einnehmen. Im Gehirn beziehungsweise auf das zentrale Nervensystem wirkt auch ein anderes extrem weitverbreitetes „Rauschmittel“: Kaffee. Er ist das wohl bekannteste „Superfood“, dessen Wirkungen vielfach nachgewiesen und bestätigt werden konnten. Kaffee ist eines der wenigen Lebensmittel, das man in allen Ländern der Welt findet. Das mag einerseits am Geschmack liegen, vor allem macht das Getränk aber auch seine Wirkung auf das Nerven- und Herzkreislaufsystem so attraktiv. Koffein wirkt, indem es die Adenosinrezeptoren im zentralen Nervensystem blockiert. Diese binden den Botenstoff Adenosin. Er wird vor allem bei vermehrter Müdigkeit und Energiemangel gebildet und hemmt die Ausschüttung von stimmungsaufhellenden Neurotransmittern wie Dopamin. Sind diese Rezeptoren blockiert, so setzen Müdigkeit und Erschöpfung deutlich später ein. Der Körper ist leistungsfähiger. Auch die Stresshormone Adrenalin und Noradrenalin werden von Koffein beeinflusst. Die Folge: eine erhöhte Herzfrequenz und Wachsamkeit – und dadurch auch eine höhere Leistungsfähigkeit. Koffein



stand ab einem gewissen Grenzwert lange Zeit auf der Dopingliste. Unter anderem, weil der leistungssteigernde Effekt nicht linear mit der Einnahme verläuft, wurde Koffein im Jahr 2004 schließlich von der Dopingliste gestrichen. Bis zu einer Dosis von drei Milligramm pro Kilogramm Körpergewicht nimmt der leistungssteigernde Effekt zu. Dosen darüber hinaus erzielen keinen zusätzlichen Effekt. Im Gegenteil, bei einer höheren Dosierung kann es oftmals zu unvorteilhaften Nebenwirkungen, unter anderem Herzrasen, Durchfall und Krämpfen kommen.

Safran & Vitamin D3

Aktuell im Trend im Bereich der „Stimmungsaufheller“ ist das teuerste Gewürz der Welt: Safran. Ein Kilogramm des Stoffes kostet rund 5000 Euro. Mehrere Studien haben gezeigt, dass Safran – in Form von Extrakten und Konzentraten – gegen leichte bis mittelschwere Depressionen genauso gut wirken könnte wie Psychopharmaka. Dafür soll vor allem der Gewürz-Bestandteil Crocetin verantwortlich sein. Dieser Wirkstoff wird aktuell vielfach erforscht – und gilt als potenzieller Inhaltsstoff für zukünftige Medikamente. Im Gehirn beeinflusst Crocetin den Neurotransmitter Serotonin. Dieser ist maßgeblich an der Regulierung von Stimmung, Appetit und Schlaf beteiligt. Vor allem der Aspekt der Stimmungsveränderung soll potenziell die Symptome einer Depression positiv beeinflussen können. Wie so oft bei Naturprodukten und Nahrungsergänzungsmitteln kam infolgedessen eine regelrechte „Lawine“ in Gang: Auf wenige Blog- und Onlineartikel folgten immer mehr Videos und Social-Media-Posts. Die



WÄHLT MAN DIE DOSIS UND DEN ZEITPUNKT RICHTIG, SO IST KOFFEIN EINE DER ZUVERLÄSSIGSTEN UND WIRKSAMSTEN SUBSTANZEN.



NEUES AUS DER FORSCHUNG

Zahl der Produkte in Online-Shops wuchs genauso schnell wie das Ausmaß der Heil- und Wirk-Versprechungen. Doch: Ein pharmazeutisch entwickeltes und geprüftes Medikament ist bislang noch nicht auf dem Markt. Denn die propagierten Effekte sind bislang weiterhin, wissenschaftlich gesehen, „auf Sand gebaut“. Die Zahl der Studien dazu ist aktuell noch viel zu gering. Ein wissenschaftlicher Konsens besteht noch lange nicht. Zudem stammen die meisten der wenigen Studien mit positiven Effekten von iranischen Forschern. Und somit „zufälligerweise“ aus dem Land, das als größter Safranproduzent der Welt gilt. Zu immer mehr Lebensmitteln werden Kontroversen – oder härter formuliert fast schon „Glaubenskriege“ – geführt: Milch, Brot, Nudeln, Weizen, Soja, Fleisch, Eier und mehr. Dies gilt auch für ein Prohormon: Vitamin D3. Für Manche gilt es fast schon als „Allheilmittel“, andere halten jede Art von Substitution für unnötig oder gar schädlich. Fakt ist: In West- und Mitteleuropa beziehungsweise nicht südlichen Ländern sind große Teile der Bevölkerung im Winter von einem Vitamin-D3-Mangel betroffen. Aktuelle Forschungsergebnisse zeigen, dass Menschen mit niedrigen Vitamin-D3-Spiegeln ein erhöhtes Risiko für depressive Symptome und Stimmungsstörungen haben. Vitamin D3 beeinflusst unter anderem die Produktion von Serotonin, einem Neurotransmitter, der für das allgemeine Wohlbefinden mitverantwortlich ist. Ein Mangel könnte so zu einem Ungleichgewicht in der Neurotransmitter-Funktion führen – und damit die Stimmung negativ beeinflussen. In einer Studie der Universität Edinburgh, Schottland, konnten die Wissenschaftler zudem auch

positive Effekte auf die sportliche Leistungsfähigkeit nachweisen. Die Forscher beobachteten insgesamt 15 gesunde Männer und Frauen zwei Wochen lang. Ein Teil der Gruppe erhielt täglich eine Vitamin-D3-Tablette, der andere ein Placebo. Bewegungs- und Bluttests wurden jeweils zu Beginn der Untersuchung, nach sieben Tagen und am Ende durchgeführt. Zudem fuhren die Probanden am ersten und am letzten Tag je 20 Minuten lang auf einem Ergometer. Das Ergebnis: Die Einnahme von Vitamin D3 senkte das Risiko für kardiovaskuläre Erkrankungen und auch der durchschnittliche Blutdruck und die Stresshormon-Konzentration der Probanden nahmen ab. Die Leistung auf dem Ergometer verbesserte sich klar: Statt fünf Kilometer zu Beginn der Studie fuhren die Probanden danach in jener Zeit durchschnittlich 6,5 Kilometer. Vitamin D3 wird im Körper gebildet. Doch dafür ist etwas nötig: Sonneneinstrahlung. Nur wenn die Haut dem UV-B-Licht der Sonne ausgesetzt ist, kann der Körper Vitamin D3 produzieren. Daneben kann es, in geringem Umfang, auch aus bestimmten Lebensmitteln gewonnen werden: etwa fetter Fisch, Eigelb, Milchprodukte, Pilze und Lebertran. Dabei ist es wichtig zu wissen, dass der Vitamin-D3-Gehalt der meisten Lebensmittel im Vergleich zum täglichen Bedarf sehr niedrig ausfällt. Daher ist es schwierig bis unmöglich, allein durch die Ernährung eine ausreichende Menge davon aufzunehmen. Durch die oftmals geringe Stärke der Sonneneinstrahlung in Mittel- und Nordeuropa während des Winters kommt es demnach oftmals zu einer Unterversorgung mit Vitamin D3. Je nach der Region kann die Einnahme von Nahrungsergänzungsmitteln somit durchaus sinnvoll sein.

1



POKÉ BOWL

Den Reis im Reiskocher oder Topf kochen. Mango, Gurke und Möhren schälen und würfeln. Die Avocado halbieren und wie die Radieschen in Scheiben schneiden. Den Reis abgießen. Die Limetten halbieren und auspressen. Limettensaft, Essig, Salz und Pfeffer verrühren. Öl unterrühren. Lachs in kleine Würfelstücke schneiden. Reis auflockern. Die vorbereiteten Zutaten in Bowls anrichten und mit der Vinaigrette beträufeln. Lauchzwiebeln waschen und in Ringe schneiden. Poké-Bowls mit Sesam und Lauchzwiebeln bestreuen und servieren.

ZUTATEN

- 250 Gramm Basmatireis
- Salz und Pfeffer
- 1 Mango & 1 Avocado
- 2 Möhren, 1 Salatgurke & 2 Limetten
- 1 Bund Radieschen
- 2 Esslöffel Reissessig
- 4 Esslöffel Öl
- 500 Gramm frisches Lachsfilet ohne Haut
- 2 Lauchzwiebeln
- 1 Esslöffel schwarzer Sesam

2



ALGENSALAT MIT QUINOA

Den Quinoa garen, die Algen-Spaghetti in heißem Wasser einweichen. Beides nach 20 Minuten abgießen. Die Zucchini in Würfel, den Lauch in Ringe schneiden. Für das Dressing je drei Esslöffel mit Reissessig, zwei mit Tamari, einen mit Sesamöl, Zitronensaft und Chiliflocken verrühren; mit Salz und Pfeffer würzen. Eine Pfanne mit Olivenöl erhitzen, Zucchiniwürfel und Lauchringe anbraten. Algen-Spaghetti und Kichererbsen dazugeben, mit Salz und Pfeffer würzen. Den Koriander hacken, Quinoa mit Zucchini-Lauch, dem Dressing und dem Koriander anrichten.

ZUTATEN

- 20 Gramm Algen-Spaghetti
- 120 Gramm Quinoa
- 100 Gramm Kichererbsen
- 150 Gramm Zucchini & 80 Gramm Lauch
- 3 Esslöffel Reissessig, 2 Esslöffel Sojasauce
- 1 Esslöffel Sesamöl, geröstet
- 1 Esslöffel Zitronensaft
- 2 Prisen Chiliflocken
- Salz, Pfeffer und Olivenöl
- 1 EL frischer Koriander

3



ROTE BETE COUSCOUS

Die Zwiebel und den Knoblauch abziehen und fein hacken. Die Rote Bete in Würfel schneiden. Öl in einem Topf erhitzen, und Zwiebeln und Knoblauch darin fünf Minuten lang dünsten. Rote Bete zugeben und kurz mitdünsten. Couscous mit Kreuzkümmel und etwas Salz unterrühren. Mit 200 Milliliter heißem Wasser und dem Rote-Bete-Saft angießen, Topf vom Herd nehmen und zehn Minuten quellen lassen. Spinat unter den Couscous mischen, den Feta darüber bröseln. Zitrone auspressen. Den Couscoussalat mit Zitronensaft, Salz und Pfeffer abschmecken.

ZUTATEN

- 1 Zwiebel, 1 Zitrone & 1 Knoblauchzehe
- 500 Gramm Rote Bete, vorgegart
- 1 Esslöffel Rapsöl
- 200 Gramm Couscous
- 1 Teelöffel gemahlener Kreuzkümmel
- 200 Milliliter heißes Wasser
- 200 Milliliter Rote-Bete-Saft
- 100 Gramm Babyspinat
- 120 Gramm Feta
- Salz und Pfeffer

Fischöl & Depressionen

Teils umstritten sind auch die Effekte von Fischöl. Die in ihm enthaltenen Omega-3-Fettsäuren zählen zu den essenziellen Fettsäuren. Der menschliche Körper kann diese nicht selbst bilden. Weshalb sie mit der Nahrung aufgenommen werden müssen. Zwei für den Menschen bedeutende Formen sind die Eicosapentaensäure, EPA, und die Docosahexaensäure, DHA. Diese weisen eine antioxidative Wirkung auf und spielen eine wichtige Rolle in der Regeneration nach sportlichen Belastungen. Sie „neutralisieren“ während der Belastung entstehende freie Radikale und hemmen so die damit verbundenen Entzündungsprozesse.

Zusätzlich zu den physiologischen Wirkungen gibt es, etwa laut Wissenschaftlern der Universität in Wien, schon länger Hinweise darauf, dass Fischöl auch positiv auf die Psyche wirken kann. Ähnlich dem Mechanismus nach einer sportlichen Belastung, weisen Menschen mit Depressionen erhöhte Entzündungswerte im Blut auf. Einzelne Studien zeigen, dass vor allem EPA diese Entzündungen hemmen und somit die Blutwerte verbessern kann. Die Symptome einer Depression sollen so gelindert werden. Im Gegensatz zu vielen Psychopharmaka, deren Wirkmechanismus direkt im Gehirn ansetzt, wirkt Eicosapentaensäure nicht im Hirn, sondern im Blut. Dadurch ließe sich der Einsatz von Psychopharmaka mit all seinen Risiken möglicherweise reduzieren. In mehreren Studien konnte zudem gezeigt werden, dass EPA und DHA die Proteinkinase-Aktivität erhöhen und die Mitochondrien, die „Kraftwerke der Zellen“, positiv beeinflussen. In einer US-amerikanischen Studie konnten die Wissenschaftler um Gordon Smith nachweisen, dass bei älteren Erwachsenen eine tägliche Supplementation mit EPA – von 1,86 Gramm pro Tag – und DHA,

1,50 Gramm pro Tag, über acht Wochen hinweg die Muskel-Proteinsynthese bei einer konstanten Eiweiß-Einnahme erhöhte. Aber: Bisher haben längerfristige Untersuchungen widersprüchliche Ergebnisse erbracht. So fanden etwa Lee et al. in ihrer Studie mit gesunden älteren Erwachsenen als Probanden nach einer zwölfwöchigen Omega-3-Gabe keine signifikanten Steigerungen der Muskelkraft oder Verbesserungen der körperlichen Funktionen. Die beste Omega-3-Quelle ist fetter Seefisch, wie etwa Lachs, Makrele oder Hering. Alternative vegane Lebensmittel, wie etwa Walnüsse oder Leinöl, weisen nicht das ideale Fettsäureprofil auf. Um Effekte auf die Psyche hervorzurufen sind demnach sehr hohe EPA-Anteile notwendig. Eine pflanzliche Alternative, die diese Anforderung eines hohen EPA-Anteils erfüllt: Meeresalgen. Hochwertiges Algen-Öl enthält ähnliche hohe Mengen langkettige Omega-3-Fettsäuren, wie sie sonst nur in Fisch und Meeresfrüchten enthalten sind. Für Veganer kann ein solches Öl damit eine Alternative zu fettem Seefisch darstellen. Generell gilt: Die Auswahl an angeblichen „Superfoods“ ist enorm. Genauso wie die Wirkversprechungen dazu. Auch der Nahrungsergänzungsmittel-Markt ist riesig – und wächst immer weiter. Bereits jetzt verdienen etliche Hersteller viel Geld mit ihren Versprechungen. Doch zu vielen Wirkstoffen existieren nur wenige – und oftmals vom Studiendesign her schlecht gemachte – wissenschaftliche Untersuchungen. Je weniger Studien es zu einem Bereich gibt, und je wissenschaftlich minderwertiger diese sind, desto vorsichtiger sollte man sein. Denn die Grenzen zwischen Marketing und Wissenschaft sind zwar hart und wichtig – doch für die Meisten im Alltag nicht immer sofort erkennbar. //



LEINSAMEN PUDDING

Das Leinsamenschrot in einer Schüssel mit der Hafermilch und den Haferflocken verrühren und abgedeckt und gekühlt etwa vier Stunden lang, am besten über Nacht, quellen lassen. Die Äpfel waschen, in Stücke schneiden und gegebenenfalls klein raspeln. Apfelspel und Agavendicksaft unter die Leinsamen-Hafermischung rühren. Die Bananen in Scheiben schneiden. Blaubeeren waschen. Pudding mit den Bananenscheiben, Apfelspalten und Blaubeeren anrichten. Mit zwei Teelöffeln Agavendicksaft und Zimtpulver beträufeln.

ZUTATEN

- 80 Gramm Leinsamen, geschrotet
- 600 Milliliter Hafer- oder Mandelmilch
- 150 Gramm Haferflocken blütenzart
- 2 Äpfel, klein, rotbackig
- 2 Teelöffel Zitronensaft
- 2 Esslöffel Agavendicksaft
- 2 Bananen
- 250 Gramm frische Blaubeeren
- 2 Teelöffel Agavendicksaft zum Beträufeln
- 1 Prise gemahlener Zimt



SAFRAN-LACHS-PASTA

Den grünen Spargel waschen, die Enden abschneiden und blanchieren. Den Lachs in kleine Stücke schneiden. Die Bandnudeln kochen. Einen Schluck kochendes Wasser mit dem Safran vermischen. Spargel in Olivenöl anbraten und mit Zitronenschale und Fenchelsamen mischen und leicht salzen. In einer Pfanne einen Esslöffel Olivenöl erhitzen und die Lachswürfel anbraten. Honig dazu geben und den Fisch karamellisieren lassen. Mit Zitronensaft beträufeln, mit Salz und Pfeffer würzen. Die bissfesten Nudeln mit Butter, Parmesan, Safran-Wasser und Salz unterheben.

ZUTATEN

- 1,5 Bund grüner Spargel
- 4 Esslöffel Olivenöl
- Schale und Saft von einer halben Zitrone
- 300 Gramm Lachsfilet
- 1 Teelöffel Honig
- 400 Gramm Bandnudeln
- 10 Fäden Safran
- 30 Gramm Butter
- 40 Gramm Parmesan
- Salz und Pfeffer



GESUNDE ‚SUPERFOODS‘: LEBENSMITTEL UND LEISTUNG

>> BROKKOLI

Ein vielfach unterschätztes „Superfood“ aus unseren Breitengraden ist der Brokkoli. Er ist ein Kreuzblütengewächs und zeigte schon in mehreren Studien krebsspräventive Effekte. Er beinhaltet unter anderem sogenannte Glucosinolate: Diese wirken antioxidativ und besitzen anti-inflammatorische Eigenschaften. In einer 2008 erschienen Studie führte der Verzehr von vier 100-Gramm-Portionen Brokkoli pro Woche zu einem präventiven Effekt gegen Prostatakrebs. Zusätzlich enthält Brokkoli relativ große Mengen an Vitamin C und Calcium.

>> LEINSAMEN

Leinsamen wurden bereits in der Antike als Heilmittel eingesetzt. Sie sind reich an entzündungshemmenden Omega-3-Fettsäuren. Zudem enthalten sie sehr viel Eiweiß. Mit ihrem hohen Ballaststoffanteil regen sie die Verdauung an und wirken lange sättigend. 20 Gramm Leinsamen enthalten die empfohlene Tagesdosis an Vitamin E. In mehreren Studien der Iowa State University, USA, konnte nachgewiesen werden, dass die Einnahme von drei Teelöffeln Leinsamen pro Tag über einen Zeitraum von drei Monaten hinweg den Cholesterinspiegel der Probanden um durchschnittlich zehn Prozent senken konnte. Der Bund für Risikobewertung gibt als tägliche Leinsamen-Höchstmenge allerdings 20 Gramm an. Der Grund: Die Pflanzen könnten potenziell hochgiftiges Cadmium aus dem Erdboden aufgenommen und gespeichert haben.

>> GRÜNER TEE

In der chinesischen Kultur wird grüner Tee seit Jahrtausenden in der Medizin eingesetzt. Damit werden vor allem Kopfschmerzen, aber auch Depressionen behandelt. Grüner Tee beinhaltet zahlreiche Vitamine, darunter Vitamin A, B12 und C sowie Koffein, Eisen, Magnesium und insgesamt mehr als 400 weitere organische Substanzen. Grünteeblätter besitzen zudem im Vergleich zu anderen Teesorten wesentlich mehr entzündungshemmende Antioxidantien. Der Grund: Grüntee wird im Unterschied zu anderen Tee-Sorten nicht weiterverarbeitet.

>> CHILI

Chilischoten besitzen einige sehr ‚spannende‘ Eigenschaften. Sie enthalten unter anderem Capsaicin, eine Verbindung, die einerseits für die Schärfe verantwortlich ist. Andererseits hat Capsaicin schmerzlindernde Eigenschaften und kann dazu beitragen, den Stoffwechsel anzuregen. Zusätzlich hemmt Schärfe das Hungergefühl und kann so ein Helfer beim Abnehmen sein. Aber, natürlich gilt auch: Ein übermäßiger Verzehr von sehr scharfen Chilis kann potenziell Magenprobleme und Unwohlsein verursachen. Mehr zu Kohlenhydraten, Fetten, Proteinen, Leistungseffekten und Rezepten finden Sie hier: www.radsport-rennrad.de/ernaehrung



TRAINING  CYCLOCROSS

CROSS TRAINING

**KURZ UND INTENSIV: CYCLOCROSS IST HART,
ANSPRUCHSVOLL - UND EINE IDEALE
WINTERSPORTART FÜR VIELE. DAS
TRAINING, DIE EFFEKTE UND DER
DEUTSCHE TOP-FAHRER IM PORTRAIT.**



MIT PROFI-TIPPS VON
MARCEL MEISEN

Text: Frederik Böna **Fotos:** Cor Vos

Er tritt an, zum wohl hundertsten Mal heute – Matschkumpen schleudern von seinem Hinterrad auf. Vier Runden vor dem Ziel beschleunigt er. Der Boden ist extrem tief und matschig. Immer wieder dreht sein Hinterrad durch und rutscht weg. Doch sein Angriff ist erfolgreich: Seine beiden Begleiter können ihm nicht mehr folgen. Marcel Meisen setzt sich ab. Es ist das erste UCI-Rennen der Querfeldeinsaison im hessischen Lützelbach. Das Wetter am Renntag: kalt und regnerisch. Die Strecke: matschig und teils extrem rutschig. Es sind Bedingungen, die Marcel Meisen mag. Vier Runden vor Schluss ist er noch zusammen mit zwei anderen Fahrern vorne – mit deutlichem Abstand auf die nächsten Verfolger. Doch dann attackiert er. Das ist es, was den Cyclocross-Sport ausmacht: ständige Antritte, das Fahren am Limit, Schlamm, Matsch, tiefe Böden, hohe Drehmomente. Die Anforderungen an die Fahrer sind teils ganz andere als bei Straßenrennen oder Radmarathons. Doch die Effekte des Cyclocross-Trainings und der -Rennen sind teils groß. „Ich habe auf der Straße oft von meinen Fähigkeiten und dem Training als Querfeldein-Fahrer profitiert. Sehr lange Sprints bergauf, kurze Zeit sehr schnell fahren, extrem hohe Belastungen in einem Rennen verkraften – das sind meine großen Stärken auf der Straße und die habe ich vor allem im Gelände entwickeln können“, sagt Marcel Meisen. Es sind Fähigkeiten, die auch Fahrer wie Julian Alaphilippe, Zdeněk Štybar, Michał Kwiatkowski, Tom Pidcock und vor allem die beiden großen Stars der Cross-Szene – Wout van Aert und Mathieu van der Poel – in den Straßenrennen auszeichnen. Ihre Gemeinsamkeit: Sie trainieren im Winter alle regelmäßig im Gelände und nehmen an Querfeldein-Rennen teil. Die Hauptmerkmale der Cyclocross-Rennen: Sie dauern in der Regel nur rund eine Stunde, sie sind extrem intensiv – und sie fordern quasi den ganzen Körper, da sie meist auch Schiebe- und Tragepassagen beinhalten. Die Ansprüche des Sports sind groß – doch dies gilt auch für dessen möglichen Effekte. Auch für Hobby-Athleten sind die potenziellen Vorteile des Cross-Trainings im Winter klar: ein Durchbrechen der Routine, ein Motivations-Boost, eine erhöhte Laktattoleranz, eine verbesserte Fahrtechnik, ein Einbeziehen anderer Muskelgruppen, ein Fahren mit oft höheren Drehmomenten und mehr. In voller Fahrt vom Rad gleiten, das Rad schultern, über Treppen oder durch tiefen Schlamm rennen, aufspringen, weiterfahren – immer im roten Bereich. So läuft jedes Cross-Rennen ab, auch das in Lützelbach. Zweieinhalb Runden sind es noch bis ins Ziel. Doch der Vorsprung reicht. Nach rund einer Stunde Fahrzeit hat Marcel Meisen 18 Sekunden Vorsprung auf den zweitplatzierten Belgier Niels Vandeputte – und mehr als eine Minute auf den Dritten. „Als ich das Gefühl hatte, dass die beiden Belgier etwas schwächer werden, habe ich sofort angegriffen“, sagt Meisen. „Ich bin komplett am Limit gefahren und wollte gleich einen möglichst großen Vorsprung rausfahren, damit ich freie Fahrt habe und mein Tempo und meine Linie selbst wählen kann. Keine Positionskämpfe mehr, sondern ein möglichst flüssiges Fahren. Das hat auch erst mal ganz gut geklappt. Bis ich an der Wechselzone



vorbei war. Ein paar Sekunden später dann der Schock: Ich habe einen Platten. Ich wusste, dass ich mir nichts anmerken lassen durfte, denn wenn der Rennsprecher meinen Defekt bemerkt und ihn über die Lautsprecher durchsagt, dann hätten meine Verfolger wieder an ihre Chance auf den Sieg geglaubt. Der Vorteil von geklebten Schlauchreifen ist ja, dass man damit bei einem Platten noch etwas weiterfahren kann. Aber man wird natürlich langsamer beziehungsweise muss viel, viel mehr Kraft investieren, um mit derselben oder zumindest einer ähnlichen Geschwindigkeit weiterfahren zu können. Mit dieser Leistung bin ich extrem zufrieden. Denn ursprünglich wollte ich eigentlich erst deutlich später in die Cross-Saison starten. Doch dann bin ich Ende August gut aus der Deutschland Tour gekommen und habe mich dazu entschieden, das erste Rennen einfach mit in meinen Trainingsplan zu integrieren. Für meinen Sponsor Stevens sind die deutschen Rennen natürlich interessant, und auch für mich ist es immer schön, wenn ich bei den wenigen stark besetzten Rennen hier dabei bin. Meine finale Vorbereitung war aber alles andere als ideal. Ich absolvierte nur ein einziges richtiges Cross-Training. Am Vortag musste erst einmal meine Cyclocross-Maschine, ein Stevens Superprestige, aufgebaut werden. Dementsprechend bin ich auch ohne große Erwartungen an den Start gegangen.“



DER ATHLET

Marcel Meisen wurde am 8. Januar 1989 in Aachen im Rheinland geboren. Er stammt aus einer Radsport-Familie. Sein Vater Josef war in den 1980er-Jahren ein erfolgreicher Querfeldeinfahrer. Marcel Meisen begann sehr früh mit dem Radsport – und war bereits in den Nachwuchsklassen erfolgreich. So gewann er in jedem seiner Jahre in der U23-Klasse eine DM-Medaille im Cyclocross: 2008 holte er in Herford Gold, 2009 und 2010 jeweils Silber. Seine Profi-Karriere begann 2008 – in dem deutschen Continental-Team Kuota-Senges. Zwölf Jahre lang fuhr er für deutsche und belgische Continental- beziehungsweise Cross-Teams. 2019 stieg sein Team – damals unter dem Namen Corendon-Circus – auf das Pro-Continental-Level auf. Der Name des Teams seit 2020: Alpecin-Fenix. Bis einschließlich 2021 fuhr Meisen für das belgische Team. Inzwischen konzentriert er sich ausschließlich auf seine Karriere im Cyclocross – und ist aktuell der einzige deutsche Cross-Profi. Sein Team: Das deutsche Stevens Racing Team ist eigentlich eine Amateur-Mannschaft, die sich vor allem auf Rennen der Cyclocross-Bundesliga konzentriert.

Instagram: @marcel.meisen

DAS STEVENS RACING TEAM

Das Stevens Racing Team Cross wurde im Jahr 2002 gegründet. Noch im selben Jahr gewann Jens Schwedler für das Team die Deutsche Meisterschaft. Seitdem folgten zahlreiche weitere Erfolge, darunter etliche Titel und Medaillen bei deutschen Meisterschaften in allen Altersklassen, diverse Teilnahmen an U23- und U19-Welt- und Europameisterschaften sowie zahlreiche Tages- und Gesamtsiege in der Cyclocross-Bundesliga. Allein bei deutschen Titelkämpfen holten Stevens-Fahrer insgesamt 38 Gold-, 29 Silber- und 20 Bronzemedailen. Kein Querfeldein-Team in Deutschland konnte in den vergangenen Jahren mehr Erfolge erzielen. Ein wichtiges Ziel des Stevens Racing Teams: junge Radsportler aus Deutschland auf höchstem Niveau auszubilden und Talente zu fördern. Ein wesentlicher Bestandteil dieser Nachwuchsförderung sind gemeinsame Trainingseinheiten, Camps und Teamevents, aber auch Teilnahmen an stark besetzten internationalen Rennen in der Schweiz, Belgien oder Tschechien. Zudem stellt das Stevens Racing Team seit Jahren einen Großteil der Nationalmannschaft bei Europa- und Weltmeisterschaften – und das teils sehr erfolgreich, etwa mit mehreren Master-Weltmeistertiteln durch Jens Schwedler.

www.tinyurl.com/stevens-racing-team

Gelände & Straße

Es ist ein perfekter Start in die Cyclocross-Saison 2022/2023 – und ein weiterer Sieg für den erfolgreichsten deutschen Cyclocrosser der Gegenwart. Mit derzeit insgesamt 40 Siegen in offiziellen Cross-Rennen der UCI ist Marcel Meisen einer der erfolgreichsten aktiven Cross-Fahrer – sieben Mal wurde er Deutscher Meister, von 2017 bis 2022 sechs Mal hintereinander. Nur Curtis White, 44, Eli Iserbyt, 44, Zdeněk Štybar, 46, Wout van Aert, 83, und Mathieu van der Poel, 149, haben noch mehr Siege. Zum Vergleich: Tom Pidcock, der britische Cross-Weltmeister 2022, steht aktuell bei zehn Siegen. Doch einen seiner größten Erfolge erzielte Meisen nicht im Gelände, sondern auf der Straße: 2020 gewinnt er die Straßen-DM auf dem Sachsenring. Dies ist einer der großen „Trends“ im Profiradsport: Den Cross-Sport und die Straßensaison zu verbinden. Etliche Top-Profis zeigen, dass dies möglich ist. Trainingstechnisch steht „das Crossen“ vor allem für: sehr hohe Intensitäten – und sehr hohe Laktat- und Kraft-Belastungen. Plus: hohe Ansprüche an die allgemeine Athletik, die Koordination, die Konzentration, die Radbeherrschung. Früher ging man davon aus, dass intensive anaerobe Belastungen und die dadurch hervorgerufenen hohen Laktatkonzentrationen die Mitochondrien, die Kraftwerke der Zelle, schädigen. Dies scheint in-



zwischen wissenschaftlich ausgeschlossen. Auch Laktat an sich wird längst nicht mehr als „schlecht“, als zu vermeiden, eingeschätzt. Laktat, das Salz der Milchsäure, das bei der anaeroben Energiegewinnung anfällt, wirkt als Signalmolekül – und damit als Trigger für die Anpassungen des Körpers an das Training. Eine Methode, die Laktattoleranz zu verbessern, entwickelten Forscher der „Association of British Cycling Coaches“ um Dr. Gordon Wright. Deren Pyramiden-Intervalle basieren auf mehreren maximalen 15-sekündigen Sprints und nachfolgenden einminütigen und darauffolgenden fünfminütigen Intervallen. Es sind Belastungen, wie sie bei Querfeldein-Rennen immer wieder absolviert werden müssen. Ein weiterer Vorteil des Trainings im Gelände: das Fahren mit erhöhten Drehmomenten und verhältnismäßig niedrigen Trittfrequenzen. Es führt unter anderem dazu, dass mehr Typ-Zwei-Muskelfasern rekrutiert und zugeschaltet werden. Zwar wird dadurch nicht die Maximalkraft erhöht, doch die Tritt-Ökonomie kann man auf diese Weise verbessern. Gerade viele Amateur- und Hobbyathleten vernachlässigen es, regelmäßig an ihrem Drehmomentspektrum zu arbeiten. In einer Studie von Douglas et al. aus dem Jahr 2021 wurden die Maximalkraft beim Radfahren sowie die Beteiligung der einzelnen Muskelgruppen während des Pedalzyklus untersucht. Dabei zeigte sich, dass 80 bis 85 Prozent der über einen Pedalzyklus erzeugten Kraft während der Bein Streckung und nur 15 bis 20 Prozent während der Beinbeugung erzeugt werden. Die Hüftstreckung erzeugt den größten Anteil der Gesamtkraft, gefolgt von der Knie Streckung, der Kniebeugung und der Plantarflexion des Fuß-

gelenks. Im Wiegetritt können durch eine zusätzliche Kraftübertragung vom Oberkörper über die Hüfte etwa acht bis zwölf Prozent mehr Maximalkraft erzeugt werden als im Sitzen. Durch wechselnde Untergründe, verschiedene Steigungen, das Überspringen von Hindernissen und diverse Kurvenradien verbessert man – nebenbei – auch seine Fahrtechnik. Wohl auch deshalb nehmen im Winter immer mehr WorldTour-Fahrer an Cyclocross-Rennen teil. Für die Entwicklung der mitochondrialen Dichte und Größe zeigen viele Studien – wie auch hinsichtlich des extrem wichtigen Parameters der maximalen Sauerstoffaufnahme, VO_{2max} – der vergangenen Jahre und Jahrzehnte, dass intensive Intervalle, verglichen mit arbeitsgleichen kontinuierlichen Belastungen, positive Anpassungserscheinungen bei nahezu allen Sportlern hervorrufen. Gerade im Winter können Radsportler mit diesen Trainingsinhalten die dem abfallenden Umfang geschuldeten Leistungseinbußen nach der Saisonpause in gewissem Maße „kompensieren“ – indem man den Gesamt-Sauerstoffverbrauch mittels einer erhöhten Intensität teils gezielt hochhält.

Training & Effekte

Ein rein umfangorientiertes Training kann dies, ab einem gewissen Leistungsniveau, allein schon wegen den energetischen Anpassungen nicht langfristig kompensieren. Zusätzlich erhöht wird der VO_{2max} -Stimulus, wenn man beim Training oder in Rennen etwas längere Tragepassagen von mehreren Sekunden Dauer absolviert. Der verstärkte Einsatz der Oberkörpermuskulatur führt zu einer höheren Herz-Kreislauf-Belastung. Der traditionelle Formaufbau sieht im Winter vor allem das bekannte „lang und ruhig“ vor: Einheiten im unteren Grundlagenbereich. Doch es gibt Alternativen. Inzwischen absolvieren Viele bereits im Winter immer wieder kürzere intensive Einheiten im Gelände. Es ist das Prinzip der umgekehrten Periodisierung: Hochintensive Trainingseinheiten stellen die erste Stufe nach der Trainingspause dar. Trainingsphasen, in denen eine Verbesserung des Grundlagenbereichs im Mittelpunkt stehen, erfolgen erst danach, bevor schließlich in der unmittelbaren Phase vor dem Saisonhöhepunkt die spezifischen Belastungen trainiert werden. Ein Vorteil, gerade für Hobbyathleten: Man vermindert die Zahl der Trainingsstunden im oft dunklen, nassen, kalten europäischen Winter. Viele Sportwissenschaftler und Trainer sind inzwischen davon überzeugt, dass dieser Trainingsansatz vor allem für Langstreckenfahrer am besten geeignet ist. Die Theorie dahinter: Die vermeintlich niedrige V_{Lamax} , die maximale Laktatbildungsrate, wird durch das intensive VO_{2max} -Training zunächst indirekt erhöht. Ab dem Frühjahr senkt man dann – mit einer erhöhten VO_{2max} – die V_{Lamax} wieder und befindet sich dann optimalerweise auf einem neuen höheren Niveau. Neben einer Verbesserung der maximalen Sauerstoffaufnahme, VO_{2max} , durch die hochintensiven Trainingsreize haben das Training und die Rennen im Gelände auch eine mentale Komponente. „Eigentlich gibt es ganz viele mögliche Trainingseinheiten im Cyclocross, von denen man im späteren Saisonverlauf auf der Straße profitieren kann. Für den Hobbyfahrer sollte aber am wichtigsten sein, dass es auch Spaß macht. Im Cross-Sport überwiegt oft das spielerische Element. Man fährt ein paar Runden im Wald, durch den Matsch, durch Sand, springt über Äste und Wurzeln, rutscht immer wieder ein bisschen weg und





CYCLOCROSS: ANFORDERUNGEN & EFFEKTE

Das Fahren im Gelände kann vor allem im Winter ein sehr intensives und zeiteffizientes Training sein. Cyclocross bedeutet vor allem: viele schnelle Untergrund-, Belastungs- und Intensitätswechsel. Dabei geht es sowohl um das Beherrschen des Sportgeräts als auch um eine oftmals komplett neue Reizsetzung für die Muskeln und das Herz-Kreislauf-System. Eine Idee dazu, die man sich von Profi-Athleten abschauen kann: Man absolviert kurze Runden – in unterschiedlichen Intensitätsbereichen. Sie können langsam, mit dem Fokus auf der Fahrtechnik, als Intervalle oder gar im Renntempo absolviert werden. Die Strecke kann entweder „natürlich“ sein, etwa auf wurzeligen Wald- und anspruchsvollen tiefen Wiesen-Passagen, oder „selbst gebaut“ – etwa, indem man mit Ästen Hindernisse einbaut. An diesen kann man das cyclocrossspezifische schnelle Auf- und Absteigen trainieren, und – wie immer im Gelände: das Herz-Kreislauf-System, die Fahrtechnik, die Laktattoleranz und vieles mehr. Vor allem die für Radsportler so wichtige maximale Sauerstoffaufnahme, VO₂max, kann durch das intensive Training im Gelände verbessert werden. In einer Einzelfallstudie konnten norwegische Wissenschaftler bei einem sehr gut trainierten 37-jährigen Radfahrer – mit einer VO₂max über Jahre hinweg zwischen 65 und 76 Milliliter pro Minute und Kilogramm – mit einem Mix aus kurzen VO₂max-Intervallen und Mikrointervallen, wie sie im Cyclocross in jedem Rennen automatisch etliche Male absolviert werden, eine signifikante Steigerung der VO₂max erzielen: auf sehr gute 87 Milliliter pro Minute und Kilogramm. Mehr Trainingsideen: www.radsport-rennrad.de/training

testet die technischen Grenzen aus. Wenn man so fährt, dass es einem Spaß macht, hat man beim Cyclocross eigentlich automatisch schon meistens einen recht großen Trainingseffekt, da die Intensität einfach viel höher ist. Oft vergisst man dabei völlig die Zeit, weil es so abwechslungsreich ist. Man kann auch einfach einen sehr steilen kurzen Anstieg, den man nicht auf Anhieb schafft, immer wieder hochfahren, bis es irgendwann klappt. Oder man versucht, enge Kurven im Sand oder Matsch möglichst schnell zu fahren und dabei eine Ideallinie zu finden. Im Endeffekt hat man so dann eigentlich schon oft ein intensives Intervalltraining mit einem guten Trainingseffekt. Man kann aber natürlich auch einen richtigen Trainingsplan im Gelände absolvieren. Vor allem „All-out-Belastungen“ kann man sehr gut einbauen. Oder man trainiert gemeinsam mit anderen Fahrern und fährt dann gegeneinander eine Art Trainingsrennen oder absolviert hinter- oder nebeneinander technisch schwierige Passagen. Generell ist es aber eher schwierig, im Gelände mit konkreten Wattvorgaben zu trainieren. Die Wattzahlen sind im Cross-Bereich oft gar nicht besonders aussagekräftig. Ich habe im Gelände eigentlich auch immer deutlich niedrigere Wattzahlen, wenn ich sprinte, als auf der Straße, aber meine Herzfrequenz ist viel höher. Generell würde ich bei Trainingseinheiten im Gelände dem Spaßfaktor immer eine große Bedeutung geben – auch wenn man nach einem Trainingsplan trainiert. Hobbyfahrer und auch viele Straßenprofis können die Cross-Rennen aber sehr gut als hochintensive Trainingseinheiten nutzen und in den Trainingsplan integrieren. Vor allem für Radmarathon- oder generell für Langstreckenfahrer kann so ein kurzes, extrem forderndes Cross-Rennen im Winter sinnvoll

TRAININGSEINHEITEN

- ✘ **K3-INTERVALLE:**
4 x 12 Minuten K3-Intervalle, am Berg oder auf dem Rollentrainer. Die aktive Pause: 10 Minuten im lockeren KB- bis GA1-Bereich. Die Trittfrequenz: 45 – 55 Umdrehungen
- ✘ **K4-INTERVALLE:**
4 x 10 Minuten K3 am Berg mit 15-Sekunden-Sprints alle 2 – 4 Minuten. Oder: 30 Minuten lang im Gelände aus Kurven heraus beschleunigen – und danach knapp unterhalb der anaeroben Schwelle weiterfahren. Die Trittfrequenz: 45 – 55 Umdrehungen
- ✘ **K1-SPRINTS:**
1 – 1,5 Stunden GA1 mit 10 Sprints aus dem Stand in einem großen Gang, je 8 bis 12 Sekunden beschleunigen. All-out. Mit aktiven Pausen im KB-Bereich und Trittfrequenzen um rund 95
- ✘ **40/20-INTERVALLE:**
Auf 40 Sekunden einer quasi maximalen Belastung folgt eine kurze aktive Pause von 20 Sekunden. Gesamtdauer: 8 Minuten
- ✘ **SPRINT-EB-INTERVALLE:**
2 x 4 x 4 Minuten im EB, in die man mit einem 20-Sekunden-Sprint einsteigt. Die aktive Pause zwischen den Intervallen: 6 Minuten. Die Pause zwischen den Sätzen: 15 Minuten im KB

sein – und auch mehr Spaß machen als eine lange Einheit bei schlechtem Wetter auf der Straße. Vor allem die maximale Sauerstoffaufnahme, VO2max, und die Spritzigkeit kann man beim Cyclocross deutlich verbessern. Eine Stunde Vollgas draußen geht auch bei schlechtem Wetter immer. Mir war jedenfalls in einem Cross-Rennen noch nie kalt – und wenn man sich direkt danach warm anzieht, wird man auch nicht krank,“ sagt Marcel Meisen. „Generell gibt es viele Möglichkeiten, wie man sich als Radsportler verbessern kann. Ein allgemeingültiges Rezept gibt es nicht. Manche Fahrer profitieren zum Beispiel davon, wenn sie oft Laufen gehen, sich dadurch in den Laufpassagen verbessern und gleichzeitig ihre Rumpfmuskulatur stärken. Anderen schadet es dagegen eher und sie haben danach so starken Muskelkater, dass sie ein paar Tage lang nicht mehr trainieren können. Da muss jeder selbst herausfinden, was für ihn am besten ist. Ähnlich ist es auch mit der Belastung am Tag vor einem Cross-Rennen. Ich brauche zum Beispiel am Tag davor immer noch eine intensive Belastung. Meistens fahre ich in den Wald und da dann 20 Minuten im Renntempo. Andere Fahrer brauchen eher einen ganz lockeren Tag vorher oder vielleicht sogar einen kompletten Ruhetag. Wobei sich das auch im Laufe der Zeit verändern kann. Als ich jünger war, habe ich keine so intensive Belastung vorher gebraucht. Die Fahrtechnik kommt oft schon von alleine dadurch, dass man viel häufiger im Gelände trainiert. Stabi-Training mache ich persönlich relativ wenig beziehungsweise nur ab und zu, aber auch das ist wieder sehr individuell. Es gibt viele Fahrer, die bei Cross-Rennen irgendwann Rückenschmerzen bekommen. Das Problem habe ich zum Glück nicht. Aber wenn dafür jemand anfällig ist, ist es auf jeden Fall besser, einfach regelmäßig ein paar Übungen zu machen. Da reichen dann oft auch schon etwa zehn Minuten. Krafttraining mache ich inzwischen überhaupt nicht mehr. Ich habe das zwar mal versucht, habe aber gemerkt, dass mir das nicht hilft. Es gibt aber sehr viele Cross-Fahrer, die das regelmäßig machen.“ //



TRAININGSPLAN MARCEL MEISEN

- MONTAG:** frei oder 1 h locker draußen im Kompensationsbereich, alternativ 30 Minuten im KB-Bereich auf der Rolle
- DIENSTAG:** 2 h, mit 2 x 5 x 6"/24": 6-Sekunden-Sprint / 24 Sekunden Fokus Trittfrequenz + 20 Minuten Laufen mit explosiven Sprints bergan. Plus Techniktraining: Absprung, Lauf etc.
- MITTWOCH:** Cross-Training, eine kleine Runde mit technischen Stellen, etwa Matsch oder Sand, kurzen Abfahrten und Baumstämmen als Hürden, darauf Intervalle fahren, 3 x 8 Minuten im Renntempo oder 6 x 3 Minuten bis zum All-out, jeweils mit Fokus auf Antritten nach Kurven und der Fahrtechnik
- DONNERSTAG:** Grundlage im GA1-Bereich, 3–4 h
- FREITAG:** Grundlage im GA-Bereich + evtl. kurz GA2, 1–1,5 h
- SAMSTAG:** Vorbelastung, 1,5 h offroad oder Straße
- SONNTAG:** Wettkampf / 1,5 h Intervall-Training im EB/SB-Bereich



WINTER-TRAINING

Hobby- wie Profi-Radsportler können von Alternativsportarten profitieren. Die meisten von ihnen bieten nicht nur Spaß und Abwechslung, sondern setzen auch neue intensive Trainingsreize und können so zu Leistungszuwächsen führen. Sportarten wie Skilanglauf, Rudern, Berglauf, aber auch Cyclocross haben eine Gemeinsamkeit: Sie sind Ganzkörpersportarten und beanspruchen deutlich mehr Muskeln als das Radfahren auf der Straße. Vor allem die oberen Extremitäten spielen eine wichtigere Rolle. Die maximale Sauerstoffaufnahme, VO₂max, wird dabei deutlich stärker trainiert. Der einfache Grund: Mehr Muskelmasse muss mit mehr Sauerstoff versorgt werden. Der andere Grund: die extrem hohe Intensität. Auch die vielen kurzen „All-out-Belastungen“ führen oft zu einer Erhöhung der VO₂max – und zu einer verbesserten Sprintleistung. In einer 2020 veröffentlichten norwegischen Studie ließen die Wissenschaftler sieben männliche Elite-Radsportler nach der Wettkampfsaison drei Wochen lang einmal wöchentlich je eine 90-minütige Trainingseinheit im Grundlagenbereich mit drei Intervall-Sätzen absolvieren. Konkret: je dreimal 30 Sekunden All-out-Sprints, unterbrochen von vier Minuten aktiver Erholung bei 100 Watt und 15 Minuten zwischen den Sätzen. Die wöchentliche Trainingsbelastung wurde um 60 Prozent reduziert, zudem wurde ansonsten nur mit niedrigen Intensitäten trainiert. Das Ergebnis: Die Sprintleistung über 30 Sekunden konnte um durchschnittlich acht Prozent verbessert, die VO₂max gehalten werden – trotz des deutlich reduzierten Umfangs. Ein großes digitales Trainings-Sonderheft mit vielen Studien, Hintergründen, Tipps und etlichen Trainingsplänen finden Sie unter: www.bit.ly/bva-shop-training



ALTERNATIVSPORTARTEN - BEISPIELE

- ✘ **SKILANGLAUF:** Skilanglauf ist für viele Radsportler die ideale Ausgleichssportart im Winter. Ausdauer, Kraft und Koordination trainiert man hierbei gleichermaßen. In der Loipe ist ein Grundlagen- genauso gut möglich wie ein intensives Intervalltraining. Zudem kräftigt man die Muskulatur und schult die eigene Koordination und das Gleichgewicht. Im Idealfall führt dies zu einer ruhigeren und kraftvolleren Position auf dem Rad. Bei Volksläufen wie dem Ski-Trail Tannheimer Tal kann man zudem früh Wettkampfreize in einer ausgewählten Alternativsportart setzen.
- ✘ **KRAFTTRAINING:** Ein Krafttraining wird oft mit großen Muskelpaketen in Verbindung gebracht. Eine solche Statur wollen Radsportler natürlich vermeiden, da die Leistung relativ zum Gewicht in den meisten Disziplinen ausschlaggebend ist. Das Ziel lautet daher: die Effizienz der vorhandenen Muskulatur verbessern. Das Mittel der Wahl: das Maximalkrafttraining – mit sehr hohen Gewichten und sehr wenigen Wiederholungen pro Set. Diese Trainingsmethode vergrößert nur selten die Muskelmasse, stattdessen führt sie vor allem zu neuromuskulären Adaptionen. Dadurch aktiviert der Körper mehr Muskelfasern schneller und kann somit hohe Leistungen schneller abrufen.
- ✘ **LAUFEN:** Ob zu Hause, auf Geschäftsreisen oder in der Mittagspause: Ein kleiner Lauf ist nahezu immer und überall möglich – bei jedem Wetter. Das ist auch der Grund, weshalb immer mehr Profiradsportler im Winter ihr Rad- um ein Lauftraining ergänzen. Für Hobbysportler empfiehlt sich: Laufen Sie lieber mehrmals pro Woche eine kleine Runde als einmal eine große jenseits von 15 Kilometern. Sofern Sie dabei auf unterschiedlichen Untergründen unterwegs sind, schulen Sie das Gleichgewicht, stabilisieren Ihre Fußgelenke sowie die Rumpfmuskulatur und bringen gleichzeitig deutlich mehr Abwechslung in das eigene Training.
- ✘ **BOULDERN:** Klettern wird immer beliebter, besonders das Bouldern, also das Klettern in Absprunghöhe. Dabei klettert man, in der Regel in einer Kletterhalle, ohne Gurt und Seil an künstlichen Felsblöcken zwischen maximal drei und fünf Metern über dem Boden. Wer stürzt, der fällt verhältnismäßig weich auf eine Matte. Ein klassischer Boulder besteht aus nur vier bis acht Zügen, die den Sportler im Idealfall an seine Grenzen bringen sollen. Gerade für Radsportler macht Bouldern im Winter noch aus einem anderen Grund Sinn: Es fördert die Koordination, die Beweglichkeit und stärkt die beim Radfahren leider so oft vernachlässigte Körpermitte.
- ✘ **SKITOUREN:** Beim Skitourengehen verrichtet die Beinmuskulatur die Hauptarbeit. Aber auch die Rumpfmuskulatur und die Arme werden stark beansprucht. Skitourengehen ist demnach ähnlich dem Langlaufen eine Ganzkörpersportart, bei der alle Muskelgruppen trainiert werden. Bergauf lässt sich die Ausdauerbelastung entsprechend wie im Radsport im Grundlagen- oder im unteren Entwicklungsbereich dosieren. Selbst intensive Intervalle sind auf Tourenskiern gut möglich.



TRAININGS AUFTAKT

DAS TRAINING IM WINTER IST ENTSCHEIDEND FÜR DIE EIGENE LEISTUNGSFÄHIGKEIT IM FRÜHJAHR UND SOMMER. TIPPS, CHANCEN & RISIKEN. PLUS: TRAININGSPLÄNE.

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. Weitere Informationen finden Sie unter: www.kirchmair-cycling.com / www.strava.com/clubs/Kirchmair-Cycling

Eine der überlieferten Weisheiten des Radsports lautet: „Die Sieger des Sommers werden im Winter gemacht.“ Aus eigener Erfahrung kann ich diese Aussage – für mich jedenfalls – bestätigen. Traditionell legen die meisten Radsportler im Herbst eine zwei bis vierwöchige Pause ein, in der sie sich erholen – körperlich, aber vor allem auch mental. Vor allem, wenn man berufstätig ist, kann eine lange Saison mit etlichen Trainingseinheiten und einigen Rennen nicht nur sehr kräftezehrend sein. Irgendwann nimmt meist auch die Motivation ab. Sobald man dann mehr als eine Woche lang nicht mehr auf dem Rad saß, steigt in der Regel die Vorfreude auf die ersten Fahrten wieder deutlich an. Ich persönlich hatte zudem den Vorteil, dass ich mein letztes Saison-Rennen 2023, den Gran Fondo Tre Valli Varesine, im Oktober gewinnen konnte. Dadurch konnte ich meine Saison mit einem sehr guten Gefühl beenden. Bevor ich in die „Off-Season“ ging, fuhr ich noch ein paar Touren rund um Belluno und im Monte-Grappa-Gebiet, wo ich ohnehin als Coach und Betreuer einiger Fahrer bei der Gravel-WM dabei war. Wieder zurück in Österreich fasste ich mein Rad eine Woche lang nicht an. Ende Oktober fand dann mit dem „Zwift Grand Prix“ ein virtuelles Etappenrennen statt, bei dem ich unbedingt dabei sein wollte. Die Königsetappe: ein Bergrennen auf die Alpe du Zwift. Auch wenn ich mir nach meiner Trainingspause keine großen Hoffnungen auf ein Top-Ergebnis machte, nahm ich dennoch teil – und kam auf der Alpe du Zwift auf Rang zehn ins Ziel. Offenbar hatte ich während meiner Saisonpause nicht besonders viel von meiner Form eingebüßt. Mit diesem guten Gefühl bin ich dann im November wieder richtig ins Training eingestiegen. In diesem Jahr werde ich im Winter wieder hauptsächlich auf Trainingseinheiten auf dem Rollentrainer setzen. Ich kann mich noch gut an die Winter erinnern, in denen ich vor allem viele Grundlageneinheiten auf meinen Langlaufskiern und gelegentlich Schwellen- und Sweetsport-Intervalle auf der Rolle absolviert habe. Im Frühjahr fehlte mir danach jedes Mal die Tempohärte, um im weiteren Saisonverlauf meine Schwellenleistung noch deutlich zu verbessern.

Virtuelle Rennen & Intervalle

Daher gehören für mich virtuelle Rennen in Kombination mit gezielten Intervall-Workouts auf dem Rollentrainer inzwischen seit mehreren Jahren zur Trainingsroutine im Winter. Zwar sind diese Rennen und Einheiten sehr anstrengend, aber ich kann so meine maximale Sauerstoffaufnahme, VO₂max, deutlich verbessern und ein paar Monate später auch meine Schwellenleistung viel leichter erhöhen. Für mich stellen diese hochintensiven Belastungen im Winter daher die Basis für spätere Leistungssteigerungen dar. Da die Trainingseinheiten zudem oft verhältnismäßig kurz sind, kann man sie in der Regel auch vor oder nach der Arbeit noch gut in den Alltag integrieren. Wenn man dann an den Wochenenden längere Einheiten im Grundlagenbereich absolviert, hat man gute Voraussetzungen, ab dem Frühjahr mit einer sehr guten Form in die Wettkampf-Saison zu starten. Meine beste Saisonvorbereitung hatte ich daher auch ausgerechnet während der Corona-Lock-Down-Phase, als ich dieses Training konsequent bis in den Mai hinein durchzog. Bei ausreichend Schnee kann man die Wochenenden auch für ein Grundlagentraining mit Langlauf- oder Tourenskiern nutzen. So bringt man etwas Abwechslung in den Trainingsalltag. Generell empfehle ich für den Winter immer, dass man auch verschiedene Alternativsportarten machen sollte. Ansonsten besteht die Gefahr, dass man spätestens im Sommer einen mentalen Durchhänger oder auch körperliche Probleme wie Verspannungen, Knie- oder Rückenschmerzen bekommt, wenn man wieder fast ausschließlich Rad fährt. Zudem sind gerade Ruhetage extrem wichtig, wenn man auf der Rolle intensive Intervalle absolviert oder regelmäßig an Rennen teilnimmt. Ansonsten droht das so gefürchtete Übertraining. //

Gute Einstiegsmöglichkeiten für deutschsprachige Rides sind jene der Zwift Riders Germany, ZRG, oder der Kirchmair „Recon-Monday-Ride“ jeden Montag um 19:30 Uhr und jeden Sonntag um 10:00 Uhr. Informationen zu diesen Events finden Sie in der Zwift-Companion-App, auf zwiftpower.com, unter www.kirchmair-cycling.com sowie im Kirchmair-Cycling-Strava-Club unter: www.strava.com/clubs/Kirchmair-Cycling

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

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

Die Untergründe als „tief und weich“ zu beschreiben, wäre eine klare Untertreibung. Weite Teile der Strecke der Cyclocross-EM im französischen Pontchâteau führten durch Matschpassagen. Das Rennen der Elite fand ohne die „großen Drei“ statt: Wout van Aert, Mathieu van der Poel und Tom Pidcock. Alle drei Top-Stars legten nach der Straßensaison erst einmal Pausen ein. Am Ende siegte der Belgier Michael Vanthourenhout vor dem Briten Cameron Mason und dem Niederländer Lars van der Haar. Bei den Frauen dominierten die Niederländerinnen: Fem van Empel siegte vor Ceylin del Carmen Alvarado und der Italienerin Sara Casasola. Der Querfeldeinsport stellt hohe Ansprüche – an die Fahrtechnik, die Radbeherrschung, die Schmerz- und Laktattoleranz, an das „Sich-Schinden-Können“. Die Rennen sind kurz und hart. Mitentscheidend sind auch, gerade in tiefem Gelände, die Kraftfähigkeiten eines Athleten. Die Hintergründe zu diesem Training und wie jeder Radsportler davon profitieren kann, finden Sie in einer der nächsten Ausgaben. Mehr: www.radsport-rennrad.de



SAISON

2 0 2 3

HIGH

LIGHTS



TEAM JUMBO-VISMA

2



BAUERNFEIND

3



POGAČAR

1

BERGAUF: WATT-WERTE

Jonas Vingegaard und Tadej Pogačar stellten bei der diesjährigen Tour de France an mehreren berühmten Anstiegen neue Bestzeiten auf. Jonas Vingegaard bewältigte den 7,9 Kilometer langen Col de Marie-Blanque mit 671 Höhenmetern in 20:58 Minuten – und leistete geschätzte 6,9 Watt pro Kilogramm Körpergewicht. Tadej Pogačar leistete am Puy de Dôme, dem Schlussanstieg der neunten Etappe, für 35:11 Minuten geschätzte 6,50 Watt pro Kilogramm Körpergewicht – und hängt damit auch Jonas Vingegaard ab. Dieser wiederum erzielte beim Zeitfahren der 16. Etappe eine der höchsten Leistungen, die es je auf einem Zeitfahrrad gab. Seine Durchschnittsleistung über 13:21 Minuten: rund 7,6 Watt pro Kilogramm Körpergewicht. Viel mehr zu Wattwerten und jeweils dazu passende Trainingspläne: www.radsport-rennrad.de

1. DOMINANZ – Das niederländische Team Jumbo-Visma dominierte alle drei Grand Tours. Nach dem Giro d'Italia und der Tour de France gewannen die Fahrer in den schwarz-gelben Trikots im September auch die Vuelta – in einer extrem eindrucksvollen Art und Weise: Sie fuhren auf die Plätze eins, zwei und drei – Sepp Kuss siegte vor Jonas Vingegaard und Primož Roglič. Dieses Triumvirat wird es 2024 jedoch so nicht mehr geben, denn Roglič verlässt nach acht Jahren das Team und wechselt zum deutschen Rennstall Bora-Hansgrohe.

2. ERSTE WORLD-TOUR-SIEGE – Zwei Hoffnungsträgerinnen des deutschen Radsports schafften in dieser Saison den Durchbruch: Ricarda Bauernfeind, 23, und Antonia Niedermaier, 20. Beide fahren für das Team Canyon-Sram Racing – und beide gewannen je eine Grand-Tour-Etappe. Bauernfeind siegte als Solistin bei der Tour de France Femmes, Niedermaier beim Giro Donne. Einen großen Portraitartikel zu Erstgenannter – mit ihrem Weg von virtuellen Rennen auf dem Rollentrainer in die Women's World Tour – finden Sie auf unserer Website unter: www.bit.ly/ricarda-bauernfeind

3. DER NEUE EDDY MERCKX – Er kann fast alles – und gewinnt auf vielen Terrains. Schon im Frühjahr war der zweimalige Tour-de-France-Sieger Tadej Pogačar zeitweise fast unschlagbar. Er gewann unter anderem die Flandern-Rundfahrt, Paris-Nizza, den La Flèche Wallonne und das Amstel Gold Race – ehe er bei Lüttich-Bastogne-Lüttich schwer stürzte, sich die linke Hand brach und operiert werden musste. Seine Tour-Vorbereitung war somit alles andere als ideal – dennoch fuhr er bei der Grande Boucle wieder auf den zweiten Platz.



4. ÜBERFAHRER – Nur sehr wenige Fahrer waren in dieser Saison in dem „erlauchten Kreis“ der potenziellen Klassiker-Gewinner. Ganz oben stand dabei: Mathieu van der Poel. Im März gewann er den Klassiker Mailand–Sanremo – und im April Paris–Roubaix. Jeweils als Solist. Im Januar war er bereits Cyclocross-Weltmeister geworden.

5. MACHTWECHSEL – Die Nummer eins tritt ab – und ihre Nachfolgerin scheint bereits festzustehen: Annemiek van Vleuten, 41, die achtmalige Grand-Tour-Siegerin und vierfache Weltmeisterin, fuhr ihre letzte Saison. Eine FahrerIn folgte ihr bereits als dominierende Athletin nach: ihre niederländische Landsfrau Demi Vollering. Sie gewann unter anderem die Tour de France Femmes, die Tour de Romandie, Lüttich–Bastogne–Lüttich und holte insgesamt 17 Saisonsiege. Die Zahl der Siege ihres SD–Worx–Teams: 62.

6. AUFSTEIGER – Er ging als Helfer in den Giro d'Italia und beendete ihn als Siegfahrer. Der deutsche Bora–Hansgrohe–Profi Nico Denz gewann innerhalb von drei Tagen zwei Etappen aus Gruppen heraus.

7. UNBESIEGBAR – Sie sind die Top–Sprinterinnen der Welt: Emma Hinze und Lea Friedrich. Zusammen gewannen sie 2023 drei WM– und vier EM–Titel. Das nächste große Ziel der Bahn–Sprinterinnen: Olympia–Gold im August bei den Olympischen Spielen von Paris.

8. TOUR–ERFOLG – Zwei deutsche Etappen–Siege gab es bei der „wiederbelebten“ Tour de France der Frauen. Einen davon durch Ricarda Bauernfeind, den anderen durch Liane Lippert. Im Juni hatte Letztere ihren deutschen Meistertitel souverän verteidigt – im Juli gewann sie eine Etappe der Tour de France Femmes im Sprint. Im EM– und im WM–Rennen fuhr sie später jeweils auf den siebten Platz.



DENZ



HINZE-FRIEDRICH



LIPPERT

5



VOLLERING

ABSCHIED EINER LEGENDE

Diese war die letzte Saison einer der Top-Fahrerinnen überhaupt: Annemiek van Vleuten. Zusammen mit Marianne Vos und Anna van der Breggen stand sie für die Überlegenheit niederländischer Fahrerinnen. Ihren ersten großen Klassiker, die Flandern-Rundfahrt, gewann sie „erst“ mit 28 Jahren. Mit dem Radsport hatte sie erst vier Jahre zuvor begonnen – bei den Studenten-Weltmeisterschaft in Nijmegen 2008 holte sie ihre ersten internationalen Erfolge: Zweite im Zeitfahren und Dritte im Straßenrennen. Danach unterschrieb sie ihren ersten Vertrag beim Team Rabobank. Die ganz großen Siege kamen ab Ende der 2010er-Jahre: Sie wurde Weltmeisterin im Einzelzeitfahren 2017. Ein Jahr später gewann sie das Regenbogentrikot im Straßenrennen, und später holte sie den Olympiasieg im Zeitfahren von Tokio. Ihre Erfolgsbilanz in der Saison 2022: Zweite bei Strade Bianche, dem La Flèche Wallonne und der Flandern-Rundfahrt, Siege bei der Valencia-Rundfahrt, Omloop Het Nieuwsblad und Lüttich-Bastogne-Lüttich. Es folgten Siege beim Giro d'Italia – diesen gewann sie insgesamt viermal – der Tour de France Femmes und der WM-Titel im Straßenrennen. Und das alles im Alter von 39 Jahren. Nun, mit 41, beendete sie, eine der ganz Großen des Radsports, ihre lange enorm erfolgreiche Karriere. Einen Artikel über sie finden Sie online unter: www.bit.ly/van-vleuten

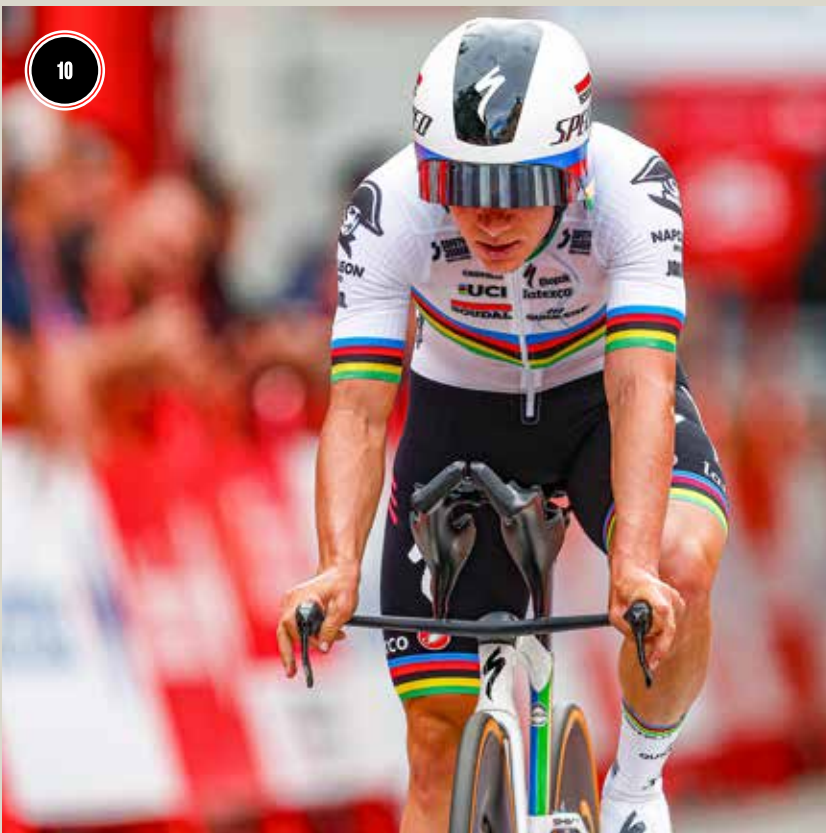


POWER: TOP-LEISTUNGEN

Die Vorentscheidung über den Sieg bei der Tour de France Femmes fiel am Schlussanstieg der siebten Etappe, dem Col du Tourmalet. Die Niederländerin Demi Vollering, Team SD Worx, bewältigte die 17 Kilometer lange Steigung mit 1262 Höhenmetern in 53:42 Minuten – und leistete dabei geschätzte 5,13 Watt pro Kilogramm Körpergewicht. Ihre geschätzte Leistung auf den finalen sechs Kilometern: 5,58 Watt pro Kilogramm über 21 Minuten. Vollering gewann die Etappe mit 2:34 Minuten Vorsprung auf die Vorjahressiegerin Annemiek van Vleuten.



WM IN GLASGOW





9. TITELVERTEIDIGUNG – Alle hatten ein Duell mit Tadej Pogačar erwartet. Aber im Finale wurde es überdeutlich: Der Däne Jonas Vingegaard zeigte Top-Leistungen und gewann die Tour de France – zum zweiten Mal in Folge – souverän. Am Ende hatte er mehr als sieben Minuten Vorsprung auf Tadej Pogačar – fast fünf mehr als bei seinem Sieg im Jahr zuvor.

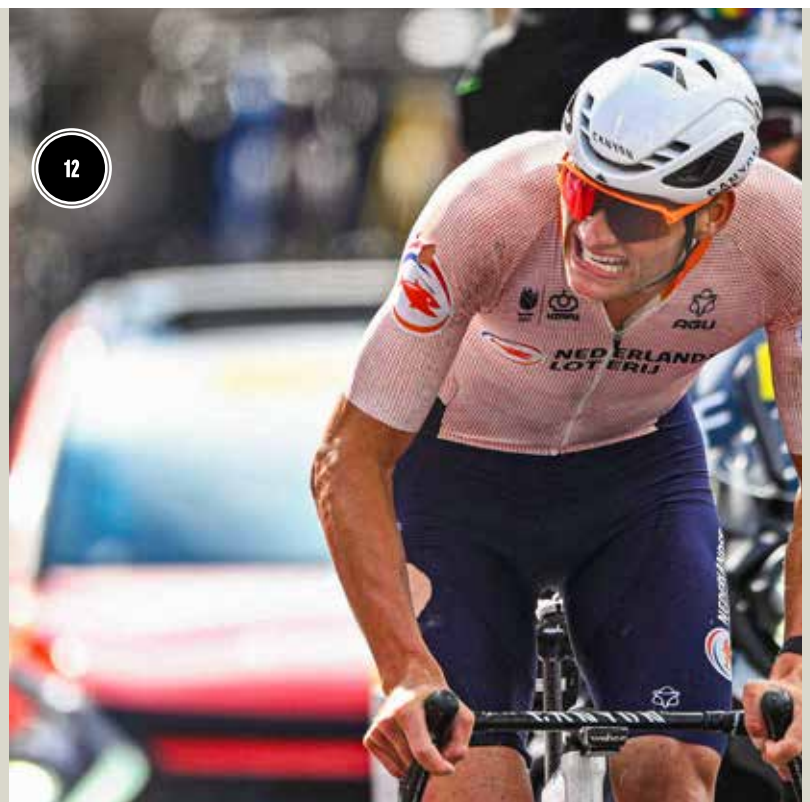
10. ZEITFAHR-ERFOLG – Schon als Juniorenfahrer holte er sich das Regenbogen-Trikot des Weltmeisters im Zeitfahren – und jenes für den besten Straßenfahrer. Nach seinem Straßen-WM-Titel 2022 gewann der Belgier Remco Evenepoel – das einstige „Wunderkind“ des Radsports – nun die Zeitfahr-Goldmedaille. Er absolvierte die 47,8 Kilometer lange Strecke in 55:19,23 Minuten, mit einem „Schnitt“ von 51,8 km/h.

11. WM-TRIUMPH – Die Belgierin Lotte Kopecky gewann den Omloop Het Nieuwsblad und die Ronde van Vlaanderen, war Zweite beim Amstel Gold Race und bei der Tour de France – doch ihre Highlights waren die WM-Rennen von Glasgow: Dort holte sie gleich drei Gold-Medaillen – zwei auf der Radrennbahn und eine im Straßen-Rennen. Sie war die mit Abstand stärkste Fahrerin des Rennens und beendete die Dominanz der Niederländerinnen.

12. REVANCHE – Nachdem er im vergangenen Jahr in Australien passen musste, weil er wegen eines Streits mit anderen Hotelgästen in der Nacht vor den Titelkämpfen vorübergehend in Polizeigewahrsam genommen worden war, triumphierte der Niederländer Mathieu van der Poel in Glasgow und wurde nach einem eindrucksvollen Soloritt neuer Straßenweltmeister der Profis – trotz eines Sturzes 16,5 Kilometer vor dem Ziel.




11



12

FOLIO 2024



3492 KILOMETER, VIER BERGANKÜNFTEN, ZWEI ZEITFAHREN UND EINE SCHOTTER-ETAPPE: DAS SIND DIE DATEN DER 111. TOUR DE FRANCE.

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

Mit gleich mehreren Premieren geht die Tour de France 2024 in ihre 111. Auflage: Erstmals startet das größte Radrennen der Welt in Italien, erstmals endet es wegen der Olympischen Spiele nicht in Paris, sondern in Nizza. Und zum ersten Mal seit 1989 besteht die letzte Etappe der Tour wieder aus einem Einzelzeitfahren. Die Daten der Gesamtroute: 21 Etappen und 3492 Kilometer. „Es wird episch“, bilanzierte der Titelverteidiger Jonas Vingegaard nach der Vorstellung der Strecke im Pariser Palais de Congrès. Nicht nur wegen der Routenführung und der potenziellen Spannung bis zu den letzten Sekunden könnte diese Tour eine ganz besondere werden – sondern auch wegen der Konkurrenz. Es kann gut sein, dass alle Weltklasse-Rundfahrer der aktuellen Generation an den Start gehen: die je zweimaligen Tour-Sieger Tadej Pogačar und Jonas Vingegaard, der Zeitfahr-Weltmeister und Vuelta-Sieger Remco Evenepoel und der viermalige Grand-Tour-Gewinner Primož Roglič. Generell wird die Strecke recht ausgewogen, denn auch den Sprintern bieten sich bis zu acht Möglichkeiten für Etappensiege. Nach dem Start in Florenz folgen zwei Tage in Italien, ehe es in die französischen Alpen geht. Dort wird es am legendären Col du Galibier schon früh – während der vierten Etappe – einen ersten Hörtetest geben. Danach geht es in Richtung Paris, wo das neunte Teilstück teils über Offroad- und Schotterabschnitte führt. Für die Zuschauer wird hier Action geboten, doch unter den Profis ist diese Streckenführung umstritten. „Es gibt separate

Gravel-Events und -Meisterschaften“, sagte etwa Remco Evenepoel. „Müssen solche Schotterpassagen unbedingt bei einer Grand Tour sein? Ich glaube nicht.“ Der Belgier wird, falls er an den Start geht, einer der Top-Favoriten sein. Genau wie der Slowene Primož Roglič, der vom die Grand Tours 2023 dominierenden Jumbo-Visma-Team zur deutschen Equipe Bora-Hansgrohe wechselte. Ob er und sein neues Team die Vormachtstellung von Jumbo-Visma und Pogačar UAE-Emirates-Equipe brechen können, wird eine der spannendsten Fragen der Tour.

Königsetappe & Pyrenäen

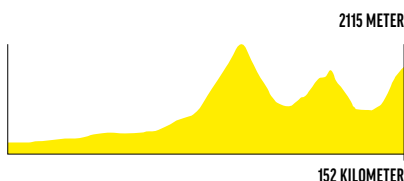
Nach dem ersten Ruhetag in Orleans geht es in die Pyrenäen. Dort endet die 15. Etappe nach einem extrem anspruchsvollen Streckenprofil mit fast 5000 Höhenmetern auf dem Plateau de Beille. In der Schlusswoche warten dann noch einmal drei Alpen-Etappen auf die Fahrer. Hier ragt der 19. Abschnitt mit der Aufahrt auf die 2802 Meter hohe Cime de la Bonette und der finalen Bergankunft in Isola 2000, wortwörtlich, heraus. Auf „nur“ 145 Kilometern sind hier 4600 Höhenmeter zu bewältigen. Ein Einzelzeitfahren von Monaco nach Nizza über 35 Kilometer bildet den Abschluss der Tour. Auf der berühmten Promenade des Anglais direkt am Mittelmeer wird der Sieger ermittelt. Ob es zu einem ähnlich dramatischen Finale wie 1989 kommt, bleibt abzuwarten. Damals lieferten sich der Franzose Laurent Fignon und der US-Amerikaner Greg LeMond in Paris einen denkwürdigen Kampf gegen die Uhr. Am Ende gewann LeMond mit einem Vorsprung von nur acht Sekunden das Gelbe Trikot. Dies ist noch immer die bislang knappste Tour-Entscheidung der Geschichte. //

TOUR DE FRANCE 2024: DIE ETAPPEN

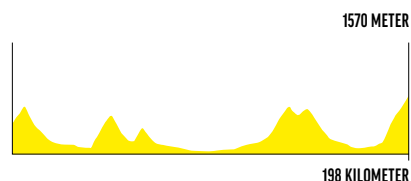
1. Etappe	Samstag, 29. Juni	Florenz - Rimini	206 km
2. Etappe	Sonntag, 30. Juni	Cesenatico - Bologna	200 km
3. Etappe	Montag, 1. Juli	Piacenza - Turin	229 km
4. Etappe	Dienstag, 2. Juli	Pinerolo - Valloire	138 km
5. Etappe	Mittwoch, 3. Juli	Saint-Jean-de-Maurienne - Saint-Vulbas	177 km
6. Etappe	Donnerstag, 4. Juli	Mâcon - Dijon	163 km
7. Etappe	Freitag, 5. Juli	Nuits-Saint-Georges - Gevrey-C. - EZF	25 km
8. Etappe	Samstag, 6. Juli	Semur-en-Auxois - C.-Les-Deux-Églises	176 km
9. Etappe	Sonntag, 7. Juli	Troyes - Troyes	199 km
1. Ruhetag in Orléans Montag, 08. Juli			
10. Etappe	Dienstag, 09. Juli	Orléans - Saint-Amand-Montrond	187 km
11. Etappe	Mittwoch, 10. Juli	Évaux-les-Bains - Le Lioran	211 km
12. Etappe	Donnerstag, 11. Juli	Aurillac - Villeneuve-sur-Lot	204 km
13. Etappe	Freitag, 12. Juli	Agen - Pau	171 km
14. Etappe	Samstag, 13. Juli	Pau - Saint-Lary-Soulan	152 km
15. Etappe	Sonntag, 14. Juli	Loudenvielle - Plateau de Beille	198 km
2. Ruhetag in Gruissan Montag, 15. Juli			
16. Etappe	Dienstag, 16. Juli	Gruissan - Nîmes	187 km
17. Etappe	Mittwoch, 17. Juli	St-Paul-Trois-Châteaux - Superdévoluy	178 km
18. Etappe	Donnerstag, 18. Juli	Gap - Barcelonnette	179 km
19. Etappe	Freitag, 19. Juli	Embrun - Isola 2000	145 km
20. Etappe	Samstag, 20. Juli	Nizza - Col de la Couillole	133 km
21. Etappe	Sonntag, 21. Juli	Monaco - Nizza - EZF	34 km



15. ETAPPE



17. ETAPPE



19. ETAPPE



TOUR DE FRANCE FEMMES: FINALE IN L'ALPE D'HUEZ

DIE DRITTE TOUR DE FRANCE DER FRAUEN BEGINNT IN DEN NIEDERLANDEN

Die Top-Favoritin steht längst fest: Demi Vollering ist die FahrerIn, die es bei den Grand Tours zu schlagen gilt. Während in den Vorjahren die Tour der Frauen einen Tag nach dem Ende des Männerrennens begann, wird die dritte Auflage im kommenden Jahr wegen der Olympischen Spiele erst im August stattfinden. Der Startschuss erfolgt im niederländischen Rotterdam. Das Finale führt hinauf in den Skiort L'Alpe d'Huez. Acht Etappen mit insgesamt 946,3 Kilometern sind dazwischen zu bewältigen. Die ersten drei Etappen finden in den Niederlanden und Belgien statt. Von Rotterdam geht es zunächst über 124 Kilometer an die Nordseeküste nach Den Haag. Der nächste Abschnitt umfasst dann nur 67 Kilometer. Das Streckenprofil: topfeben. Am Nachmittag müssen die Fahrerinnen dann noch ein kurzes Einzelzeitfahren über 6,3 Kilometer bestreiten. Nach dem Start der vierten Etappe in Valkenburg verlässt der Tour-Tross die Niederlande. Die Route führt in die Ardennen und ins belgische Lüttich. Mit der Côte de la Redoute, der Côte des Forges und der Côte de la Roche aux Faucons werden klassische Streckenabschnitte des Klassikers Lüttich-Bastogne-Lüttich befahren. Erst im Verlauf der fünften Etappe geht es nach Frankreich. Die Entscheidung fällt am Final-Wochenende, wenn es zunächst von Champagnole hinauf zum Le Grand-Bornand geht und am Sonntag dann hinauf nach L'Alpe d'Huez. Zu Vollering's Haupt-Konkurrentinnen könnten hier unter anderem Kasia Niewiadoma und Juliette Labous zählen.



TOUR DE FRANCE FEMMES: DIE ETAPPEN

1. Etappe	Montag, 12. August	Rotterdam - Den Haag	124 km
2. Etappe	Dienstag, 13. August	Dordrecht - Rotterdam	67 km
3. Etappe	Dienstag, 13. August	Rotterdam - Rotterdam - EZF	6,3 km
4. Etappe	Mittwoch, 14. August	Valkenburg - Lüttich	122 km
5. Etappe	Donnerstag, 15. August	Bastogne - Amnéville	150 km
6. Etappe	Freitag, 16. August	Remiremont - Morteau	160 km
7. Etappe	Samstag, 17. August	Champagnole - Le Grand-Bornand	167 km
8. Etappe	Sonntag, 18. August	Le Grand-Bornand - L'Alpe d'Huez	150 km

TOP TRAM STER

**EINER DER TOP-STARS DES
RADSPORTS VERLÄSST
SEIN ERFOLGS-TEAM - UND
WECHSELT ZUR DEUTSCHEN
EQUIPE BORA-HANSGROHE:
PRIMOŽ ROGLIČ. EINBLICKE.**



Text: Christina Kapp, David Binnig **Fotos:** Cor Vos

1,1 Kilometer vor der Ziellinie tritt Tadej Pogačar an. Es geht steil bergauf. Dies ist der Schlussanstieg – der Ort der Entscheidung. Das Fahrerfeld „explodiert“ sofort. 900 Meter vor dem Ziel sind nur noch zwei Fahrer an seinem Hinterrad: Richard Carapaz, der Olympiasieger von Tokio, und Primož Roglič, der Zeitfahr-Olympiasieger. 500 Meter vor dem Ziel werden die ersten drei Fahrer langsamer, vier andere können aufschließen. 350 Meter vor der Linie tritt ein Fahrer an – und niemand kann ihm folgen. Primož Roglič gewinnt nach 204 anspruchsvollen Kilometern eines der letzten großen Saisonrennen, den Giro dell'Emilia, vor seinem slowenischen Landsmann Tadej Pogačar und dem Briten Simon Yates. Es war sein drittletztes Rennen für jenes Team, in dem er zum Star wurde – und das er mit groß ge-

macht hat: die Equipe Jumbo-Visma. Es ist das Ende einer Ära, nach acht Jahren. Roglič ist einer der „Überfahrer“ seiner Generation – und einer von sehr wenigen Athleten, die aktuell in der Lage sind, eine Grand Tour zu gewinnen. Die eine Frage ist: Wie lange noch? Denn der Slowene wurde Ende Oktober 34 Jahre alt. Seine zukünftigen Hauptkonkurrenten bei den großen Landesrundfahrten – Pogačar, Vingegaard, Evenepoel – sind 25, 27 beziehungsweise 23 Jahre alt. In der Saison 2023 gewann er jede Rundfahrt, bei der er antrat: Tirreno-Adriatico, Volta a Catalunya, Vuelta a Burgos, Giro d'Italia. Bis auf eine: die Vuelta. Darauf hatte er sich monatelang vorbereitet – und zugunsten seines Teamkollegen Jonas Vingegaard auf die Tour de France verzichtet. Doch im Verlauf der Rundfahrt änderte man innerhalb seines Teams die Taktik – mit dem Ergebnis, dass der bisherige „Edelhelfer“ Sepp Kuss die Gesamtwertung gewann.



PRIMOŽ ROGLIČ

Geboren: 29. Oktober 1989
Größe: 1,77 Meter
Gewicht: 65 Kilogramm

Top-Ergebnisse:

3 x Gesamtsieg Vuelta 19, 20, 21
 12 x Etappensieger Vuelta 19, 20, 21, 22, 23
 1 x Gesamtsieg Giro 2023
 1 x Olympiasieger Einzelzeitfahren 2021
 2 x Gesamtsieg Tirreno-Adriatico 23, 19
 2 x Sieg Baskenland-Rundfahrt 21, 18
 2 x Sieg Tour de Romandie 19, 18
 3 x Etappensiege Tour de France 17, 18, 20
 1 x Gesamtsieg Paris-Nizza 2022
 1 x Sieg Lüttich-Bastogne-Lüttich 2020
 3 x Sieger Giro dell'Emilia 23, 21, 19
 1 x Gesamtsieger Critérium du Dauphiné 2022

POWER-DATEN

VOLTA A CATALUNYA 2023 | 5. ETAPPE, LO-PORT-ANSTIEG

Distanz: 8,6 Kilometer
Ø-Anstieg: 8,9 Prozent
Fahrer: Primož Roglič
Fahrzeit: 23:54 Minuten
Ø-Leistung: 6,87 Watt/Kilogramm

einmal miteinander verhandelt – vor der Saison 2016. „Die guten Erinnerungen an unser Kennenlernen vor acht Jahren haben die Gespräche einfach gemacht“, sagte Primož Roglič. „Aber ausschlaggebend war, dass das Team richtig motiviert ist, mit mir zu arbeiten, und wir die gleichen Ideen haben.“ Primož Roglič ist ein Superstar. Vier Grand Tours hat er bereits gewonnen: dreimal die Vuelta a España und einmal, in diesem Jahr, den Giro d'Italia. Nur ein Sieg fehlt ihm noch: jener bei der Tour de France. Hier erwuchs ihm inzwischen eine enorm starke Konkurrenz im eigenen Team.

Transfers & Ziele

Ab der neuen Saison wird er nun zu jenen gehören, die die Fahrer des in diesem Jahr so dominanten Jumbo-Visma-Teams schlagen wollen. „Primož war der Ausgangspunkt des Erfolgs unseres Teams. Ich denke, dass er absolut alles dafür tut, um die Tour de France zu gewinnen“, sagte sein ehemaliger Jumbo-Visma-Teamkollege Dylan van Baarle nach dem Bekanntwerden des Scheiterns eines medial viel diskutierten Zusammenschlusses seiner Equipe mit Soudal Quick-Step. Klar ist: Dieser Wechsel verändert das Gefüge innerhalb der WorldTour. Er verändert Taktiken, Ansprüche und Ziele. Und er zeigt unter anderem eine Ausrichtungsänderung des Teams Bora-Hansgrohe: hin zu großen Grand-Tour-Ambitionen. Mit dem Giro-d'Italia-Sieger 2022 Jai Hindley, Aleksandr Vlasov, Sergio Higuita, Lennard Kämna, dem 20-jährigen Supertalent Cian Uijtdebroeks und dem Neuzugang Daniel Felipe Martínez ist die Equipe hier gut aufgestellt. Das große gemeinsame Ziel lautet: Tour de France. Dort könnte es 2024 zum „Clash der Superstars“ kommen: Vingegaard versus Roglič versus Pogačar versus Evenepoel. //

Dominanz & Team-Taktiken

Vor Vingegaard und Roglič. Für das Team Jumbo-Visma war es der totale Triumph. Doch für Roglič war es vielleicht ein Vertrauensbruch. Direkt im Anschluss an seinen Sieg beim Giro dell'Emilia gab er bekannt, dass er sein Team verlassen wird – trotz eines noch gültigen Vertrags. Für seine neue Equipe ist seine Verpflichtung ein Coup. Der zweite, sechs Jahre nach der sensationellen Verpflichtung des damals amtierenden Weltmeisters Peter Sagan. Mit ihm schaffte der deutsche Rennstall endgültig den Aufstieg in die Topriege der WorldTour. Ralph Denk, der Teamchef, nennt diesen Transfer einen „weiteren Meilenstein“ in der Geschichte seines Rennstalls. „Primož ist nicht nur sehr professionell, sondern er liebt auch, was er tut. Und diese Verliebtheit wird ihm auch helfen, dass er in relativ hohem Alter Höchstleistungen erbringen kann.“ Denk und Roglič hatten schon

ADFC Regionalkarten & ADFC E-Bike Karten

Für Tagesausflug und Wochenendtour

Entdecken Sie Ihre Region per Rad – mit den schönsten Radrouten, vor Ort recherchiert vom ADFC!

Perfekte Orientierung mit speziell für Radler konzipierter Kartographie im Maßstab

1:50.000 / 1:75.000. Alle Karten wetter- und reißfest!

GPS-Tracks der Tourenvorschläge als Download auf www.fahrrad-buecher-karten.de



Alle Routen von ADFC-Scouts vor Ort recherchiert!



ADFC Regionalkarten
ADFC E-Bike-Karten

Alle lieferbaren Titel

Alle Titel erhältlich unter: fahrrad-buecher-karten.de

Bestellen Sie direkt im Webshop oder per E-Mail unter bestellung@bva-bikemedia.de

BVA BikeMedia • Niederwall 53 • 33602 Bielefeld • Tel. 0521/59 55 40

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 21. Jahrgang.

Chefredakteur

David Binnig

Produktionsleitung/CvD

Jörg Gleichmar

Redaktionskontakt

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

Redaktion

Christina Kapp,
Frederik Böna

Fotoredaktion

Jürgen Amann, Gideon Heede

Lektorat

Sabine Stalujanis - Lektorat Punktgenau

Layout & Produktion

Ludwig Bestler | Wort & Satz
www.ludwigbestler.de

Marketing & Vertrieb

Jochen Rabe, Musa Sağlam, 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 2023.

Anzeigenverwaltung

Jörg Gleichmar
T +49 (0) 152 515 978 13
joerg.gleichmar@bva-bikemedia.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 7,50 Euro (bei Versand ab Kundenservice zzgl. 2,- Versand); DIGITAL 5,00 Euro

Miniabo: 3 aktuelle Hefte für 15,00 Euro (nur Inland)

Jahres-Ab: PRINT + DIGITAL 10 Hefte für 70,- Euro (Inland); 90,- Euro (Ausland) inkl. Versand; DIGITAL 45 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 fahren Elektro Rad sport Rad Markt



Digitale EXTRA-Magazine

PREIS-LEISTUNG



194 SEITEN

GRAVELBIKES



154 SEITEN

TEST-SPEZIAL



188 SEITEN

Alle Inhalte & Infos zu den EXTRA-Magazinen finden Sie hier:
www.radsport-rennrad.de/extra



allwetterfeste KETTENSCHMIERUNG



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



www.brunox.swiss



Wann wird's mal wieder richtig Winter?



Wenn andere ins Schlingern kommen, fahren diese Trikes auch bei Schnee kippsticher um jede Kurve. Aber Sicherheit heißt in der dunklen Jahreszeit noch mehr: Gesehen werden zum Beispiel. Mit dem Blinker für Elektro-Dreiräder *WingBling* setzen Sie an dunklen Tagen Zeichen, wo andere zaudern. Oder unser Wetterschutz *Streamer*: Der hilft gegen Frostfüße. Sie wollen Fahrspaß auch bei Eis und Schnee? Fordern Sie Ihr kostenloses Liegerad-Infopaket jetzt an!

HP

VELOTECHNIK

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

S A I S O N F I N A

300 KILOMETER UND 5000 HÖHENMETER.
MEER, SONNE, STEILE ANSTIEGE - DAS IST
DER RADMARATHON ISTRIA300. DER
RENN-REPORT, TOP-TOUREN & TIPPS.

Text: Frederik Böna **Fotos:** Sport IT, Sandi Kovačević



LE

Nach 245 Kilometern geht plötzlich nichts mehr. Hier, an dem – gefühlt – hundertsten Anstieg, kann ich den Top-Fahrern nicht mehr folgen. Es ist ein Leistungseinbruch, wie ich ihn selten zuvor erlebt habe. Zwölf, elf, zehn, neun km/h – ich werde immer langsamer. Dafür schlägt mein Herz immer schneller. Schweiß rinnt in meine Augen und tropft auf meinen Radcomputer. Die darauf angezeigten Wattzahlen kann ich kaum noch erkennen. Doch ich spüre auch so, dass sie fast 100 Watt niedriger sind als zuvor. Zwei anderen Fahrern aus meiner Gruppe geht es offenbar ähnlich wie mir. Doch der Rest der Gruppe zieht immer weiter davon. Eine Top-Ten-Platzierung ist damit nicht mehr möglich. Aber vielleicht reicht es noch für eine Platzierung unter den Top 15? Es ist eine vage Hoffnung. Wahrscheinlicher ist wohl eher, dass bald immer mehr Fahrer von hinten aufschließen und ich nicht nur ein- und überholt, sondern komplett durchgereicht werde.

Sonne & Meer

Rund siebeneinhalb Stunden zuvor, 06:45 Uhr. Ich stehe, gemeinsam mit 2500 anderen Teilnehmern aus über 30 Nationen, im Startblock. Wir sind an der Küste, in Poreč. Das Meer ist 50 Meter von uns entfernt. Obwohl gerade erst die Sonne aufgeht, ist es bereits angenehm mild. In Deutschland und Österreich ist es an diesem 7. Oktober nasskalt und herbstlich. Hier, an der nördlichen Adria, ist es noch Sommer. Das Teilnehmerfeld ist prominent besetzt – und extrem stark. Um mich herum stehen, unter anderem, der Paris-Roubaix-Sieger 2021, Sonny Colbrelli, und der ehemalige österreichische Biathlet und WM-Bronzemedailien-Gewinner Julian Eberhard. Auch den Olympiasieger und mehrfachen Weltmeister im Skispringen Martin Koch, die Siegerin des Ötztaler Radmarathons 2022 Catherine Rossmann und Robert Müller, einen der besten Ultracycling-Sportler der Gegenwart, sehe ich im Startblock. Zudem gehören viele österreichische und slowenische Lizenzfahrer sowie Radmarathon-Spezialisten zu den Teilnehmern. Als das Rennen um sieben Uhr beginnt, ist das Tempo nach der neutralisierten Startphase daher sofort hoch. Einige Teams halten die Geschwindigkeit so hoch, dass es keine Ausreißversuche gibt. Ich rolle im Windschatten mit und versuche, mich so gut es geht, zu schonen und Energie zu sparen für das, was noch kommt. Dadurch habe ich immer wieder die Möglichkeit, die mediterrane Landschaft um mich herum wahrzunehmen. Ich bin zum ersten Mal hier in



Kroatien. Um mich herum sehe ich Palmen, Kakteen, Hügel, das Meer, alte kleine Dörfer mit Steinhäusern und etliche Eidechsen. Immer wieder muss ich an die französische Côte d'Azur denken. Nach einer langen Abfahrt hinunter ans Meer werde ich nach rund 75 Kilometern aus meinen Gedanken gerissen. Denn: Es geht plötzlich steil bergauf. Vorne wird das Tempo angezogen. Das Feld zerfällt sofort in etliche Gruppen. Immer wieder zeigt mein Radcomputer 400 Watt an. Ich bin komplett am Limit. Zum Glück geht es vielen anderen Fahrern um mich herum genauso. Der Anstieg hat zwar nur rund 230 Höhenmeter – doch oben besteht das Hauptfeld nur noch aus etwa 50 Fahrern. Ich bin dabei. Noch. Denn die Abfahrt danach ist eine Grenzerfahrung für mich – und für

mein Material. In den steilen, engen Kurven mit etlichen Löchern und kleinen Steinchen fahre ich extrem vorsichtig – und verliere Position um Position. Plötzlich rutscht ein slowenischer Fahrer in einer Kurve vor mir weg und stürzt. Ich kann gerade noch in eine Hofeinfahrt ausweichen. Irgendwann habe ich diese Abfahrt überstanden. Doch meine Gruppe ist weg. Gemeinsam mit ein paar anderen abgehängten Fahrern versuche ich, die Lücke wieder zu schließen. Ich bin schon wieder am Limit. 400, 420, 430 Watt – irgendwann ignoriere ich die Leistungswerte einfach. Bereits wenige Kilometer später geht es wieder bergauf.

Erschöpfung & Finale

Irgendwann, nach einer gefühlten Ewigkeit, sehen wir unsere ehemaligen Begleiter endlich vor uns. Wenige Minuten später sind wir wieder in der ersten Gruppe dabei. Der Radmarathon entwickelt sich immer mehr zu einem Ausscheidungsrennen – bergauf und bergab. Später sehe ich in der Strava-App, dass einige Segmente Namen wie „Hell in Croatia“ und „Danger! Go fucking slow and don't die“ haben. Bergauf kann ich heute gut mit den stärksten Fahrern mithalten. Bergab werde ich fast jedes Mal nach hinten durchgereicht – oder sogar abgehängt. Immer wieder muss ich danach den Abstand nach vorne wieder zufahren. Zum Glück führt jede Abfahrt meistens direkt wieder in einen Anstieg und ich kann wieder aufschließen. Doch mir ist klar: Das kann ich nicht 300 Kilometer lang durchhalten. Dafür wird jede Steigung viel zu schnell gefahren. Insgesamt 22 Anstiege enthält die Strecke laut meinem Radcomputer. Die meisten von ihnen beinhalten „nur“ etwa 200 Höhenmeter. Doch sie sind fast immer steil. Im Moment habe ich noch nicht einmal die Hälfte von ihnen bewältigt. Erschöpft bin ich schon jetzt – nach knapp der Hälfte der Gesamtstrecke. Einen kurzen Moment lang überlege ich sogar, ob ich nicht spontan auf die kürzere 235-Kilometer-Strecke abbiegen soll. Doch ich schiebe diesen Gedanken sofort wieder beiseite. Nach der Streckenteilung wird das Tempo zum Glück deutlich niedriger. Zum ersten Mal seit der Startphase kann ich mich ein wenig erholen. Die Anstiege werden zwar nach

ISTRIA300 – EVENT & STRECKEN

Aufgrund des mediterranen Klimas und des umfassenden Straßennetzes mit wenig Verkehr im Hinterland entwickelt sich Istrien immer mehr zu einer Top-Trainingslager-Destination, die ganzjährig fast perfekte Trainingsmöglichkeiten bietet. IstriaBike und BikeHoliday bieten inzwischen regelmäßige Trainingscamps für Rennradfahrer, Triathleten und Gravel-Biker an. Der Radmarathon Istria300 führt von der Küste in Poreč über die gesamte Halbinsel an der Adria. Die Zahlen der Langstrecke: 300 Kilometer und 5300 Höhenmeter. In diesem Jahr fand der Radmarathon zum dritten Mal statt. Neben der Langstrecke gibt es auch noch zwei kürzere Varianten: eine mit 225 und eine mit 152 Kilometern. Unabhängig davon, für welche Distanz man sich im Vorfeld angemeldet hat, kann man auch während des Rennens noch entscheiden, welche Strecke man fahren möchte. In diesem Jahr fand der Radmarathon am 7. Oktober statt. Der Termin 2024: 28.09.2024. Weitere Informationen zu den Strecken und dem Event finden Sie unter: www.istria300.com

HOTEL-TIPPS

VALAMAR DIAMANT HOTEL

Brulo 1/1
52440 Poreč
www.bit.ly/valamar-diamant

Das Hotel hat ganzjährig geöffnet. Seit einigen Jahren kommen viele Development-Teams für ein Trainingslager nach Istrien – und nächtigen dann meist im Valamar Diamant Hotel.

VALAMAR PARENTINO HOTEL

Pical 1
52440 Poreč
www.bit.ly/valamar-parentino

Das Hotel hat von Mitte März bis Ende Oktober geöffnet. Im Juni 2024 soll hier ein großes Bike Center eröffnet werden. Dann wird es hier etliche Leih-Räder im Angebot geben.

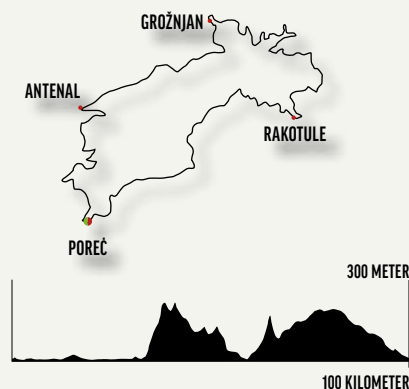


GRAVEL

ISTRIEN – TOP-TOUREN

PARENZANA

Startort: Poreč
Distanz: 100 Kilometer
Höhenmeter: 1210 Höhenmeter
GPS-Link: www.tinyurl.com/parenzana-gravel

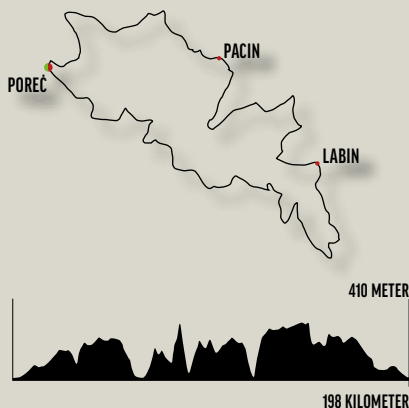


wie vor sehr schnell gefahren, doch in den Abfahrten und auch in den kurzen Flachstücken ist die Geschwindigkeit nun deutlich moderater. Etwa 80 Kilometer vor dem Ziel attackieren dann fünf Fahrer und setzen sich ab. Während den folgenden 20 Kilometern gibt es nahezu kein einziges Flachstück mehr. Es geht entweder steil bergauf – oder bergab. Ein Zusammenarbeiten oder gar ein Windschattenfahren ist fast nicht möglich. Jeder von uns leidet bergauf für sich alleine. Unsere Gruppe zerfällt weiter. 30, 25, 20, 15 Fahrer sind es nur noch um mich herum. Nach jedem Anstieg – und nach jeder Abfahrt – sind es wieder ein paar weniger. Und dann sehe ich sie plötzlich vor mir: eine Wand. Die Straße ist extrem schmal, extrem schlecht und vor allem – extrem steil. Mit meiner Übersetzung von 35–28 komme ich schon im unteren Teil des Anstiegs an meine Grenzen. Doch das schmale Sträßchen wird immer steiler. Der Fahrer vor mir beginnt Schlangenlinien zu fahren. 19, 20, 21 Prozent Steigung. In Schrittgeschwindigkeit und im Wiegetritt wuchte ich mich diese Rampe hinauf. Ein paar Minuten später bin ich oben. Nach 235 Kilometern erreichen wir das längste Flachstück des heutigen Tages. Dessen Länge: gerade einmal etwas mehr als zehn Kilometer. Danach folgt einer der längsten, und mit „nur“ rund vier Prozent Steigung auch einer der flachsten Anstiege des Tages. Doch für mich ist er heute schlimmer als jeder steile Alpenpass. Nach einer gefühlten Ewigkeit komme ich irgendwann oben an – und halte zum ersten Mal an einer Verpflegungsstation. Zwei Becher Cola, zwei Gels – dann fahre ich weiter. Nach ein paar Minuten wirken der Zucker und das Koffein und ich fühle mich wieder etwas besser. Auch der Rückweg nach Poreč bietet landschaftlich noch einmal extrem viel. Doch ich nehme kaum etwas wahr, so erschöpft bin ich. Zum Glück ist mein Vorsprung nach hinten groß genug. Nach neun Stunden und 23 Minuten rolle ich über die Ziellinie – auf Platz 13. Für mich bedeutet dieses Ergebnis einen sehr zufriedenstellenden Abschluss meiner Saison. Nicht im nasskalten Herbst in Deutschland, wie ich das aus der Vergangenheit kenne. Sondern bei sommerlichen 30 Grad am Meer. //



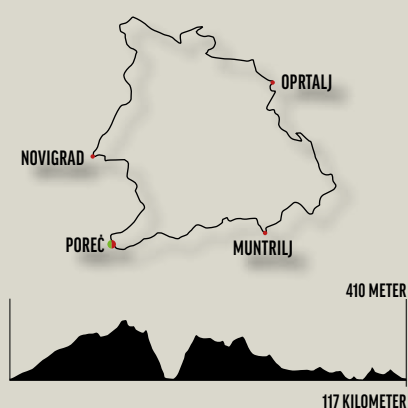
ZUR OSTKÜSTE

Startort: Poreč
Distanz: 198 Kilometer
Höhenmeter: 2820 Höhenmeter
GPS-Link: www.bit.ly/ostküste



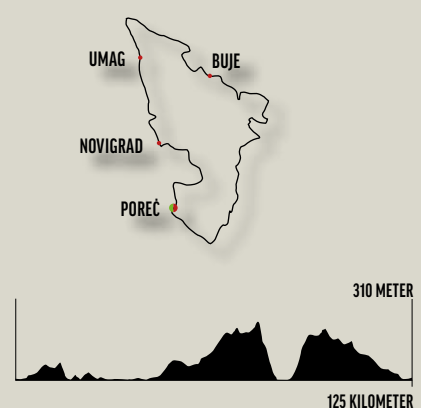
MOMJAN-GOURMET-RUNDE

Startort: Poreč
Distanz: 117 Kilometer
Höhenmeter: 1580 Höhenmeter
GPS-Link: www.tinyurl.com/gourmet-runde



KÜSTENTOUR

Startort: Poreč
Distanz: 125 Kilometer
Höhenmeter: 1320 Höhenmeter
GPS-Link: <https://tinyurl.com/groznjan>





HUNSRÜCK
NAHE
REGION

WÄL DER &



HÜ GEL



**HÖHENMETER, NATUR, RUHE UND RAD-HISTORIE:
DIE HUNSRÜCK-NAHE-REGION IM WESTEN
DEUTSCHLANDS BIETET RENNRADFAHRERN
EXTREM VIEL. TIPPS & TRAUM-TOUREN.**

Ich fahre aus dem Dunkel ins Licht, aus der Gräue in die Helligkeit: Ich durchbreche eine Wand aus dichtem Nebel. Und sehe vor mir: Grün und Grau. Eine schmale Straße, die bergauf führt. Der dunkle Asphalt ist jetzt am Morgen noch feucht vom starken Regen der vergangenen Nacht. Ich bin umgeben von Wald. Rechts von mir verläuft ein Zaun – dahinter ist ein Militärgelände. Ich fahre immer weiter bergan. Der Wald wird lichter. Vor mir liegt ein kleines Plateau. Das Sträßchen endet an einem Parkplatz. Ich bin oben. Am höchsten Punkt des Hunsrück – und am höchsten Punkt von Rheinland-Pfalz und aller linksrheinischen Gebiete. Bis zum Meer – weder in Deutschland noch in den Niederlanden oder Belgien kommt man höher hinaus als hier. Am Erbeskopf, 817 Meter über dem Meer. Absteigen. Fotos machen. Energieriegel essen. Weiterfahren. Meine Reise durch den Hunsrück und die

Region Nahe hat gerade erst begonnen. Ich bin für ein langes Wochenende hier, einen Kurz-Rad-Urlaub, eine Art nahes Trainingslager. Von meiner Heimatstadt Köln war ich etwas über zwei Stunden lang unterwegs. Von Frankfurt, Mainz, Koblenz oder Trier dauert die Reise noch deutlich kürzer. Die Region bietet Rennradfahrern viel: Höhenmeter, Ruhe, Natur, oft wenig befahrene Straßen. Schon am ersten Tag fahre ich so gut wie nie „flach“ dahin – es geht fast immer auf und ab. Im Wald oder in einem der vielen Weinbergen. Die Bilder gleichen sich an beiden Tagen meines spontanen „Kurz-Trainingslagers“ – und sind doch vielfältig. Ich fahre durch Wälder bergan und bergab, auf den Plateaus erstrecken sich weite Felder. In den Tälern geht es immer wieder durch Kleinstädte und Dörfer. Vorbei an alten Fachwerkhäusern und teils auch über Kopfsteinpflaster-Wege.

”

DIE DATEN DER AUFFAHRT ZUM ERBESKOPF, ZUM HÖCHSTEN PUNKT DES HUNSRÜCK: 11,6 KILOMETER UND 563 HÖHENMETER.

Natur & Höhenmeter

Mein erster Tag beginnt früh – und mit einem der längsten und anspruchsvollsten Anstiege der Region. Der höchste Punkt des Erbeskopf ist von meinem Startort, einem Hotel in Morbach, keine 20 Kilometer entfernt. Doch ich „spare“ ihn mir auf, für das Finale meiner Tour. Erst geht es gen Osten, dann nach Süden. Schon bald geht es bergauf, bis auf ein Hochplateau. Oben sehe ich einen anderen Teil des Hunsrücks. Konkret: sein südliches Ende. Die Hügel laufen sanft aus und ich sehe bis in Richtung Pfalz. Ich fahre vorbei an der berühmten Felsenkirche, dem Wahrzeichen der Edelsteinstadt Idar-Oberstein und rolle dann entlang der Nahe – der Name des Gewässers stammt aus dem Keltischen für „wilder Fluss“. Meine nächsten Wegpunkte: Birkenfeld, Ellweiler,



Abentheuer. Danach beginnt die Straße anzusteigen. Der Anstieg zum Erbeskopf ist lang. Erst nach mehr als elf Kilometern bin ich oben. Oben: eine militärische Radarstation, eine Wetterstation und eine Aussichtsplattform – keine Anhöhe ringsum ist höher. Windjacke anziehen, Riegel essen, weiterfahren, bergab. Zurück nach Morbach, ins nahe Hotel. Das Mittelgebirge und die Region Nahe wirken auf mich schon nach diesem ersten Tag wie eine Art „Best of“ etlicher deutscher Landschaften: An vielen Hügeln erstrecken sich Felder, dichte Mischwälder oder Weinberge – hier ist der Ursprung der berühmten „Nahe-Weine“. Das Weinland Nahe hat 4239 Hektar Rebfläche. Je nach dem Blickwinkel und der Topographie fühlt man sich hier teils wie im Schwarzwald, im Thüringer Wald und teils sogar im Allgäuer Alpenvorland. Dabei bin ich ganz im Westen Deutschlands – in einem für Viele gut erreichbaren nahen Mittelgebirge. Rennradfahrer, Mountainbiker, Kletterer, Wanderer oder sonstige Outdoor-Sportler – sie alle finden in der Hunsrück-Nahe-Region Vieles: Bikeparks, Kletterfelsen, immer mehr Gravelstrecken und ein umfassendes Routennetz für Rennradfahrer. Die Topographie ist extrem abwechslungsreich – kurze, oft eher „rollende“ Anstiege wechseln sich mit längeren welligen Passagen auf den Plateaus ab, gefolgt von Abfahrten, die mich in kleine Täler und Dörfer führen. Am Ende des ersten Tages komme ich so auf insgesamt 1800 Höhenmeter. Mein Hotel, die Hochwald Lodge, liegt direkt im Stadtzentrum von Morbach, einem Ort mit 10.000 Einwohnern. Mein restliches Tagesprogramm ist überschaubar: Duschen, zwei Sauna-Durchgänge, Abendessen, Schlafen. Am nächsten Tag starte ich wieder früh – obwohl die Runde mit 85 Kilo-



metern eher kurz ist. Ich will auch ein wenig „Sightseeing“ entlang der Strecke machen. Schon von Beginn an zeigt sich die Region von einer besonderen Seite: Nach einem Sommergewitter am Vorabend liegt nun ein dichter Nebelteppich in den Tälern. Direkt außerhalb des Ortes passiere ich die Burgruine Baldenau, die einzige Wasserburg des Hunsrücks. Die zerfallene Ruine taucht erst spät aus dem Dunst auf – und verleiht dieser Morgen-Nebel-Stimmung etwas Mystisches. Ich fahre direkt wieder bergauf – aus dem Nebel in die helle Morgensonne. Auf dem Plateau halte ich kurz an, mache zwei, drei Fotos, und lasse die Bilder auf mich wirken. Aufsitzen. Weiterfahren. Bergab. Die Abfahrt ist steil und kurz. Danach mache ich noch einen Abstecher durch eine Waldstraße bergauf. Nach rund zwei Kilo-



EUROPEISCHE UNION
Europäischer Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raumes
Hans verbindet Europa in der ländlichen Gestalt

DEUTSCHE BUNDESREGIERUNG

Dieses Publikationswerk wird unter dem Entwicklungsprogramm LEADER der Beteiligung der Europäischen Union und des Landes Rheinland-Pfalz, gefördert durch das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz, gefördert.

**HUNS RÜCK
NAHE
REGION**

DIE REGION NAHE & DER HUNS RÜCK

Der Hunsrück ist ein Mittelgebirge im Südwesten Deutschlands. Es liegt in Rheinland-Pfalz und zu geringen Teilen im Saarland. Der höchste Berg ist der – auch mit dem Rennrad erreichbare – Erbeskopf mit einer Höhe von 817 Metern. Die Region Nahe ist mit quasi allen Verkehrsmitteln gut erreichbar – auch dank der Nähe zu den größeren Städten Frankfurt, Koblenz, Mainz, Trier, Saarbrücken und anderen. Mit Hahn liegt sogar ein Flughafen im Hunsrück. Seit 2021 kümmert sich das Leader-Projekt unter anderem um einen Ausbau der Rad-Touristik in diesem Gebiet. So gibt es Mehrtagestouren und Routen für Genussradfahrer, Bikeparks, zunehmend mehr Gravelrouten und ein umfassendes Angebot für Rennradfahrer. Weitere Informationen unter: www.bike-region-hunsrueck-nahe.de

metern mit sechs bis sieben Prozent Steigung erreiche ich den nächsten markanten Punkt im Naturpark Hunsrück-Nahe: den Wildenburgturm. Um ihn herum ist ein Wildfreigehege angelegt, in dem Tagesausflügler heimische Tierarten beobachten können. Ich halte nur kurz an und mache wieder kehrt. Noch bin ich nicht weit gekommen. Während der nächsten Kilometer kann ich „Strecke machen“ – das Profil ist zwar wellig, aber die Strecke führt vornehmlich bergab. Bis nach Oberkirn. Ab dort geht es über einige Kehren wieder bergan auf ein weiteres Hochplateau. Im östlichen Teil des Hunsrücks sehe ich weniger Wälder, dafür mehr Felder und Wiesen. Damit bin ich weniger vor der Sonne geschützt – die jetzt zur Mittagszeit auf mich herab brennt. Ich beschließe, eine Mittagspause in Kirchberg einzulegen. Durch den Ort führt eine kleine Kopfsteinpflasterpassage. Die Häuser rings um den Marktplatz sind mittelalterliche Fachwerkbauten. Ich setze mich in ein kleines Café. Durch Zufall erlebe ich hier noch echte Radhistorie: Der Erfinder des Ur-Fahrrads, Karl von Drais, lebte Ende des 18. Jahrhunderts für einige Jahre in Kirchberg. Sein altes Wohnhaus ist ihm gewidmet – inklusive einiger Ausstellungsstücke: Draisinen, frühe Vorgänger-Versionen des Fahrrads. Ich bekomme eine Gratis-Führung des Bürgermeisters und eines Stadthistorikers und lerne dabei viel über Kirchberg und den Erfinder des Rads – auch wenn sein Holz-Laufrad auf den ersten Blick fast nichts mit meinem aktuellen Carbon-Rahmen-Mit-Elektronischer-Schaltung-Rennrad zu tun hat. Karl von Drais konnte seine Mitbürger damals erst im Rahmen einer Wette von seiner Erfindung überzeugen: Auf einer selbstgewählten Strecke – bergab mit engen Kurven – war er klar schneller als ein Pferde-Gespann. Danach begann sich das Fahrrad, zum Glück, nach und nach weltweit durchzusetzen. Nach dieser Pause – inklusive eines frühen Mittagessens – fahre ich weiter, nun wieder Richtung Morbach. Noch 30 Kilometer sind es bis zum Hotel. Die Straße verläuft



STRECKEN

HUNSRÜCK-NAHE 300

Länge: 299 Kilometer
 Höhenmeter: 3300
 Startort: Morbach
 Die GPS-Daten: www.is.gd/Jh32Gd



700 METER



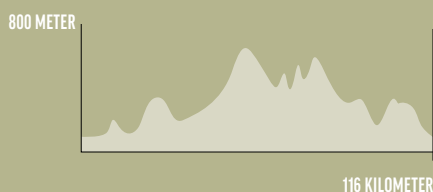
300 KILOMETER



weiter wellig und abwechslungsreich, durch Wald und Dörfer. Die Hunsrück-Nahe-Region ist eine Gegend der Natur und der Ruhe. Allein der bekannte Nationalpark Hunsrück-Hochwald erstreckt sich über eine Fläche von mehr als 10.000 Hektar. Der Naturpark Saar Hunsrück zwischen Mosel und Rhein ist einer der größten Naturparks Deutschlands. Allein der „kleine“ Naturpark Soonwald-Nahe umfasst auf kleinem Raum Landschaften, wie sie unterschiedlicher kaum sein könnten: Höhenzüge, Täler, Weinberge, Felsformationen und mehr. Während meiner heutigen Tour bin ich oft allein mit der Natur um mich herum. Die Daten der Fahrt: 85 Kilometer, 1300 Höhenmeter. Dies war nur ein kleiner Auftakt – eine kurze Urlaubs-Trainings-Kombination. Doch die Hunsrück-Nahe-Region ist auch ein ideales Trainingslager-Revier. Die Höhenmeter-Optionen sind hier fast grenzenlos. 3000 oder mehr vertikale Meter an einem Tag zu „sammeln“, ist kein Problem – wenn man es denn darauf anlegt. In meinem Fall: beim nächsten Mal. Ich komme wieder. Denn das Gute kann so nahe sein. //

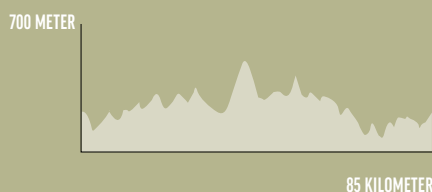
ERBESKOPFRUNDE

Länge: 116 Kilometer
 Höhenmeter: 1800
 Startort: Fischbach
 Die GPS-Daten: www.is.gd/xdGc0Z



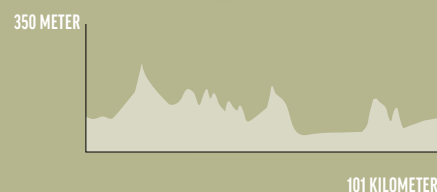
HUNSRÜCKHÜGEL

Länge: 85 Kilometer
 Höhenmeter: 1300
 Startort: Kirchberg
 Die GPS-Daten: www.is.gd/BXeSmd



NAHEWEINSTRASSE

Länge: 101 Kilometer
 Höhenmeter: 920
 Startort: Bad Sobernheim
 Die GPS-Daten: www.is.gd/OTshoP



VORSCHAU

RENNRAD 3 | 2024

ERSCHEINUNGSTERMIN:

6. FEBRUAR



RADTEST: RENNÄDER BIS 2500 EURO

Preis-Leistungs-Test: Gewicht, Komponenten, Komfort, Robustheit, Verarbeitung – was bieten Rennräder um 2000 Euro? Mit Modellen von Canyon, Giant, Cube, Myvelo & Co.



VON DER WORLDTOUR IN DIE TRIATHLON-WELTSPITZE TRANSFORMATION & NEUSTART

Vom Radprofi zum Profi-Triathleten: Ruben Zepunkte im Portrait. Motivation, Stärken, Schwächen und Ziele. Plus: Trainingspläne.



PROFI-TRAINING: EINHEITEN, HINTERGRÜNDE & TIPPS TRAINING & LEISTUNGSWERTE

Talent-Suche und -Entwicklung, Intervalle & Überlastung: Einblicke in das Profi-Team Felbermayr-Simplon Wels & Trainingstipps.



SPEZIAL: SAISONVORBEREITUNG & FORMAUFBAU TRAININGSLAGER: TOP-ZIELE

Wärme, Sonne, Ruhe, Berge und mehr: Das bieten die Top-Destinationen für ein Trainingslager. Tipps, Touren & Einheiten.

Fotos: Hieronymus Rönneper, Reinhard Eisenbauer, Campagnolo, Gideon Heede



www.radsport-rennrad.de



[rennradmagazin](#)



[radsportmagazinrennrad](#)

“

Nichts bekommst du im Radsport geschenkt. Nichts geht von allein. Außer in den Abfahrten.

Miguel Induráin, spanischer Ex-Radprofi, fünfmaliger Tour-de-France-Sieger

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
- Größe: 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 70,- 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 70,- € im Inland und 90,- € 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



Widerrufsrecht: Innerhalb von 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.

GARMIN®



TRAINING IS LIFE

Hebe mit dem Tacx® NEO 3M dein Indoor-Training auf das nächste Level. Erlebe mit multidirektionalen Bewegungen und der einzigartigen NEO-Technologie mit magnetischer Motorbremse, virtuellem Schwungrad und innovativen Funktionen ein faszinierend realistisches Fahrgefühl.