

# RennRad

**TEST: SCHUTZBLECHE & CO.**

Winterfest: Gepäckträger und Steck-Bleche im großen Test

Wissen: Tipps gegen Radfahrer-Probleme

**TRAINING: STABILISATION**

Anleitung: Schwachstellen – Top-Übungen zur Prävention

**EXTREM: 3700 KILOMETER**

Report: Das härteste Rennen der Welt – quer durch Europa

**EXTRA: FIT IN DIE SAISON**

Profi-Tipps: Neue Erkenntnisse – Einheiten & Trainingspläne

**TRAUM-ZIELE IM SÜDEN**

Top-Touren: Gran Canaria, Côte d'Azur, Mallorca, Südtirol & Co.



# RÄDER UNTER 2500 €

RADTEST: 10 RENNÄDER VON CANYON, STEVENS, BENOTTI, ROSE & CO.





Tannheim - Allgäu - Riedbergpass - Bregenzerwald - Hochtannberg - Lechtal - Tannheim

# RAD-MARATHON

Tannheimer Tal

7.7.2024



## RENNRAD-WOCHEN mit Marcel Wüst und Guides

Im Mai und Juli bringt Marcel Wüst bei den Rennradwochen im Tannheimer Tal seine sportliche Kompetenz interessierten Rennradlern nahe. Die Ausfahrten führen durch die abwechslungsreiche Natur im und um das Tiroler Hochtal und bieten Rennradlern ideale Trainingsmöglichkeiten für den RAD-MARATHON Tannheimer Tal. Unterstützt wird der EX-Radsportprofi und Radsportexperte von lokalen Guides und OK-Chef Michael Keller.



Rennradwoche zu Pfingsten 18. bis 25.5.2024 | Rennradwoche zum RAD-MARATHON 1. bis 5.7.2024


Bildnachweis: TVB Tannheimer Tal/Achim Meurer, Rolf Marke



## FITNESS, ZIELE & PREIS-LEISTUNGS-RÄDER

Die Entwicklung innerhalb des Radmarktes war lange eindeutig: Die Preise ziehen stark an. Die Inflation war in diesem Bereich enorm hoch. Inzwischen hat sich dies etwas geändert. Wo geht die Entwicklung hin? In diesem Magazin beantworten wir unter anderem die wichtige Frage: Was bekommt man heute noch für sein Geld? Im Mittelpunkt unseres großen Radtests steht: das Preis-Leistungs-Verhältnis. Unsere zehn Testmodelle kosten zwischen 1799 und 2499 Euro. Auch in den beiden anderen großen Tests dieser Ausgabe sind Produkte vertreten, auf die die Eigenschaften „gut und günstig“ zutreffen: Zum einen haben wir zehn Schutzbleche und Gepäckträger, ab 9,95 Euro, ausgiebig getestet und verglichen. Und zum anderen führen wir den Dauertest aus der letzten RennRad fort. Somit zeigen wir auf den folgenden Seiten die Stärken und Schwächen von Radbekleidung, Laufrädern, Indoor-Trainern und mehr – von

Produkten, die wir über Monate und teils mehrere tausend Kilometer hinweg getestet haben. Auf Zuverlässigkeit und Robustheit kommt es auch dem Protagonisten unserer großen Reportage vor allem an: Christoph Strasser, der erfolgreichste Langdistanz-Radsportler der Welt, schildert, wie es ist, das wohl härteste Radrennen der Welt – das „Transcontinental“ über 3700 Kilometer quer durch Europa – zu fahren. Und zu gewinnen. Wer Ziele hat, wird in diesem Magazin gleich mehrfach fündig: So stellen wir sowohl die Top-Trainingslager-Destinationen vor – als auch das nötige Trainingswissen, in Form von Beispiel-Trainingsplänen und Vielem mehr.



David Binnig | Chefredakteur



ZAHL  
DES  
MONATS 1

8,13  
KILOGRAMM

wiegt das Benotti Fuoco Disc Carbon, das leichteste Rad des aktuellen Testfeldes. Den Radtest finden Sie ab der Seite 54.

ZAHL  
DES  
MONATS 2

3670  
KILOMETER

umfasst die Strecke des Transcontinental Race, des womöglich härtesten Radrennens der Welt. Die große Reportage dazu finden Sie ab der Seite 16.

16



**Extrem-Rennen:** In acht Tagen und 16,5 Stunden 3670 Kilometer durch Europa. Das Transcontinental Race aus der Sicht des Siegers

40



**Trainingslager:** Mallorca, Algarve, Ligurien & mehr. Mit Top-Touren & Trainingstipps

82



**Spezial:** Profi-Training & Talent-Entwicklung

52



**Radtest:** zehn Rennräder unter 2500 Euro im Vergleich – gut und günstig?

**Titelbild:** Georg Lindacher  
**Ort:** Mallorca





# INHALT

AUSGABE 3 | 2024

## ERFAHREN

### **Auftakt: Menschen, Szene, Geschichten 10**

News, Termine, Leitartikel: das System Deutsche Bahn – eine Geschichte von Chaos und Scheitern

### **Extrem-Rennen: 3670 Kilometer durch Europa 16**

In acht Tagen und 16,5 Stunden durch zwölf Länder. Das Transcontinental Race aus der Sicht des Siegers

### **Transformation: vom Radprofi zum Top-Triathleten 30**

Von der WorldTour in den Profi-Triathlon: der Deutsche Ruben Zepunkte im Portrait. Plus: Trainingseinheiten

### **Trainingslager: Mallorca, Algarve, Ligurien & mehr 40**

Tipps für das Frühjahr: Top-Ziele mit Wärme, Ruhe, Anstiegen und Sonne. Mit Touren und Trainingstipps

## TEST & TECHNIK

### **Auftakt: Neuheiten, Trends & mehr 50**

Das neue Endurance-Modell Paralane von Focus, Meridas Allround-Gravel-Bike Silex und mehr

### **Radtest-Spezial: die Preis-Leistungs-Klasse 52**

Gut & günstig: zehn Rennräder unter 2500 Euro im Test. Mit Modellen von Canyon, Rose, Cube & mehr

### **Test: Schutzbleche & Träger-Systeme 64**

Zehn Schutzbleche und montierbare Gepäckträger von Topeak, SKS und Co. im großen Vergleichstest

### **Dauertest: Laufräder, Bekleidung & mehr 72**

Schuhe von Fizik, Winterbekleidung von Gorewear, Top-Laufräder von Lightweight und mehr im Test

Impressum Seite 123

## TRAINING

### **Auftakt: Wissen, Tipps & Fitness-Rezept 80**

Studie: Kann Koffein die Fettverbrennung steigern? Plus: Rezept – Essen wie die Bora-Hansgrohe-Profis

### **Spezial: Profi-Training – Tipps & Einheiten 82**

Scouting, Talent-Entwicklung & Training – Einblicke in das österreichische Profi-Team Felt-Felbermayr

### **Stabilisation: Training für Gesundheit & Leistung 90**

Der Radsport ist – für die Muskulatur – einseitig. Gegenmaßnahmen, Übungen & Trainingseinheiten

### **Radmarathon-Training: Grundlage & Intervalle 102**

Im Winter und Frühjahr wird die Basis für die neue Saison gelegt. Tipps für den idealen Formaufbau

## PELOTON

### **Saisonstart: Teams & Machtverhältnisse 108**

Transfers, Talente und Top-Teams: Einblicke und Analysen zu den WorldTour-Teams 2024

### **Kommentar: Kommerz & Chancengleichheit 114**

Ein Gerichtsurteil aus dem Fußball hat das Potenzial, den Radsport nachhaltig zu verändern. Eine Analyse

### **Sprint: Top-Talent, Entwicklung, Training 118**

Geschwindigkeit, Taktik und Schnellkraft: Das sind Bahnrad-Sprints. Portrait & Trainingstipps

## REISE

### **Gran Canaria: Sonne, Berge, Schluchten 124**

Lange Anstiege, Wärme, hohe Gipfel und Meer – all das bietet Gran Canaria. Traum-Touren und Tipps

# ER·FAHR·EN

WATSAPINGA KURI  
30FRW IGIHE CYOSE  
NA UNLIMI-NET.

Kanda \*222#



## RUANDA: LANDESRUNDFAHRT

Sport, Euphorie, Entwicklung: 2025 werden die Rad-Weltmeisterschaften zum ersten Mal in einem afrikanischen Land ausgetragen – Ruanda. 1994 kam es hier zu einem Genozid: Innerhalb von drei Monaten wurden bis zu einer Million Menschen ermordet. 97 Prozent der Opfer waren Tutsi, die Hälfte waren Kinder. Seither wurde das Land gefestigt – und zu einer Radsport-Nation. Das größte Sportereignis: die Tour du Ruanda. Millionen Menschen stehen dabei jährlich an den Straßenrändern und feiern. Eine Reportage zu der Tour und Einblicke in den afrikanischen Radsport finden Sie online unter: [www.tinyurl.com/2hfhupwf](http://www.tinyurl.com/2hfhupwf)

Foto: David Binnig



## TRAININGSLAGER: FORMAUFBAU

Anstiege, Höhenmeter, Sonne, Wärme, Meer – das suchen viele Radsportler gerade im Winter und Frühjahr. Einen großen Überblick zu potenziellen Top-Trainingslager-Destinationen in Europa – unter anderem Südfrankreich, Mallorca, Ligurien und Gran Canaria – finden Sie in dieser Ausgabe ab der Seite 40. Doch die kalte Jahreszeit bietet sich auch an, um die beim Radsport vernachlässigten Muskelgruppen verstärkt zu trainieren – und so potenziellen Schmerzen vorzubeugen. Tipps und Übungen für mehr Stabilität, Kraft und Beweglichkeit finden Sie ab der Seite 94 und in unserem digitalen Trainings-Sonderheft unter: [www.bit.ly/bva-shop-training](http://www.bit.ly/bva-shop-training)

Foto: Thilo Brunner





ER · FAHR · EN

MENSCHEN · SZENEN · GESCHICHTEN





## DURCH AFRIKA: 19.000 KILOMETER

Von Freiburg im Breisgau bis nach Kapstadt in Südafrika, insgesamt 19.000 Kilometer im Bikepacking-Modus – das sind die Daten des Gravel-Abenteurers der Deutschen Wiebke Lühmann. Seit dem 3. Oktober 2023 ist sie unterwegs. Etwa acht Wochen lang und mehr als 3000 Kilometer bis nach Lissabon in Portugal hatte sie Begleitung von ihrer Freundin Hannah Rapp, seitdem ist sie alleine unterwegs. Von Freiburg aus führte die Strecke zunächst nach Frankreich und von dort aus weiter nach Spanien. Am 11. November erreichte sie Portugal. Zum Jahresende übersetzte sie mit der Fähre nach Marokko. Seitdem fährt sie an der Westküste entlang gen Süden. Durchqueren muss sie unter anderem noch die Westsahara, Mauretaniens, den Senegal und Guinea. Eine konkrete Zielzeit hat sie sich nicht gesetzt. Sie vermutet, dass sie etwas mehr als ein Jahr für ihre Reise benötigen wird. Das Ziel ist keine Rekordzeit, sondern das Erleben eines Abenteurers, verbunden mit dem Wunsch, neue Orte und Menschen kennen zu lernen. Ein großes digitales Gravel-Sonderheft mit etlichen Top-Gravel-Rädern, zahlreichen Bikepacking-Tipps sowie vielen Tests finden Sie hier: [www.bit.ly/rennrاد-magazin-shop](http://www.bit.ly/rennrاد-magazin-shop)

Fotos: Georg Lindacher, Fabienne Engel, Tim Sparenberg, Sportgraf



## SAISONSTART: BERGRENNEN

Ein Rennen in den Bergen mit 110 Kilometern und 2300 Höhenmetern im Frühjahr – das ist der Imster Radmarathon. Seit einigen Jahren ist er einer der ersten Radmarathons in den Alpen. 2024 findet am 12. Mai die achte Auflage des Rennens statt. Die Strecke führt unter anderem über den Haiminger Sattel. Dessen Daten: 9,65 Kilometer, 1009 Höhenmeter. Die Durchschnittssteigung: 10,5 Prozent. Im vergangenen Jahr konnte der Pass nach einem Murenabgang allerdings nicht befahren werden. Bei den Männern siegte damals der Deutsche Nepomuk Roth, bei den Frauen die Österreicherin Sabine Stadler. Neben der langen Strecke gibt es auch zwei kürzere Distanzen mit 90 beziehungsweise 70 Kilometern. Anmeldungen sind bereits möglich. Weitere Radmarathons, Jedermannrennen, Ultracycling- und Gravel-Events stellen wir in unserer Ausgabe 4/2024 vor. Weitere Informationen zum Imster Radmarathon: [www.tinyurl.com/imster-radmarathon](http://www.tinyurl.com/imster-radmarathon)



## NEU: NATUR & HÖHENMETER

221 Kilometer und 4110 Höhenmeter vom slowenischen Pivka bis nach Rijeka in Kroatien – das sind die Streckendaten des neuen Lynx Trail. Die Strecke besteht zu rund 70 Prozent aus unbefestigten Wegen, von denen bis auf zwei Prozent alle gut befahrbar sind. Nach dem Start in Pivka führt die Route durch abgelegene Karstlandschaften, dichte Wälder, vorbei an Seen – und durch Teile des Dinarischen Gebirges. Eines der Hauptziele bei der Erstellung des Lynx Trail durch die Cycling Community GRAVGRAV: der Schutz des europäischen Luchses. Die Teilnehmer nehmen auf der Strecke daher immer wieder an interaktiven Aktivitäten teil, die darauf abzielen, den Lebensraum des Luchses zu schützen. Die Strecke kann zwischen dem 8. April und dem 4. Oktober alleine oder auch gemeinsam als Gruppe befahren werden. Ein Zeitlimit gibt es nicht. Weitere Informationen finden Sie online unter: [www.tinyurl.com/lynx-trail](http://www.tinyurl.com/lynx-trail)

**Ankündigungen versus Realität: Was von der „großen Verkehrswende“ übrig ist. Das System Deutsche Bahn – eine Geschichte von Chaos und Scheitern.**

Keine Emotionen – das ist eine journalistische Grundregel. Der Autor muss sich selbst zurücknehmen und maximal sachlich bleiben. In diesem Fall bin ich offen: Ich halte mich diesmal nicht daran. 1. Weil dies ein Meinungsartikel ist. 2. Weil ich diesen Text in einem Zug schreibe, einem ICE. Solch ein Artikel schreibt sich naturgemäß nicht so schnell – es wird demnach deutlich: Ich habe Zeit. Denn der Zug steht irgendwo, zum fünften Mal während dieser Fahrt von Düsseldorf nach München, und gerade kam, ohne Witz beziehungsweise Übertreibung, folgende Durchsage: „Aufgrund einer technischen Störung vor uns können wir leider gerade nicht sagen, wann es weitergeht. Aber wenn wir dann weiterfahren, dann mit maximal 40 km/h. Ich hoffe, wir kommen heute noch in München an, weil, wir wollen da auch alle hin.“

Dies ist ein wortwörtliches Zitat. Das Zugpersonal der Deutschen Bahn hat wohl nur wenige Möglichkeiten, mit dem täglichen Wahnsinn umzugehen – Sarkasmus oder Resignation gehören dazu. ICEs fahren, wenn sie denn nicht stehen, in der Geschwindigkeit einer guten Rennradfahrergruppe. Der Bahnkonzern ist hochverschuldet, jahrzehntelang blieben wichtige Investitionen in die Infrastruktur aus. Der Alltag von Bahnfahrern in Deutschland lautet: Verspätungen, verpasste Anschlusszüge, Streckensperrungen, Zugausfälle. Bereits jetzt fallen seit Jahren die Pünktlichkeitswerte immer weiter ab. Das ist Bahnfahren – die „Mobilitätsform der Zukunft“ laut vieler Politiker – im Jahr 2024 in Deutschland. Es gibt wohl wenige Bereiche, in denen zwischen Worten und Taten beziehungsweise der Realität eine solche Kluft liegt wie im Verkehrssektor – abgesehen von Jürgen Trittins legendärer „Kugel Eis“ pro Monat für die „Energiewende“, deren Kosten sich bislang auf mehr als 300 Milliarden Euro summiert haben. Eine „Revolution“ wurde angestrebt und angekündigt. Drunter ging es nicht. Hin zu mehr Radverkehr und einer Verlagerung von der

LEITARTIKEL

von David Binnig

# BAHN LOS PLAN

Straße auf die Schiene. Die Realität ist eine völlig andere. Der Lkw-Verkehr in Deutschland nimmt stetig zu. Der Marktanteil an der Verkehrsleistung im Gütertransport beträgt aktuell rund 72 Prozent – Tendenz steigend. Der Anteil des Schienenverkehrs am Gütertransport pendelt dagegen seit einigen Jahren zwischen 18 und 19 Prozent. Bis 2051 wird der Lastverkehr auf deutschen Straßen, Statistiken zufolge, im Vergleich zu 2019 um 54 Prozent zunehmen. Im vergangenen Juli kündigte die Regierung an, bei einzelnen Budgets zu „sparen“. Und welcher Bereich ist wohl stark betroffen? Genau. Die geplanten 750 Millionen für den Radverkehr werden um fast die Hälfte auf nur noch 400 gekürzt. Allein im vergangenen November hatte jeder zweite Fernzug der Deutschen Bahn Verspätung – Zugausfälle nicht mit eingerechnet. In den vergangenen Jahren hat die Bahn AG ihr Schienennetz von über 40.000 Kilometern auf 33.000 gekürzt – um 20 Prozent. Zum Vergleich: Die Schweiz baut ihr Schienennetz seit 175 Jahren immer weiter aus. Mit durchschnittlich 159 Zügen pro Tag und Strecke einschließlich des Güterverkehrs ist das Schweizer Schienennetz das dichteste der Welt. In der Regel sind rund 92 Prozent der Züge pünktlich – und das trotz der vielen Berge und trotz „Winter einbrüchen“. In Japan beträgt die Pünktlichkeitsquote sogar 99 Prozent.

## Vorhersehbares Chaos

In Deutschland dagegen fällt diese Quote immer weiter. Anfang Dezember sorgte eine schneereiche Nacht für tagelange Zugausfälle und massive Einschränkungen in Süddeutschland. In der „Welt“ fasst man die Lage der Bahn, auch im Hinblick auf Streiks der Lokführer-Gewerkschaft, in jenem Monat wie folgt zusammen: „Das Bestürzende am neuen Warnstreik bei der Deutschen Bahn ist nicht, dass die Lokführergewerkschaft GDL ihre starke Verhandlungsposition eiskalt ausnutzt und mit der 35-Stunden-Woche etwas fordert, das angesichts des dramatischen Personalmangels schier unmöglich wirkt. Das Bestürzende ist vielmehr, dass dieser abermalige Zusammenbruch des Schienenverkehrs kaum noch als außergewöhnliche Verschlechterung wahrgenommen werden kann. Weil es, wenn es nach dem Streik am Wochenende wie gewöhnlich weitergeht, immer noch schlecht sein wird. (...) Denn falls es noch einmal kräftiger schneien sollte, werden auch ohne Streik kaum Züge fahren. Und falls es keine weißen Weihnachten gibt, wird es weiterhin wie aus dem Nichts entstehende Baustellen, kaputte ICEs und Nahverkehrszüge, nicht funktionierende Stellwerke sowie Krankmeldungen beim überlasteten Personal geben. Insofern akzentuiert dieser Streik nur eine fundamentale Bahnkrise, die fast jede Nutzung dieses an sich so schnellen wie leistungsfähigen, so komfortablen wie klimafreundlichen Verkehrsmittels unter Vorbehalt stellt.“ Mindestens 1250 Eisenbahnbrücken hierzulande sind so marode, dass sie abgerissen werden müssten. Der gesamte Investitionsrückstau im Gleisnetz wird von der DB AG mit rund 60 Milliarden Euro angegeben. In den vergangenen 25 Jahren wurden über 100 Mittel- und Großstädte vom Fernverkehr abgehängt. Etwa Chemnitz, Potsdam, Heilbronn, Hof. Für rund 17 Millionen Menschen wurde durch dieses Abkoppeln das Bahnfahren erschwert und somit unattraktiver. Allein im Jahr 2017 wurden 242 Bahnhöfe geschlossen, 205 Haltepunkte fielen weg. Der geplante Ausbau des Transitkorridors Rotterdam-Genua, die wohl wichtigste Nord-Süd-Ver-

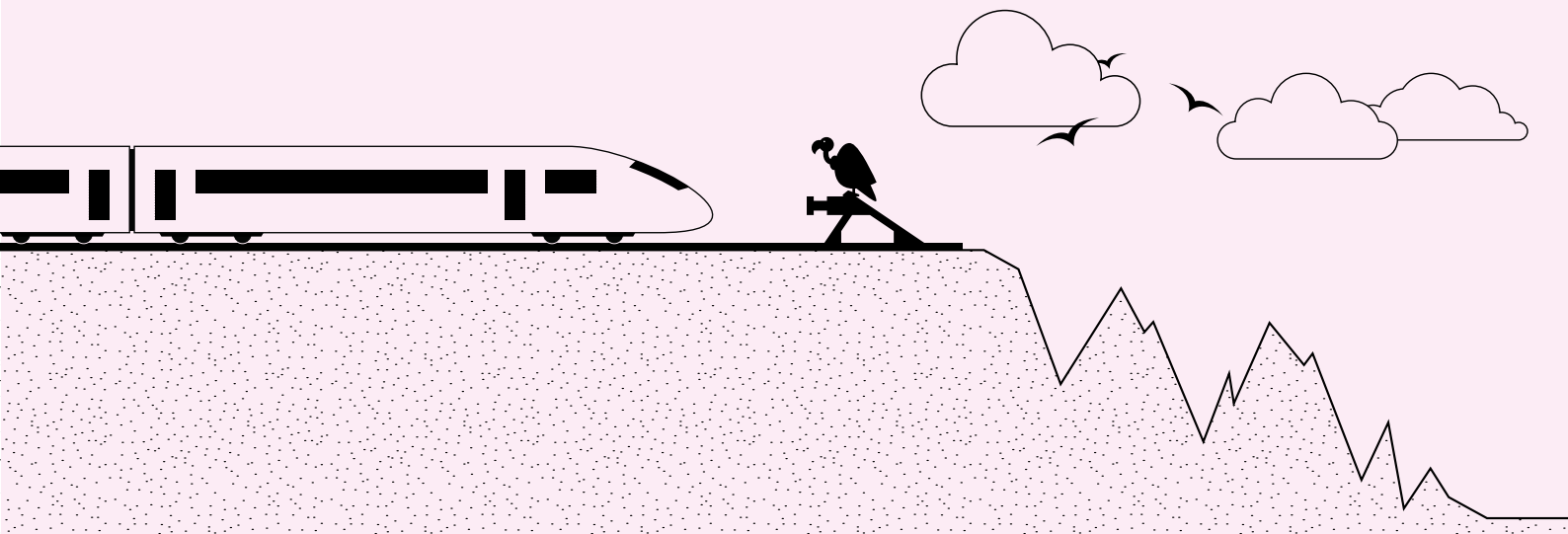
bindung im europäischen Schienengüterverkehr, wird voraussichtlich erst mehrere Jahrzehnte später abgeschlossen werden können. Der „Bremsen“ ist: Deutschland. In den rund 30 Jahren seit dem Alpentransit-Beschluss wurden in der Schweiz 20 Tunnel mit mehr als 200 Kilometern Länge durch die Alpen gebaut. Auch in den Niederlanden und in Italien kommt man mit dem Ausbau gut voran. Die deutschen Abschnitte am Niederrhein und im Rheintal werden dagegen frühestens Anfang der 2040er Jahre fertig sein. Aktuell wurde noch nicht einmal ein Drittel der 180 Kilometer langen Rheintalstrecke ausgebaut. Inzwischen wird in unseren Nachbarländern darüber diskutiert, eine Alternativroute durch Belgien und Frankreich zu wählen – statt auf die deutschen Nachzügler zu warten. Was hat dies wohl für eine Signalwirkung nach außen?

### Bilanz & Preis-Leistung

Das einstige Land der Ingenieure, das wirtschaftlich gerade wieder zum kranken Mann Europas wird, macht sich zum Gespött. Was sind die Konsequenzen für die Verantwortlichen des gigantischen Versagens? Sie zahlen sich Boni aus. Die „Welt“ konstatiert: „Allein Bahn-Chef Richard Lutz erhält eine Nachzahlung von fast 1,3 Millionen Euro. Und das trotz einer verheerenden Verspätungsbilanz von nur 65,2 Prozent pünktlichen Zügen im Fern-

verkehr, einem komplett maroden Schienennetz, einer unterirdischen Kundenzufriedenheit und hunderten Millionen Euro Verlust (...) Den Vorständen kann man vieles vorwerfen, aber für diese Bonus-Posse sind sie nicht verantwortlich. Daran ist allein der Eigentümer schuld – also die Bundesregierung, allen voran Verkehrsminister Volker Wissing.“ Für ihre „Leistung“ im Jahr 2022 fließen insgesamt mehr als 4,5 Millionen Euro Boni an die Bahn-Vorstände. Klarer kann man das Leistungsprinzip nicht negieren. In Deutschland werden seit Jahrzehnten irgendwelche „Verkehrswenden“ ausgerufen. Dass das „System Bahn“ dysfunktional ist, zeigt sich eben so lange. In den 1960er Jahren lagen die Pünktlichkeitswerte noch bei 79 Prozent im Fern- und 91 im Nahverkehr – seitdem ist die Zuverlässigkeit im „freien Fall“. Die „Süddeutsche Zeitung“ konstatierte bereits vor vielen Jahren, Deutschland sei das „Land der kaputtgesparten Bimmelbahn“. Dass die Bahn zusätzlich zu dem im Europavergleich enorm hohen Fahrpreis noch knapp fünf Euro für eine „Sitzplatz-Reservierung“ in einem ICE verlangt, ist, wie wenn man im Kino für eine Sitzgelegenheit extra bezahlen muss. Oder im Taxi. Anders gesagt: Es ist – auch angesichts der durchschnittlichen erbrachten Leistungen und der dafür verlangten Preise – eine Absurdi-

tät an sich. Gleiches gilt für die Regressansprüche. Wieso gesteht der Bahnkonzern erst ab Verspätungen von einer Stunde eine Entschädigung von 25 Prozent des gezahlten Fahrpreises für die einfache Fahrt zu? Und wieso nur 25 Prozent? Sind 58 oder 43 Minuten nicht auch wertvoll für diejenigen, deren Lebenszeit verschwendet wird? Zeit ist mit das Wertvollste, das man hat. Wenn ein Dienstleister seine Dienstleistung nicht wie angekündigt, wie geplant, wie gebucht und wie bezahlt erbringt, dann ist diese auch das Geld nicht wert. Wenn dies dauerhaft der Fall ist, muss dies Konsequenzen haben. Für die Verantwortlichen – im Unternehmen und in der Politik. Die Politiker reden über „Lenkungssteuern“ und CO2-Einsparungen, aber schaffen nicht einmal die Grundlagen für ihre „Wenden“. Weder bei einer bezahlbaren zuverlässigen Energieversorgung noch im Verkehrsbereich. Polemisch könnte man konstatieren: Das Reden, Besteuern und Gesetze-Machen funktioniert – aber sonst nicht viel. Polemik schließt Realität nicht aus. Die jahrzehntelange Bilanz des Scheiterns und Herunterwirtschaftens lässt einem nicht mehr viele psychische Verarbeitungsstrategien übrig. Man kann sich zum Beispiel, wie viele Bahn-Mitarbeiter, in Sarkasmus und Ironie flüchten. //



# 11.000 KILOMETER DURCH DIE USA

MIT DEM RAD VON NEW YORK NACH LOS ANGELES – UND ZU FUSS WIEDER ZURÜCK

5500 Kilometer mit dem Gravel-Bike von New York nach Los Angeles – und von dort aus zu Fuß wieder zurück. Zweimal und insgesamt rund 11.000 Kilometer und 84.000 Höhenmeter durch die USA – das sind die Daten des jüngsten Extrem-Projekts des Abenteurers Jonas Deichmann. Der 36-jährige Deutsche startete am 29. Juli in New York, kam 26 Tage später in Los Angeles an, machte einen Tag Pause – und lief zu Fuß wieder zurück. 100 Tage später war er wieder zurück – und nahm am nächsten Morgen am New-York-Marathon teil. Während des Rückwegs lief er jeden Tag einen Ultramarathon, ergo: mehr als 42 Kilometer. Wie bei all seinen Projekten war er ohne Begleitteam unterwegs und transportierte seine Ausrüstung selbst. Deichmann nahm nicht die schnellstmögliche Route, sondern folgte kleinen Straßen mit einigen Highlights wie dem Death Valley und den Rocky Mountains. In der Vergangenheit stellte er bereits unter anderem einen Weltrekord für einen Triathlon um die Welt auf. Dabei legte er die 120-fache Ironman-Distanz zurück. Eine Reportage hierzu finden Sie in der RennRad-Ausgabe 3/2022. Einen Bericht über seine zweifache USA-Durchquerung gibt es in unserer Ausgabe 4/2024.



## ITALIEN: ETAPPENRENNEN FÜR ALLE

GIRO DELLE DOLOMITI: FÜNF ETAPPEN, 493 KILOMETER UND 9143 HÖHENMETER

Es ist eines der ältesten Etappenrennen für Hobbyfahrer: der Giro delle Dolomiti. 2024 findet das Rennen vom 22. bis zum 26. Juli zum 47. Mal statt. Mit insgesamt 493 Kilometern, verteilt auf fünf Etappen, ist die Gesamtstrecke um 30 Kilometer kürzer als 2023. Mit 9143 Höhenmetern wurde die Strecke im Vergleich zum Vorjahr zudem deutlich entschärft. Bei der Auflage 2023 waren es noch insgesamt 11.500 Höhenmeter. Der Veranstalter möchte das Etappenrennen so für ein größeres Teilnehmerfeld attraktiver machen – und nicht hauptsächlich ambitionierte Radsportler ansprechen. Das Besondere: Auf jeder Etappe wird immer nur ein vorgegebener Streckenabschnitt bergauf gewertet, der Rest wird gemeinsam gefahren. Es besteht außerdem die Möglichkeit, nur an einzelnen Etappen teilzunehmen. Die längste Etappe 2024 ist die zweite: Sie führt von Waidbruck aus über 107 Kilometer und 1377 Höhenmeter unter anderem über das Grödner Joch, den Campolongo-Pass und den Passo Pordoi. Weitere Informationen: [www.giroadolomiti.com](http://www.giroadolomiti.com)



## NEU: 2000 KILOMETER DURCH ÖSTERREICH

DAS NEUE RACE ACROSS AUSTRIA: BIS ZU 25.000 HÖHENMETER NONSUPPORTED

Einmal von Luftenberg an der Donau im Uhrzeigersinn zu den Nord-, Ost-, Süd- und Westpunkten rund um Österreich – das sind die Daten der Langstrecke des Race Across Austria, RACA. 2024 findet das Ultradistanz-Event vom 9. bis zum 17. August zum ersten Mal statt. Alle Teilnehmer müssen sich während des Rennens selbst versorgen, eine Unterstützung von außen ist nicht erlaubt. Neben der Langstrecke stehen auch zwei kürzere Distanzen von Osten nach Westen mit 1000 beziehungsweise 500 Kilometern vom 28. Mai bis zum 1. Juni zur Auswahl. Auch eine Österreich-Durchquerung von Norden nach Süden ist vom 13. bis zum 17. August möglich. Hierfür stehen insgesamt drei Strecken zur Auswahl. Die längste umfasst 1000 Kilometer, die mittlere 700 und die kürzeste 300. Außerdem bietet der RACA-Veranstalter im Sommer zwei Gravel-Events mit je 100 Kilometern Höhenmetern an. Alle Veranstaltungen können im „Race-“ oder im „Adventure-Modus“ gefahren werden. Weitere Informationen: [www.raceacrossaustria.com](http://www.raceacrossaustria.com)

LEAVE THE  
VALLEY BEHIND

**KTM**  
BIKE INDUSTRIES



REVELATOR  
ALTO

[KTM-BIKES.AT](https://www.ktm-bikes.at)

# ~~EUROPPA EXTREM~~





**CHRISTOPH  
STRASSER  
TRANSCONTINENTAL  
RACE**



**ZWÖLF LÄNDER, 3700 KILOMETER, 46.000  
HÖHENMETER, ALLEINE, FAST NONSTOP: DAS  
'TRANSCONTINENTAL RACE' GILT ALS  
HÄRTESTES RADRENNEN DER WELT. DER  
ERLEBNISBERICHT AUS DER SICHT DES SIEGERS.**

**Text:** David Binnig  
**Fotos:** Charlotte Gamus, Liz Seabrook,  
Luka Zavodnik, Beatrice Berlanda

**A**cht Tage und rund 3500 Kilometer nach dem Start beginnt die Hölle: Der Asphalt endet, der Schotter beginnt. Es ist zwei Uhr nachts. Der Schotterpfad wird immer schlechter und schmaler. Wurzeln, Sand, Kies, große spitze Steine. Ich bin müde. Doch ich muss weiter, immer weiter, weiter treten. Denn: Wenn ich zu langsam fahre, ist der Lichtkegel meiner Dynamolampe so schwach, dass ich gar nichts mehr sehe. Bei meiner zweiten Akku-Lampe, die ich dabei habe, ist die Batterie leer. In dieser Nacht muss ich zum ersten Mal spontan eine kurze Schlafpause einlegen – die bislang einzige des ganzen Rennens. Die gewohnte lange Schlafpause habe ich dagegen ausgelassen. Ich fahre fast im Blindflug bergab – im Schrittempo. Und doch passiert es: Das Rad rutscht auf losem Schotter weg – ich stürze. Doch ich kann gerade noch abspringen und lande auf den Füßen. Ein Reifen ist platt. In der Dunkelheit wechsele ich den Schlauch, als mir etwas auffällt: Der für das Rennen vorgeschriebene GPS-Tracker ist nicht mehr an meinem Rad. Ich habe ihn bei dem Sturz verloren. Zwei Sekunden lang flutet Panik in mir auf – dann mache ich mich auf die Suche. Ich gehe umher, ich kniee und taste den dunklen Boden ab, ich krabbele über Sand und Steine. Vergeblich.

## Berge & Pannen

Irgendwann, nach fast einer Stunde, finde ich den Tracker zwischen größeren Steinen. Wieder drehe ich um – und gehe bergab. Zu Fuß. Ich habe mich dazu entschieden, nichts mehr zu riskieren. Und mein Rad zu schieben. Durchgehend, für die nächsten zehn Kilometer. Ich bin in der dunklen Hölle. Es geht steil bergauf, steil bergab – und der Weg wird immer schlechter. Ich schiebe mein Rad mehr, als ich es fahre. Ich schiebe es, bergauf und bergab. Ich bin seit acht Tagen unterwegs. Seit elf Ländern. Seit etwa 3550 Kilometern. Dies ist das Transcontinental Race, das längste Radrennen Europas und das wohl härteste der Welt. Der Startort: Geraardsbergen, Belgien. Das Extremrennen gibt es seit 2013. Seitdem führt die Strecke je über rund 3200 bis 4000 Kilometer einmal durch Europa. Die Top-Fahrer benötigen zwischen sieben und zehn Tagen für die gesamte Strecke. Dies ist meine zweite Teilnahme. Im Vorjahr war ich noch ein Anfänger: Es war mein erstes Unsupported-Rennen überhaupt. Alles allein zu machen – zu navigieren, planen, entscheiden, reparieren – war ich nicht gewohnt. Nach dem Start lag ich schnell weit zurück: Ich hatte bis zu 300 Kilometer Rückstand. Doch am Ende, nach neun Tagen und 14 Stunden, gewann ich das Rennen. Jetzt, in diesem Jahr, ist alles anders. Das Rennen ist von Beginn an extrem eng. Es entwickelt sich schnell zu einem Duell – zwischen Robin Gemperle aus der



Schweiz und mir. Es ist der 22. Juli, 22 Uhr in Geraardsbergen: 339 Menschen auf Renn- und Gravelrädern machen sich auf den Weg – einmal quer durch Europa. Durch zwölf Länder, über die Alpen und sechs andere Gebirge. Jeder Starter ist selbst für die Navigation und die Streckenwahl verantwortlich. Das heißt: Nicht alle Teilnehmer fahren über dieselben Straßen, durch dieselben Orte, über dieselben Pässe. Nur die vier Checkpoints muss jeder Starter ansteuern. Dies sind die Regeln: Man ist vollständig auf sich selbst zurückgeworfen. Hilfe von außen ist nicht erlaubt. Das Rennen beginnt mit: Dauerregen und Kälte. In den Bergen zeigt das Display meines Radcomputers regelmäßig drei, zwei, ein, null Grad Celsius an. Der erste Checkpoint ist in Livigno, Italien, mehr als 1800 Meter über dem Meer. Robin Gemperle erreicht ihn nach 48 Stunden und 33 Minuten, als Führender. Am zweiten Checkpoint in Zgornje Jezersko, Slowenien, liege ich knapp vorne – mit nur 19 Minuten Vorsprung. In einem Ultradistanz-Rennen ist dies: nichts. Schon zu Beginn wählen wir unterschiedliche Routen, bis zum Start des vorgegebenen Parcours eins in Bellinzona in der Schweiz, am Fuß des San-Bernardino-Passes. Robin nimmt den viel direkteren Weg – über eine harte Gravel-Passage am Vierwaldstättersee vorbei.

## DER ATHLET

Christoph Strasser ist 41 Jahre alt und lebt in Graz. Er ist der erfolgreichste Ultra-Radsportler der Welt. Sechsmal gewann er das rund 5000 Kilometer lange Race Across America – Rekord. 2021 stellte er mit 1026,215 Kilometern einen neuen 24-Stunden-Weltrekord auf der Straße auf. Seine Rekorde, seine Ausrüstung, sein Training und seine Gedanken zu diesem Weltrekord finden Sie in der RennRad-Ausgabe 10/2021. Zu seinen weiteren Erfolgen zählen unter anderem vier Solo-Siege beim Race Around Austria, Siege beim Race Around Ireland, beim Race Across Italy und bei der 24-Stunden-Zeitfahr-WM. Auch das Transcontinental Race 2022 gewann er – bei seiner ersten Teilnahme an einem Unsupported-Rennen. Seine Fahrzeit: neun Tage, 14 Stunden. Sein Vorsprung auf den zweitplatzierten Adam Bialek: Mehr als acht Stunden, und das trotz einer einstündigen Strafe, nachdem er einem Konkurrenten eine Dose Cola gegeben und damit gegen die strengen Auflagen des Selbstversorgermodus verstoßen hatte. Weitere Informationen zu ihm und seinen Zielen finden Sie unter: [www.christophstrasser.at](http://www.christophstrasser.at)



### DAUER-LEISTUNG: POWERDATEN

**TEIL 1:**  
Distanz: 1063 Kilometer  
Fahrzeit: 48:46:42 Stunden  
Normalisierte Leistung: 197 Watt

**TEIL 2:**  
Distanz: 531 Kilometer  
Fahrzeit: 31:32:36 Stunden  
Normalisierte Leistung: 159 Watt

**TEIL 3:**  
Distanz: 973 Kilometer  
Fahrzeit: 50:50:00 Stunden  
Normalisierte Leistung: 164 Watt

**TEIL 4:**  
Distanz: 652 Kilometer  
Fahrzeit: 47:59:08 Stunden  
Normalisierte Leistung: 152 Watt

**TEIL 5:**  
Distanz: 459 Kilometer  
Fahrzeit: 29:04:36 Stunden  
Normalisierte Leistung: 128 Watt



## Alpen & Balkan

Und: Er fährt über den Gotthardpass. Mein Weg ist ein anderer, längerer. Ich nehme einen 100 Kilometer weiten Umweg über Zürich, Chur und Splügen. Was bedeutet: Ich muss den Passo San Bernardino zweimal hinauffahren. Erst vom Norden und dann nochmals vom Süden aus. Von hier aus wähle ich die Streckenoption über den Splügenpass hinunter nach Chiavenna. Einige der längsten Pässe der ersten Streckenhälfte: Passo San Bernadino, Malojapass, Berninapass. Ihre Daten: 52,1 Kilometer mit 2006 Höhenmetern von Süden auf den Passo San Bernadino, 31 Kilometer mit 1490 Höhenmetern hinauf auf den Malojapass, 17 Kilometer mit 616 Höhenmetern auf den Berninapass. Von Anfang an ist es ein Kopf-an-Kopf-Rennen. Mal ist Robin in Führung, dann ich. Mal liegen 15 Minuten zwischen uns, mal zwei. In Bormio liege ich hinten. Doch in dieser Nacht halte ich meine Schlafpause etwas kürzer – und breche früh auf, in der Dunkelheit, um den höchsten Berg der Strecke zu überfahren: der Umbrailpass. Die Daten des Anstiegs: 16,7 Kilometer, 1266 Höhenmeter. Aber ich kann mich nicht absetzen, denn Robin wählt eine andere kürzere Gravel-Route – und verkürzt den Abstand enorm. Meine nächsten Streckenpunkte: Lienz, Gailberg, Tarvis in Italien. Die Route führt mich weiter, durch Slowenien, Kroatien, Bosnien. Bei diesem Rennen ist man auf sich selbst zurückgeworfen. Man ist allein. Immer. Tag und Nacht. Man hat genug Zeit, nachzudenken



– und die Natur und Kultur um einen herum wahrzunehmen. Die schönsten Landschaften, die ich während all dieser endlosen Stunden auf dem Rad wahrnehme, sind jene um den Stausee von Plužine in Montenegro und die lange Fahrt talabwärts von Nikšić nach Podgorica, in Albanien südlich von Korça die wilde Natur, breite Täler mit hohen schneebedeckten Bergen am Horizont und in Griechenland die Gegend westlich von Ioannina bis in die spektakulär schönen Berge des „Nationalparks Tzoumerka“ und die Archatos-Schlucht. Im Vorjahr schlief ich abwechselnd je eine Nacht in einer Unterkunft und eine unter freiem Himmel im Schlafsack – und dann die finalen drei Nächte immer draußen. Diesmal ist alles anders. Ungeplant. Ich habe anfangs kaum eine andere Wahl, denn: Es regnet während der ersten Tage fast ununterbrochen. Die Nässe und die Kälte führen schon früh dazu, dass ich Sitzprobleme bekomme. Die Haut am Gesäß ist daueraufgeweicht und damit empfindlich und anfällig für Risse und Wunden. Deshalb steuere ich anfangs fast automatisch, ohne viel nachzudenken, nachts eine kleine Pension an. Ich muss mich und meine Kleidung unbedingt trocken bekommen. Schon drei Stunden später – in dem Moment, in dem ich wieder auf mein Rad steige – weiß ich: Drinnen zu übernachten ist nicht nur angenehmer als draußen, sondern auch effizienter. Wenn man im Freien aufwacht, ist alles feucht und kalt. Bis ich dann in die Gänge

”

**DIE RAMPEN SIND MEIST KURZ, ABER BEINAHE UNFAHRBAR STEIL. AUCH DIE ABFAHRTEN INS STADTZENTRUM SIND BRUTAL STEIL: SCHMALE GASSEN, SPIEGELGLATTE PFLASTERSTEINE, 25 PROZENT NEIGUNG.**



GERAARDSBERGEN

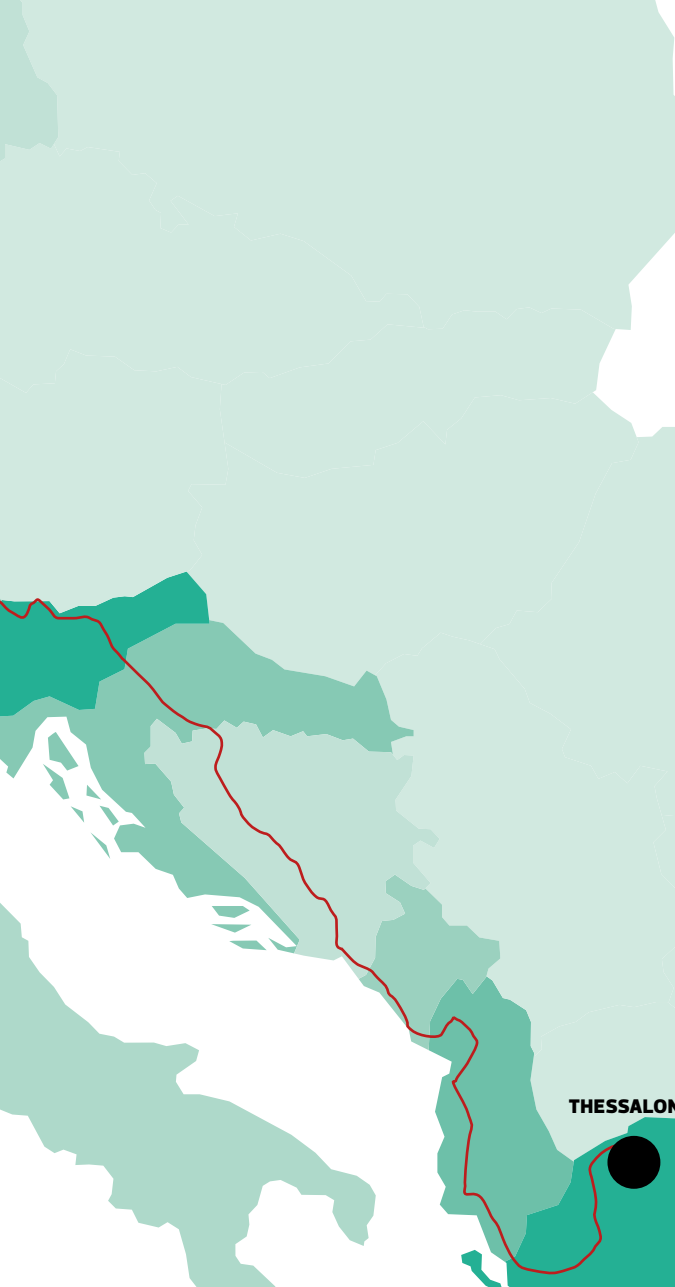
## DAS EXTREM-RENNEN

Das Transcontinental Race fand 2023 ab dem 3. Juli zum neunten Mal statt. Gegründet wurde das Event im Jahr 2013 durch Mike Hall, einen der besten Ultra-Radsportler. Er starb vor rund sieben Jahren bei einem Verkehrsunfall in Australien. Insgesamt gingen 2023 rund 350 Teilnehmer an den Start. Die Strecke von Belgien nach Griechenland beinhaltete für alle Teilnehmer bis zu 4000 Kilometer. Nach dem Start in Geraardsbergen mussten die Teilnehmer zunächst über die Muur-Kapelmuur, einen kurzen, aber steilen Anstieg auf Kopfsteinpflaster. Anschließend konnten die Teilnehmer ihre Route selbst wählen. Lediglich vier Checkpoints waren vorgegeben. Ihre Lage machte die Strecke in diesem Jahr extrem bergig. Bei den Frauen siegte Jaimi Wilson. Ihre Zeit: elf Tage, sieben Stunden und 39 Minuten. Die erste Auflage des Rennens fand 2013 statt. Bei den Männern erreichte der Österreicher Christoph Strasser nach acht Tagen, 16 Stunden und 30 Minuten das Ziel in Thessaloniki als Erster – und gewann das Extrem-Rennen damit zum zweiten Mal hintereinander. Christoph Strasser konstatiert: „Pro Nacht habe ich rund drei Stunden lang geschlafen – insgesamt hatte ich rund 20 Stunden Schlaf. Das Duell mit Robin war etwas Besonderes: Es war spannend und ich glaube auch für uns beide motivierend, denn unsere Herangehensweise war extrem unterschiedlich: Er ging voll ins Risiko, nahm Abkürzungen, fuhr viel auf Trails – und ich war das Gegenteil. Mein Motto: No risk. Deshalb bin ich fast immer Umwege über Asphalt gefahren. Insgesamt war Robins Strecke rund 250 Kilometer kürzer als meine. Unter den Fahrern, die am Ende in den Top 50 platziert waren, hatte ich die meisten Kilometer: 3700.“ Mehr Informationen gibt es hier unter: [www.transcontinental.cc](http://www.transcontinental.cc)

### DATEN KOMPAKT:

**Distanz:** 3700 Kilometer  
**Anstieg:** 46.000 Höhenmeter  
**Fahrzeit:** acht Tage, 16 Stunden und 30 Minuten





komme und die Muskeln warm werden, dauert es gefühlt ewig. In einem Zimmer kann ich den Radcomputer und das Smartphone laden, essen, meine Klamotten waschen und trocknen, die Wunden desinfizieren, mich warmhalten, besser schlafen – und erholter losfahren. Auf diese Art verliere ich einfach weniger Zeit. Und: Durch den guten Schlaf, auch wenn es nur 2:30 bis drei Stunden pro Nacht sind, bin ich tagsüber auch mental deutlich wacher. Die meiste Zeit über kann ich das Rennen fast schon genießen. Meine ‚Ride-Bike-Balance‘ verbessert sich durch diese geänderte Strategie enorm. Im Vorjahr war ich während des Rennens nach den ersten drei Tagen quasi dauermüde. Ich musste etliche Power-Naps, kurze Schlafpausen, machen und habe dennoch nachmittags teils Einbrüche erlebt. Jeden Tag habe ich ab 19 Uhr abends angefangen zu überlegen, wo ich heute schlafen werde. Ich musste vorher ausrechnen, wo ich gegen 24 oder ein Uhr nachts sein werde. So lange bin ich je weitergefahren. Über die Booking.com-App auf dem Handy habe ich mir dann je, während des Fahrens, ein Zimmer in einer Pension oder einem Hotel gebucht. Um vier Uhr morgens klingelte der Wecker. Aufstehen, weiterfahren. Tagsüber halte ich nur zum Einkaufen an Tankstellen, Bäckereien oder kleinen Supermärkten an.

## RENNRAD & MATERIAL

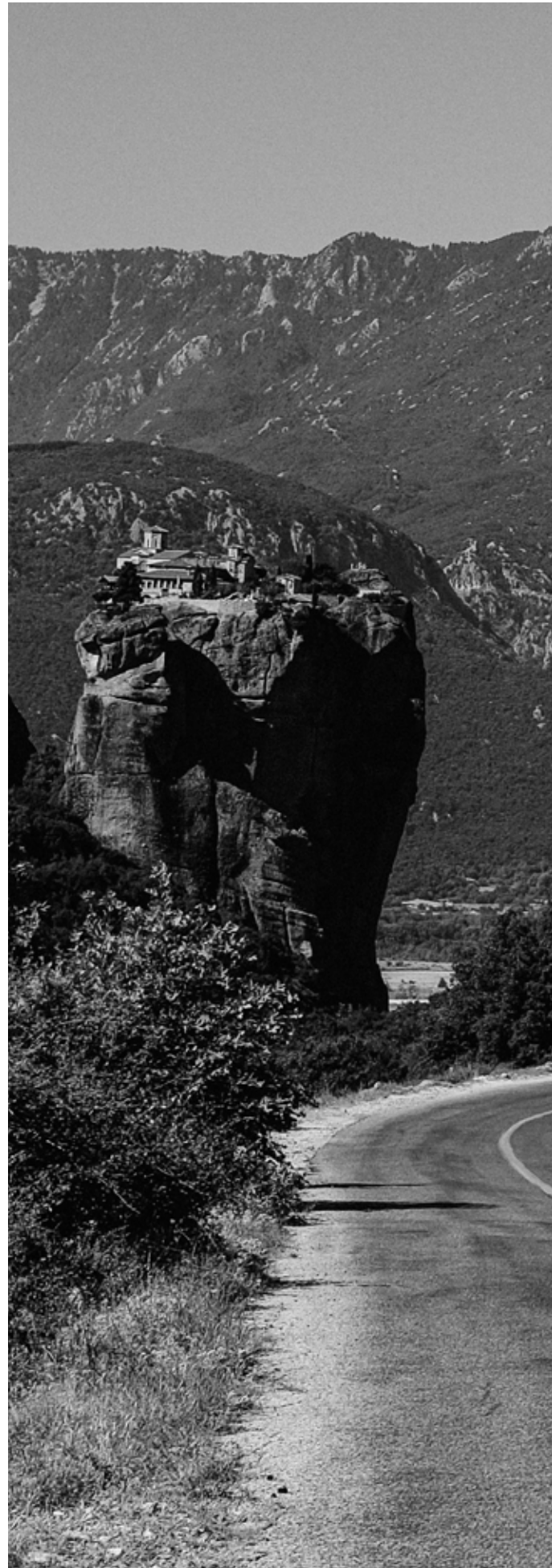
- » Rad-Modell: S-Works Roubaix, Modelljahr 2022
- » Laufräder: vorne Roval Terra – 28 Speichen sind für den Dynamo nötig – hinten Roval Alpiniste CLX
- » Dynamo: SonDelux 12 Nabendynamo
- » Taschen: Apidura Racing Long Top Tube Pack, 2 Liter Racing Frame Pack 4 Liter, Expedition Saddle Pack 9 Liter
- » Beleuchtung vorne: Supernova M99 Dy Pro
- » Beleuchtung vorne Backup: Supernova Airstream
- » Rücklicht: Garmin Varia plus zwei Stück Specialized Stix
- » USB-Ladeadapter: Apcon3000
- » Radcomputer: Garmin Edge 1040 Solar
- » Flaschenhalter: Specialized S-Works Carbon Zee Cage II, für einen einfachen seitlichen Zugriff
- » Reifen: Specialized Roubaix Pro, 28 Millimeter breit, Clincher
- » Schlauch: Specialized Turbo Schlauch
- » Schaltgruppe: Shimano Dura-Ace Di2
- » Übersetzung: 50/34 vorne, 11-34 hinten
- » Aero-Aufleger: Syntace C3





## Schlaf & Ernährung

Auch meine Ernährungsstrategie habe ich verändert: Ich hatte anfangs einen Kohlenhydrat-Elektrolytpulver-Vorrat für die ersten drei bis vier Tage dabei. Diesmal habe ich viel weniger Süßigkeiten beziehungsweise hochverarbeitete Lebensmittel gegessen, insgesamt nur eine Handvoll Snickers-Schokoriegel und ein einziges Croissant. Solches Zeug habe ich gezielt vermieden. Dafür habe ich jeden Tag BCAA-Eiweiß-Kapseln genommen – und ein paar Dosen Thunfisch täglich gegessen. Damit der Körper nicht in den Eiweißmangel kommt. Und: Ich habe kaum Cola getrunken, maximal eine am Tag. Stattdessen hatte ich ein paar Energy-Gels, die Koffein enthielten, dabei. Sechs Wochen vor dem Start habe ich mich auf einen Koffeinentzug gesetzt – damit der Effekt des Koffeins während des Rennens stärker ist. In meinen Trinkflaschen habe ich meist Dicksaft beziehungsweise Fruchtsirup und Wasser gemixt. Das ist auch eine Zuckerbombe, hat aber nicht so viel anderen Blödsinn drin wie zum Beispiel Limonaden. Meine Haupt-Kalorienquellen während des Rennens: frisches Brot, Fruchtsaft plus Eiweißquellen wie zum Beispiel Thunfisch aus der Dose.





## LANGDISTANZEN & ZEITFAHREN

Langzeit- vs. Kurzzeit-Belastungen: Nur sieben Wochen nach dem Zieleinlauf des Transcontinental Race absolvierte Christoph Strasser den „King of the Lake“. Das Event ist das größte Zeitfahren Europas. Die Strecke umfasst 47,2 Kilometer. Der Streckenrekord: 0:57:45,88 Stunden. Die kurze Belastung stellt einen enormen Kontrast zu jener des Ultradistanz-Rennens dar. Zu seinem Training konstatiert Christoph Strasser: „Auf das Zeitfahren habe ich mich nur drei Wochen lang speziell vorbereitet. Im Nachhinein bin ich echt froh, dass ich weniger als eine Stunde für die Strecke gebraucht habe. Die Belastung durch das Transcontinental Race spürt man noch monatelang. Die Strecke war in diesem Jahr härter: mehr Höhenmeter, mehr schlechte Straßen, mehr sehr steile Anstiege. Aber ich war besser vorbereitet – und habe deshalb weniger gelitten als im Jahr vorher. Es ist super gelaufen. Ich bin einfach meinen Rhythmus gefahren. Das Training: Ich habe ähnlich trainiert wie im Vorjahr. Wichtig waren etwa Sweetspot-Intervalle bei 90 bis 95 Prozent der Schwelle – also eher bei 90 als bei 95. Meine Grundlageneinheiten waren meist drei bis vier Stunden lang, ganz selten bin ich auch mal sieben oder acht Stunden gefahren. Die kürzeren Intervalle waren direkt an der Schwelle. Einheiten oberhalb der Schwelle habe ich vermieden, denn dadurch wird die Laktatproduktion stärker befeuert. High-Intensity-Intervalle wie etwa die bekannten 40/20 bin ich nur sehr selten gefahren und wenn, dann vor allem im Winter. Im Laufe der Saison werden die Intervalle dann länger und etwas weniger intensiv. Im Winter

fare ich noch immer viel auf dem Rollentrainer, aber ohne virtuelle Rennen. Für das Attersee-Zeitfahren bin ich kürzere und intensivere Intervalle gefahren – und immer nur auf dem Zeitfahrrad. In der aufrechteren Position auf dem normalen Rennrad kann man natürlich mehr Watt treten, deshalb muss man sich unbedingt an die tiefe Sitzposition auf dem Zeitfahrrad gewöhnen. In dieser Phase habe ich viele Sweetspot-Einheiten absolviert. High Intensity habe ich in diesem Zeitraum nicht gemacht, denn ich bin mit sehr schweren Beinen und recht erschöpft in die Vorbereitung gegangen. Nur während der drei letzten Einheiten vor dem Wettkampf bin ich die Intervalle oberhalb der Schwelle gefahren. Zum Beispiel: 4 × 4 Minuten, 6 × 4 Minuten, 8 × 4 Minuten im Bereich der Schwelle – das war eine typische Einheit. Oder Over-Unders: vier Minuten an der Schwelle und vier Minuten knapp darunter immer im Wechsel, ohne aktive Erholungspause dazwischen – und das für insgesamt 48 Minuten. Im Durchschnitt kam ich in der Vorbereitung auf das Transcontinental Race ab November auf 22,5 Trainingsstunden und 620 Kilometer pro Woche.“ Konkrete Empfehlungen lassen sich auch aus den Forschungsergebnissen von Almquist et al. aus dem Jahr 2020 ableiten. Die Wissenschaftler beschrieben den Effekt von drei Sätzen von dreimal 30 Sekunden maximaler Sprints mit je vier Minuten Pause bei einer ansonsten „normalen“ vierstündigen Grundlagenfahrt. Sie verglichen für ihre Studie eine solche mit einer gleich langen und gleich intensiven Trainingseinheit ohne sowie mit je fünf Minuten langen Sprints. Die acht Probanden waren alle sehr gut trainiert: Sie wiesen maximale Sauerstoffaufnahmen von um 70 Milliliter pro Kilogramm und Minute auf. Die Ergebnisse wurden zum einen anhand der Leistungsdaten und zum anderen „direkt“ mittels Muskel-Biopsien, ergo der Entnahme von Muskelmaterial, ermittelt: Die kurzen Intervalle führten zu einer um durchschnittlich 14 Prozent erhöhten mittleren Leistung in Watt, einer längeren Zeit oberhalb 90 Prozent der VO<sub>2</sub>max-Schwelle, längeren Cortisol-Antworten und einem deutlicheren Anstieg des Testosterons. Das GA<sub>2</sub>, das Grundlagenausdauertraining 2, bezeichnet den Bereich zwischen dem „normalen ruhigen“ Grundlagenbereich und der anaeroben Schwelle. Als Sweetspot wird der Bereich zwischen 88 und 94 Prozent der FTP bezeichnet. Die Namensgeber des „Spots“, Coggan und Hunter, geben ihn als zwischen dem Tempo- und dem Laktatschwellen-Bereich gelegen an. Das Ziel des Sweetspot-Trainings: Die Muskelstärke und die Ermüdungsresistenz zu verbessern beziehungsweise zu erhöhen. Das GA<sub>2</sub>-Training wird seit „jeher“ in einem ähnlichen, doch deutlich „breiteren“ Bereich angesiedelt und ebenfalls für intensive Intervalltrainings zur Verbesserung der Tempohärte und der Schwelle verwendet.



Hinsichtlich der Streckenwahl prägen die beiden extrem unterschiedlichen Herangehensweisen das Rennen: Robin ist smart und risikofreudig unterwegs – ich wähle meine Routen sehr viel konservativer und sicherheitsbedachter. Er nimmt kürzere und riskantere Routen, die oftmals über Offroad-Passagen führen. Ich nehme Umwege in Kauf, um auf ausgebauten Asphaltstraßen fahren zu können. Entsprechend meiner Materialwahl: Wie im Vorjahr bin ich auf einem Specialized-Roubaix-Endurance-Rennrad mit 28 Millimeter breiten Reifen unterwegs. In Bosnien bekommt Robin Materialprobleme. Er muss sich in einem Radladen neue Reifen kaufen. Aber auch danach ist der Abstand zwischen uns gering. Sieben Tage nach dem Start erreiche ich die griechische Grenze. Ich habe einen guten Vorsprung – dachte ich. Doch Robin findet mal wieder eine smarte Abkürzung: Er überquert nachts einen hohen Berg über einen schmalen Schotterpfad. Davor hatte er rund sechs Stunden Rückstand. Danach liegt er nur noch drei Kilometer hinter mir. Aber: Ich habe gerade 2:30 Stunden lang geschlafen. Und er ist die ganze Nacht durchgefahren. Mir ist klar: Er muss noch einmal schlafen. Mein Vorsprung wird wachsen. Und so kommt es. Ich liege bald fünf Stunden vor ihm. Aber der härteste Teil des Rennens liegt noch vor mir: Die finalen 150 Kilometer sind mit Abstand die brutalsten. Der Grund: die Strecke. Es geht nur steil bergauf oder steil bergab – auf schmalen schlaglochdurchlöcherten Schotterpfaden. Dies ist das Finale. Vor dem Start wusste keiner von uns,



## MATERIAL & PACKLISTE

„Insgesamt hatte ich drei Defekte, den ersten auf einem 45 Kilometer langen Gravel-Abschnitt in Albanien. Ich bin 28 Millimeter breite Specialized-Roubaix-Pro-Reifen mit Schläuchen mit 6,5 bis sieben bar gefahren. Die meisten anderen Teilnehmer nutzten Tubeless-Systeme – aber fast alle hatten im Laufe der Strecke Probleme damit. Meine Packliste war dieselbe wie im Vorjahr, nur hatte ich diesmal keine Badehose dabei, aber dafür einen Ventil-Adapter, um die Reifen an Tankstellen aufpumpen zu können. Das ist ja eigentlich logisch, aber bei meiner ersten Teilnahme habe ich einfach nicht daran gedacht – ein klassischer Rookiefehler“, sagt Christoph Strasser. Tests von Bikepacking-Material wie Schlafsäcke, Zelte und mehr finden Sie in unserem großen digitalen Gravel-Sondermagazin unter: [www.bit.ly/rennrad-magazin-shop](http://www.bit.ly/rennrad-magazin-shop)

### PART 1 // BEKLEIDUNG

- » Thermomütze
- » Thermo-Wintertrikot
- » Regenjacke
- » Baselayer
- » Ersatzsocken
- » Ersatz-Bib-Short
- » Beinlinge
- » Armlinge
- » Winterhandschuhe
- » Latexhandschuhe als Regenschutz
- » Reflektorweste und -streifen
- » Biwaksack
- » Schlafsack

### PART 2 // ZUBEHÖR & ERSATZTEILE

- » zwei Ersatzschläuche und Reifenheber
- » Rahmenpumpe
- » Minitool und Inbusschlüssel
- » Ersatz-Batterie
- » Schalttauge
- » Kette und Verbindungsglied
- » Pedalplatten
- » Kabel und Gummiring
- » Reifenstück und Flickzeug
- » Messer
- » DryFluid-Kettengleitstoff
- » Ersatzspeichen mit Nippeln
- » Kabelbinder
- » Mini-Radschloss
- » Airstream-Supernova-Licht als Ersatz
- » Ladegerät für die Schaltung

### PART 3 // TECHNIK

- » zwei Specialized-Stix-Rücklichter
- » Garmin-Varia-Radar-Rücklicht
- » Garmin Edge 1040 Solar
- » Powerbank und USB-Kabel
- » durchsichtige photochromatische Brille
- » Trillerpfeife und Pfefferspray gegen Hunde
- » Ohrstöpsel mit Kabel
- » Ventil-Adapter

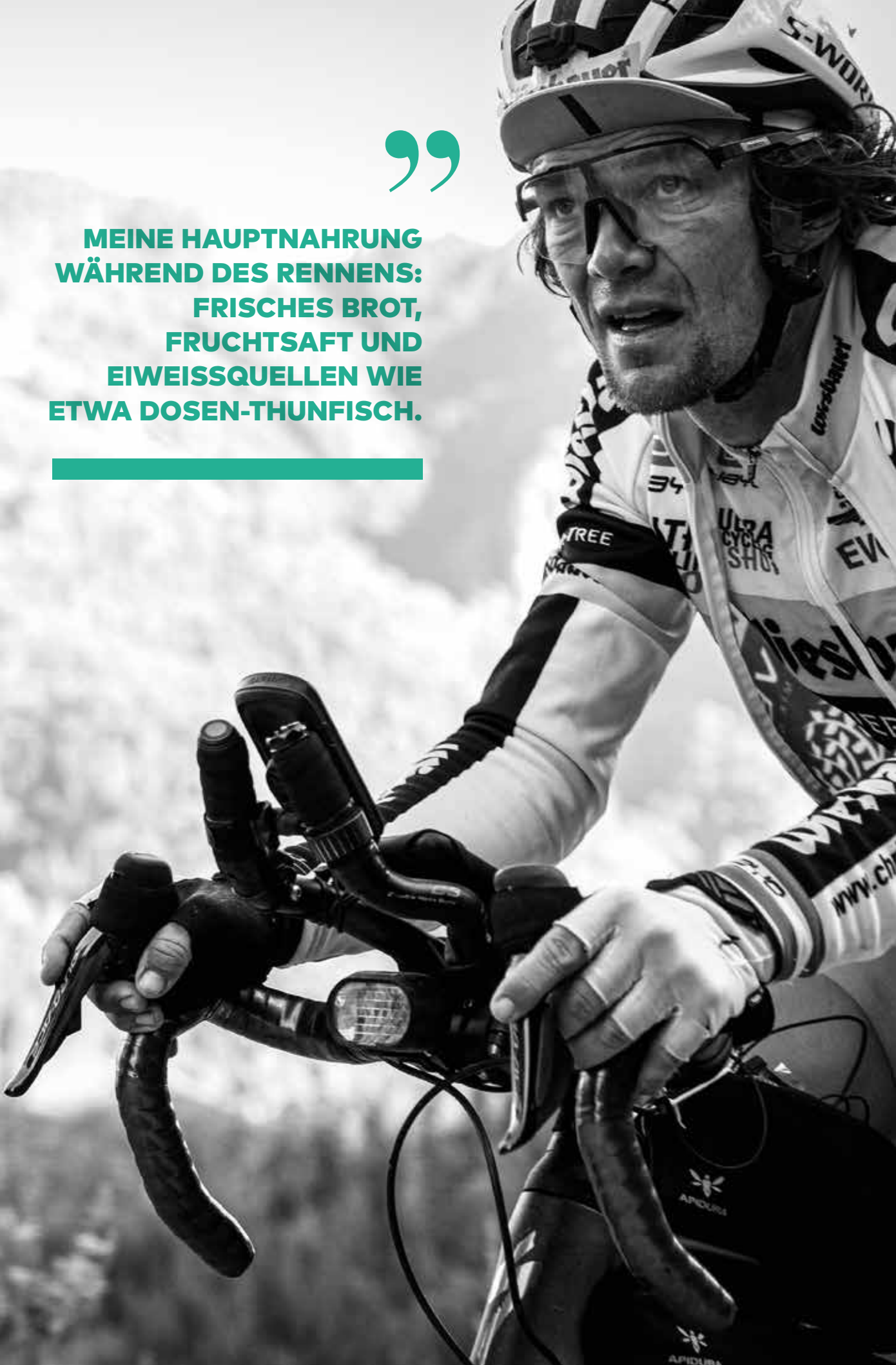
### PART 4 // ERNÄHRUNG & HYGIENE

- » Baby-Feuchttücher
- » vorgeschnittenes Tape
- » desinfizierende Tücher
- » Covid-Test und Maske
- » Sonnenspray
- » gekürzte Zahnbürste und Zahnpasta
- » AG1-Reisepaket
- » Notfall-Snacks
- » zwei 0,75- und eine Ein-Liter-Flasche und Energie-Gels
- » Tabletten: Wasserdesinfektion, Magentabletten, Salz
- » Sitzcreme

”

**MEINE HAUPTNAHRUNG  
WÄHREND DES RENNENS:  
FRISCHES BROT,  
FRUCHTSAFT UND  
EIWEISSQUELLEN WIE  
ETWA DOSEN-THUNFISCH.**

---



# LANGSTRECKEN-EVENTS – EINE AUSWAHL

## BÖLCHEN-BREVET

300 Kilometer, 3300 Höhenmeter. Der Start erfolgt in Freiburg im Breisgau. Es geht unter anderem über den Belchen und ins Schweizer Jura. Die Veranstalter des „Audax Randonneurs Allemagne Breisgau“ richten während jeder Saison noch etliche andere Brevets mit 200 bis 600 Kilometern Länge aus – darunter ist auch die mehr als 600 Kilometer lange Fahrt vom Breisgau nach Frankreich zum legendären Mont Ventoux. Datum: 04.05.2024. Infos: [www.ara-breisgau.de/brevets](http://www.ara-breisgau.de/brevets)

## MALLORCA 312

Sechs Minuten – so lange dauerte es, bis das größte Jedermann-Rennen Spaniens, Mallorca 312, ausgebucht war. Einmal um die ganze Insel verläuft die Strecke des mallorquinischen Ultramarathons. 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: Playa de Muro in der bekannten Bucht von Alcúdia. Alle drei Strecken führen über den höchsten Pass der Insel, den Puig Major auf knapp 900 Metern, durch das Tramuntana-Gebirge und entlang der Südwestküste. Für den Autoverkehr sind die Straßen während des Rennens gesperrt. 2024 findet das Event am 27. April zum elften Mal statt. Weitere Informationen: [www.mallorca312.com](http://www.mallorca312.com)

## MECKLENBURGER SEENRUNDE

Das Event existiert seit 2014 – und zog in diesem Jahr bereits 3500 Teilnehmer an. Die längste Strecke führt über 300 Kilometer und beinhaltet rund 1600 Höhenmeter. Start und Ziel ist in Neubrandenburg. Man bewegt sich dabei zwischen 15 und 142 Metern über der Meereshöhe. Das Startgeld beträgt zwischen 139 und 159 Euro. Datum: 24. und 25. Mai 2024. Gestartet werden kann zwischen 20 Uhr am 24. und sieben Uhr am 25. Mai. Weitere Infos: [www.tinyurl.com/seen-runde](http://www.tinyurl.com/seen-runde)

## VÄTTERNRUNDAN

Auf 315 Kilometern einmal um den See Vättern – diese Runde in Schweden gilt als das längste Jedermann-Rennen Europas. Allerdings werden nur die Zeiten aller Teilnehmer erfasst, ohne dass es eine Wertung gibt. Im Jahr 1966 fand das Rennen zum ersten Mal statt. Der Start erfolgt nachts. Die Teilnehmer kommen aus mehr als 40 Nationen. Im Vorjahr waren rund 2000 deutsche Fahrer am Start. Der Startort heißt Motala. Von dort aus führt die Strecke einmal im Uhrzeigersinn um den zweitgrößten See Schwedens. Insgesamt beinhaltet das Rennen rund 1500 Höhenmeter. Neben der Langdistanz stehen auch zwei kürzere Strecken zur Auswahl: je 150 und 100 Kilometer lang. Am kürzesten Rennen dürfen nur Frauen teilnehmen. Der Termin 2024: 14. und 15. Juni. Weitere Informationen unter: [www.vatternrundan.se](http://www.vatternrundan.se)

## RHÖN 300

300 Kilometer und rund 5200 Höhenmeter – diese Runde durch die Rhön ist schön und hart und eine ultimative Herausforderung. Es gibt keine Zeitwertung, aber eine Mindestgeschwindigkeit von 20 Stundenkilometern. Der Start- und Zielort: Schondra. Von dort aus führt die Strecke auf schmalen und verkehrsarmen Straßen durch die Hessische, die Bayerische und die Thüringische Rhön. Die maximale Teilnehmerzahl: 700. Datum: 03.08.2024. Weitere Infos: [www.rhoen300.de](http://www.rhoen300.de)

## TOUR DU MONT BLANC

Sie gilt als der härteste Radmarathon der Welt: die Tour du Mont Blanc. Wie der Name schon sagt, steht der höchste Berg Europas im Mittelpunkt dieses extrem anspruchsvollen Events. Die Streckendaten: 338 Kilometer, 8500 Höhenmeter. Der Start- und Zielort: der Col des Saïsiés auf 1650 Metern Höhe. Von dort aus führt die Strecke durch Frankreich, die Schweiz und Italien – und unter anderem über den Col de la Forclaz, den Col du Grand-Saint-Bernard, den Petit-Saint-Bernard und den Cormet de Roselend. Es besteht die Möglichkeit, auch zu zweit im Team teilzunehmen und sich die Gesamtstrecke aufzuteilen. Gewechselt wird dann auf dem Col du Grand-Saint-Bernard. 2024 findet der Extrem-Radmarathon am 20. Juli statt. Es ist die 14. Auflage des Events. Weitere Informationen unter: [www.letourdumontblanc.fr](http://www.letourdumontblanc.fr)

was auf uns zukommt. Denn zu dieser Passage gab es vorher keine Informationen, weder vom Veranstalter noch durch Programme wie Google Street View. Wenn es keine Bilder von einer Region gibt, ist das immer ein schlechtes Zeichen. Es wurde ein Albtraum. Es ist dunkel. Ich bin mitten im Nirgendwo und allein mit meinen Emotionen: Ich koche vor Wut. ‚Warum muss man Rennradfahrer über solche Mountainbike-Trails schicken?‘ Stunden später. Es ist hell, es ist heiß, es sind die letzten 15 Kilometer. Ich bin am Stadtrand von Thessaloniki. Die Gegend ist besonders: Es geht immer noch ständig hoch oder runter. Die Rampen sind meist kurz, aber beinahe unfahrbar steil. Auch die Abfahrten ins Stadtzentrum sind brutal steil: schmale Gassen, spiegelglatte Pflastersteine, 25 Prozent Neigung. Der Weg ist so steil, dass ich absteige und schiebe. Jetzt, so kurz vor dem Ziel nach all den Strapazen gehe ich mehr, als dass ich fahre. Irgendwann trennt mich noch ein letzter langer Anstieg von der finalen Abfahrt und dem Ziel. Der Berg ragt vor mir auf wie eine Wand. Ich schiebe mein Rad bergan. 200, 300, 400 Meter. Ich drehe ein kurzes Video und poste es auf Instagram. Die Hauptaussage: „Mir is schon ois wurscht. I schiab die Hittn bis ins Zül.“ Auf Hochdeutsch: „Mir ist schon alles egal. Ich schiebe die Hütte, ergo das Fahrrad, bis zur Ziellinie.“ Ich bin wie im Tunnel. Nicht mehr denken, einfach nur noch vorwärtskommen. Jeden Meter muss ich mir erkämpfen. Bis oben. Dann, irgendwann, sehe ich das Ziel vor mir. Nach acht Tagen, 16 Stunden und 30 Minuten. //



### FICHKONA

611 Kilometer. Die Fichkona ist extrem – und eine Radfernfahrt vom Fichtelberg in Sachsen bis zum Kap Arkona an der Ostsee. Im Jahr 1998 wurde der Radmarathon zum ersten Mal ausgetragen. Gestartet wird in mehreren Leistungsgruppen. Der Anspruch ist, die Strecke inklusive aller Pausen innerhalb von 24 Stunden zu bewältigen. Eine Rangliste gibt es allerdings nicht, die Fichkona ist kein Rennen. Der Termin 2024: 8. Juni. Weitere Informationen unter: [www.fichkona-sports.de](http://www.fichkona-sports.de)

### ISTRIA 300

Es ist einer der letzten Radmarathons in der Saison – und einer der härtesten: Istria 300 in Kroatien. Der Start- und Zielort: der Badeort Poreč an der Adriaküste. Die Daten der Langstrecke: 300 Kilometer, 5400 Höhenmeter. Das Zeitlimit: zwölf Stunden. Im Jahr 2021 fand der Radmarathon zum ersten Mal statt. Seitdem nahm die Anzahl der Teilnehmer enorm zu. Bei der dritten Auflage im Oktober 2023 gingen bereits rund 3000 Teilnehmer an den Start. Seit der ersten Auflage waren die Bedingungen jedes Jahr sehr sommerlich. Die Strecke führt von Poreč an der Küste Istriens gegen den Uhrzeigersinn auf die andere Seite der Halbinsel, von dort aus hinein in die Berge und durch kleine Dörfer und anschließend vorbei an Olivenhainen wieder zurück in Richtung Adriaküste. Datum: 28. September 2024. Infos unter: [www.istria300.com](http://www.istria300.com)



# TRANS FORMATION

RADPROFI > TRIATHLET

**Vom Radprofi zum Profi-Triathleten: Ruben Zepuntke galt als eines der größten Radsporttalente Deutschlands. Heute ist er einer der besten Triathleten. Ein Porträt.**

**Text:** Frederik Böna **Fotos:** Julius Jacoby, Hieronymus Rönneper

**4** 8, 49, 50 km/h – er „liegt“ auf seiner Triathlon-Maschine, tritt und weiß: Er ist am schnellsten. Er kommt immer näher an den Führenden heran. Dies ist seine Disziplin: das Radfahren. Das Schwimmen und das Laufen musste er erst „lernen“. Darin ist er ein Neuling, ein „Anfänger“. Denn: Er ist ein Umsteiger. Erst seit einem Jahr ist er Triathlet, erst seit ein paar Monaten Profi. Kurz vor der zweiten Wechselzone sieht er ihn vor sich: Jan Frodeno, den dreimaligen Sieger der Ironman-WM auf Hawaii. Der erfolgreichste Triathlet der Welt hat nur noch wenige Sekunden Vorsprung. Die Distanz der Radstrecke des Triathlon Buschhütten: 41,9 Kilometer. Seine Zeit: 52:48 Minuten. Seine Durchschnittsgeschwindigkeit: 47,6 km/h. 33 Sekunden schneller als Frodeno. Es ist die Tagesbestzeit. Er springt von seinem Zeitfahrrad, rennt in die Wechselzone, stellt sein Rad ab, reißt sich den Helm vom Kopf, zieht seine Laufschuhe an und sprintet los. Nur noch einer läuft vor ihm her: der erfolgreichste Triathlet der Welt. Der Triathlon Buschhütten 2019 ist sein erster als Profi. Rückblende: Ein Jahr zuvor nimmt er an seinem ersten Triathlon in Steinfurt über die Olympische Distanz teil. Und gewinnt. Wie auch die nächsten Triathlon-Wettkämpfe, bei denen er startet. Er ist zu gut für die Amateurszene. Mehrere Triathleten und Trainer – darunter auch Philipp Seipp, der Trainer von Laura Philipp und Sebastian Kienle – raten ihm, eine Profi-Lizenz zu lösen. Sie sehen das Potenzial in ihm. Ruben Zepuntke glaubt ihnen: Er beantragt eine Profi-Lizenz. Es ist ein Neuanfang. Eine Transformation. Vom Radfahrer zum Triathleten. Denn: Dies ist bereits sein zweiter Beginn einer Karriere als Profi-Sportler. In seiner ersten war er: Radprofi.

RUBEN ZEPUNTKÉ



## Der Weg zum Radprofi

„Eigentlich hatte ich gar keinen Bezug zum Radsport. Mein Vater hat nur ab und zu die Tour de France im Fernsehen verfolgt. Meine Eltern haben Handball gespielt. Zu Ausdauersportarten gab es bei uns in der Familie keine Berührungspunkte. Als Kind hat mich mein bester Freund mal auf seinem Rennrad fahren lassen. Da war ich vor allem von der Geschwindigkeit bergab begeistert. Wirklich inspiriert hat mich aber die siebte Etappe der Tour de France 2005 in Karlsruhe. Meine Eltern und ich waren auf dem Weg zum Gardasee und haben dort einen kurzen Zwischenstopp gemacht. Mich haben die Fahrer, die vielen Zuschauer und die ganze Atmosphäre extrem beeindruckt. Auf dem Rückweg habe ich mir dann von meinem Taschengeld mein erstes Rennrad gekauft.“

Mit 14 Jahren nimmt er an seinen ersten Radrennen teil. In jenem Jahr gewinnt er mehr als 20 Rennen. 2008, mit 15 Jahren, holt er seine erste DM-Medaille – in der Team-Verfolgung auf der Radrennbahn. Seine Erfolge 2010: deutscher Meister in der Team-Verfolgung und Fünfter bei den Olympischen Jugendspielen in Singapur. 2011 wird er zweifacher deutscher Junioren-Meister: auf der Bahn in der Team-Verfolgung und auf der Straße im Einzelzeitfahren. Bei der Niedersachsen-Rundfahrt fährt er auf Rang zwei, bei Paris-Roubaix auf Platz fünf. Für die Saison 2012 bewirbt er sich beim niederländischen Continental Team, der Nachwuchs-Equipe der WorldTour-Mannschaft Rabobank – und bekommt einen Vertrag. Durch die Nähe Düsseldorfs zur Grenze verbringt er ohnehin viel Zeit in den Niederlanden und spricht seit seiner Schulzeit Niederländisch. Es ist ein Wechsel zum damals wohl ambitioniertesten und professionellsten Nachwuchsteam überhaupt. Nur in Ausnahmefällen nimmt die sportliche Leitung ausländische Talente unter Vertrag. „Mit diesem Wechsel war eigentlich klar, dass ich Profi werde, wenn nichts Außergewöhnliches passiert. Das Team war extrem professionell und gut organisiert. Wir wurden zwar gefordert, aber vor allem gefördert. Wahrscheinlich gab es für junge Fahrer keine bessere Ausbildung als dort. Es gab gar nicht viel Spielraum für Fehler, so gut organisiert und geregelt war alles. Im Nachhinein war es das professionellste Team, für das ich je gefahren bin. Eigentlich konnten alle Fahrer des Teams danach auch immer ohne Probleme in die WorldTour wechseln.“ Nach der Saison 2013 wird das Team jedoch dem niederländischen Radsportverband angegliedert und bildet von da an nur noch einheimische Fahrer aus. Ruben Zepuntke braucht eine neue Mannschaft. Er wechselt zum US-amerikanischen Bissell Development Team, der heutigen Equipe Hagens Berman Axeon. In der Saison 2014 startet er bei allen großen US-Etappenrennen – und holt seinen bis dahin größten Sieg: Im Finale der ersten Etappe der Tour of Alberta attackiert er auf der Zielgeraden – und kommt durch. Es ist sein bis dahin größter Erfolg. Im Gesamtklassement belegt er am Ende Platz drei. Direkt danach erfüllt sich sein Traum: Er wird Radprofi. Er unterschreibt einen Vertrag beim amerikanischen WorldTour-Team Cannondale-Garmin. Mit 22 Jahren wechselt er in die höchste Liga des Radsports. „Es war ein sehr großer Schritt für mich. Ich hatte mir meinen Kindheitstraum erfüllt und bin auf einmal mit den größten Radsportlern überhaupt gefahren. Teilweise war ich aber auch überfordert. Bei den Rennen war alles sehr gut organisiert, aber ansonsten haben wir einfach unser Geld bekommen und mussten uns um fast alles selbst kümmern:



RUBEN ZEPUNTKE

## Der Athlet

Ruben Zepuntke wurde am 29. Januar 1993 in Düsseldorf geboren. Im Alter von fünf Jahren beginnt er zunächst mit Feld- und Hallenhockey. Er läuft für die westdeutsche Auswahlmannschaft auf und ist dort Kapitän. Im Jahr 2005 macht er mit seinen Eltern auf dem Weg zum Gardasee einen Zwischenstopp in Karlsruhe, als dort die siebte Etappe der Tour de France endet. Das Erlebnis inspiriert ihn: Kurz danach kauft er sich von seinem Taschengeld ein Rennrad. Mit 14 Jahren nimmt er an seinen ersten Radrennen teil – und gewinnt bereits in seinem ersten Jahr über 20 Rennen. Er kommt in den NRW-Kader, kurz danach in die Nationalmannschaft. Er wird mehrfacher Deutscher Juniorenmeister auf der Bahn und 2011 im Einzelzeitfahren auf der Straße. 2012 wechselt er in die niederländische Rabobank-Development-Mannschaft und zwei Jahre später zum US-amerikanischen Bissell Development Team, der heutigen Equipe Hagens Berman Axeon. 2015 wechselt er zum US-amerikanischen Team Cannondale-Garmin in die WorldTour. Nach zwei Jahren verlängert die sportliche Leitung seinen Vertrag nicht und er wechselt zum Development Team Sunweb. Ein Jahr später beendet er mit 24 Jahren seine Karriere als Radprofi. Seit der Saison 2019 ist er Profi-Triathlet. Seine größten Erfolge: Platz eins beim Bonn Triathlon 2019, Dritter bei der DM über die Mitteldistanz 2019, Rang drei beim Ironman 70.3 Kraichgau 2022, ein Sieg beim Trumer Triathlon in Österreich 2022 über die Mitteldistanz und Rang sechs beim Ironman Arizona 2022. Seine Mutter Klaudia Zepuntke ist seit 2014 Bürgermeisterin der Landeshauptstadt Düsseldorf. Auch er selbst lebt noch dort. Weitere Informationen über ihn finden Sie auf seiner Homepage unter: [www.zepuntke.com](http://www.zepuntke.com)





Leistungsdiagnostik, Flüge, Trainingslager, Trainer. Es war super, in einem amerikanischen Team zu fahren, und wir Fahrer hatten untereinander eine tolle Stimmung. Aber als junger Fahrer hätte ich mehr Struktur und Unterstützung gebraucht. Beim Rabobank Development Team war das völlig anders, da gab es viel mehr Regeln, die zwar sehr streng waren, uns jungen Fahrern aber geholfen haben.“ Februar 2016: die letzte Etappe der Tour de la Provence. Das Hauptfeld ist zusammen. Die Straße ist breit – und verläuft geradeaus. Ein starker Seitenwind weht. Immer wieder reißt das Fahrerfeld auseinander. Eine Welle geht durch das Peloton – es kommt zum Massensturz. Ruben Zepuntke reißt seinen Lenker herum, rast in eine Wiese und auf einen Baum zu. Kurz vor dem Aufprall reißt er seinen Arm schützend vors Gesicht. Dann knallt es – und der Arm bricht. Im Krankenhaus stellt sich heraus, dass die Nerven verletzt sind. Er fällt monatelang aus. Erst gegen Ende der Saison ist er wieder in Form – zu spät. Sein Vertrag wird nicht über die Saison hinaus verlängert. „Die ganze Zeit hieß es, dass ich mir keine Sorgen um einen neuen Vertrag machen muss. Dass man weiter Vertrauen in mich und mein Talent hat. Doch am Ende der Saison war plötzlich alles anders. Dabei hatte man mir eigentlich sogar die Tour-de-France-Teilnahme als langfristiges Ziel zugesichert. Nach meiner Verletzung haben die Sportlichen Leiter mich einfach fallen gelassen. Obwohl ich extrem hart dafür gearbeitet habe, um wieder zurückzukommen. Beim Team Sky gab es damals Stufen-Pläne,



wie Fahrer nach Verletzungen wieder ins Renngeschehen zurückkommen können. Für mich hat sich damals von den Sportlichen Leitern eigentlich niemand interessiert. Diesen Umgang fand ich sehr enttäuschend. Ich war mir absolut sicher, dass mein Vertrag verlängert wird, und habe das geglaubt, was mir die Sportlichen Leiter immer gesagt haben. Deswegen habe ich mich auch während der Saison zunächst gar nicht mit dem Wechsel beschäftigt. Es war ein Schock für mich. Mein großes Ziel, als Düsseldorfer beim Tour-de-France-Start 2017 in meiner Heimatstadt dabei zu sein, war plötzlich nicht mehr erreichbar. Ein Angebot eines WorldTour-Teams bekam ich nicht, deswegen bin ich zum Development Team Sunweb in die Pro Series gewechselt. Für mich war das ein extrem großer Rückschritt, auch mental. Man hat mir zwar die Perspektive geboten, durch gute Leistungen ins Profi-Team aufzusteigen, aber eigentlich hatte ich zu diesem Zeitpunkt insgeheim schon mit dem Radsport abgeschlossen. Ich kam nicht damit klar, dass ich nicht beim Tour-Start in Düsseldorf dabei sein konnte – und dass sich die Sportlichen Leiter bei Cannondale einfach nicht an Absprachen gehalten haben. Ich wollte einfach nicht mehr von irgendwelchen Teamstrukturen abhängig und nach einem weiteren Sturz zum Saisonauftakt auch keinem so großen Sturzrisiko mehr ausgesetzt sein.“ Die Motivation und die Leidenschaft sind weg. Das Training fällt ihm schwer. Er fährt nur eine Saison für das Development Team Sunweb. Ohne sportliche Erfolge, weit weg von seiner Top-Form. Es folgt: das Karriereende als Radprofi – mit nur 24 Jahren. „Rückblickend hatte ich damals eindeutig die Symptome einer Depression. Seit meiner Kindheit hat der Radsport einen sehr großen Teil meines Lebens ausgemacht. Meine Ziele waren die Tour de France und der internationale Durchbruch als Radprofi. Plötzlich war all das vorbei. Damit kam ich überhaupt nicht klar. Als dann mein Vertrag auslief, wurde mir bewusst, dass meine Karriere als Radprofi vorbei ist. Dadurch ging es mir noch schlechter.“

### **Neue Motivation & neue Ziele**

Ihm fehlt ein Ziel. Sein Alltag hat ohne das tägliche Training keine Struktur mehr. Erst nach ein paar Wochen beginnt er wieder mit dem Sport. Er will etwas anderes machen, sich ablenken. Er fängt an, regelmäßig schwimmen zu gehen. Schon als kleines Kind liebte er das Wasser. „Für meine Mutter war das manchmal ein Problem. Auch als ich noch nicht schwimmen konnte, bin ich oft einfach ins Wasser gesprungen. Sie musste mich dann immer wieder rausziehen. Ich konnte mich eigentlich schon immer relativ schnell im Wasser bewegen, obwohl ich früher nie ein Schwimmtraining hatte.“ Auch während seiner Karriere als Radprofi geht er an Ruhetagen gerne schwimmen. In der Saisonpause joggt er manchmal. Der Triathlon-Sport ist für ihn als Ex-Radprofi daher naheliegend. Fasziniert hat er ihn immer. Schwimmen, Radfahren, Laufen – er hält den Triathlon-Sport schon als Radprofi für anspruchsvoller als den Radsport. Bereits da hat er das Ziel, irgendwann an einem Triathlon teilzunehmen. Es ist ein langfristiges Ziel. Doch jetzt – viel früher als gedacht – hat er plötzlich die Zeit dafür. Im Herbst 2017 beginnt er mit dem Triathlon-Training – und beschließt, an Wettkämpfen teilzunehmen. „Ich war immer noch extrem enttäuscht darüber, dass meine Karriere als Radprofi so früh vorbei war. Ich wusste, dass ich talentiert bin, und war der Meinung, dass ich in den Profi-Rad-

sport und zur Tour de France gehöre. Es war eine einmalige Chance für mich, als Düsseldorfer in meiner Heimatstadt bei der Tour zu starten. In der Stadt, in der meine Mutter Bürgermeisterin ist. Das Triathlon-Training und anfangs vor allem das Schwimmen haben mir geholfen, meine Enttäuschung zu verarbeiten. Das Training gab mir wieder Struktur im Alltag. Ich konnte immer besser mit meinen negativen Gedanken umgehen und habe mich so immer mehr aus meinem Tief herausziehen können. Dabei war es anfangs extrem hart. Die erste Bergwertung der Tour 2017 war nicht weit von mir zu Hause entfernt. Jede Trainingsrunde mit dem Rad führte mich dort entlang und ich wurde daran erinnert.“ Er trainiert sich selbst – und wird schnell besser. Ein- bis zweimal pro Woche geht er schwimmen, zweimal laufen, vier- oder fünfmal fährt er Rad. 2018: sein erster Wettkampf, der Mettmanner Duathlon. Er gewinnt – mit einem neuen Streckenrekord. 44 Kilometer Radfahren und 15 Kilometer Laufen in 2:01:10 Stunden. Ein Monat später: sein erster Triathlon, in Steinfurt. Er startet über die Olympische Distanz – und siegt. Noch ist der Triathlon-Sport nur ein Hobby für ihn. Doch: Ein paar Monate später ist er Profi. „Letztendlich war das relativ unspektakulär. Jeder kann für 300 Euro einfach eine Profi-Lizenz lösen und ist dann offiziell ‚Profi‘. Das war mir im Vorfeld gar nicht bewusst. Doch mir hat es auch



# TRANSFORMATION

## Ruben Zepuntke – Trainingseinheiten

<b>Montag</b>	<b>Schwimmen</b> 1 Stunde 5000 Meter	<b>Laufen</b> 60 Minuten mit 6 x 30 Sekunden Uphill 14 Kilometer	
<b>Dienstag</b>	<b>Schwimmen</b> 1 Stunde 4500 Meter	<b>Laufen</b> 40 Minuten 10 Kilometer	
<b>Mittwoch</b>	<b>Schwimmen</b> 1 Stunde 5000 Meter	<b>Laufen</b> 90 Minuten 20 Kilometer	<b>Radfahren</b> 2 Stunden mit 6 x 6 Minuten HIIT mit je rund 420 Watt
<b>Donnerstag</b>			<b>Radfahren</b> 5 Stunden mit 4 x 20 Minuten im Sweetspot- Bereich mit je 345 Watt, TF: 80 – 100 U/Minute
<b>Freitag</b>	<b>Schwimmen</b> 1 Stunde 5000 Meter	<b>Laufen</b> 60 Minuten 14 Kilometer	<b>Radfahren</b> 2 Stunden Grundlage
<b>Samstag</b>		<b>Laufen</b> 28 Kilometer Grundlage mit 3 x 5 Kilometern im Sweet-Spot	<b>Radfahren</b> 1:30 Stunden Grundlage
<b>Sonntag</b>	<b>Schwimmen</b> 1 Stunde 4500 Meter		<b>Radfahren</b> 3:30 Stunden, TF: 80 – 100 U/Minute

## Die VO2max

Die maximale Sauerstoffaufnahme ist die maximale Sauerstoffmenge, die vom Körper während einer maximalen Ausbelastung aufgenommen werden kann. Die Angabe erfolgt in Milliliter Sauerstoff pro Minute. Der nicht Sport treibende Durchschnittsmensch weist eine VO2max von rund 40 bis 45 Millilitern pro Minute und Kilogramm Körpergewicht auf. Profi-Radsportler weisen durchschnittliche VO2max-Werte zwischen 74 und 88 auf. Lance Armstrong soll einen Wert von 85 gehabt haben – der dreimalige Tour-de-France-Sieger Greg LeMond einen von 92,5. Oskar Svendsens „Fabelwert“ lag, im Alter von 18 Jahren, noch einmal um fünf Prozent höher. 2012 absolvierte er einen Leistungstest, der in die Geschichte – zumindest jene der Trainingswissenschaft – einging. Er erreichte dabei eine maximale Sauerstoffaufnahme von 96,7 Millilitern pro Kilogramm, der höchste je gemessene Wert. Die VO2max wird dadurch trainiert, dass man viel Sauerstoff im Training umsetzt – entweder mit harten Intervallen oder durch ein Steigern des Umfangs mit mäßigen bis geringen Intensitätsgraden. Die harten Intervalle fordern und fördern das Pump-Volumen des Herzens. Denn auch dieses ist ein Muskel, der sich an Reize anpasst. Erst in Form einer Ökonomisierung, dann, später, durch eine Vergrößerung der Herzhöhle. Bei mäßigen bis geringen Umfängen wird zwar weniger Sauerstoff pro Zeiteinheit umgesetzt als bei intensiven Intervallen – angesichts der längeren Trainingsdauer jedoch insgesamt mehr. Ein „bestes“ Mittel im Sinne eines einzigen Schemas, wie sich die VO2max steigern lässt, gibt es nicht. Für viele Situationen bietet sich eine Form des polarisierten Trainings an. Das heißt: Man trainiert Grundlagen-Einheiten niedrigintensiv – und Intervalle extrem intensiv. Die Relation zwischen diesen Trainingsformen kann etwa, laut vieler Studien, zwischen 80 bis 90 und zwischen zehn und 20 Prozent liegen. Weitere Studien, Tipps und etliche Trainingspläne finden Sie in unserem großen digitalen Trainings-Sonderheft zum Download bereit: [www.bit.ly/bva-shop-training](http://www.bit.ly/bva-shop-training)

<b>Montag</b>	<b>Schwimmen</b> 1 Stunde 5000 Meter	<b>Laufen</b> 40 Minuten Grundlage	
<b>Dienstag</b>	<b>Schwimmen</b> 1 Stunde 4300 Meter	<b>Radfahren</b> 105 Minuten mit 4 x 8 Minuten HIIT mit 420 Watt	<b>Laufen</b> 20 Minuten 5 Kilometer
<b>Mittwoch</b>			<b>Radfahren</b> 5 Stunden Grundlage, TF: 80 – 100 U/Minute
<b>Donnerstag</b>	<b>Schwimmen</b> 1 Stunde 5000 Meter	<b>Laufen</b> 80 Minuten mit 3 x 2000 und 4 x 1000 Meter an der IANS	
<b>Freitag</b>			<b>Radfahren</b> 90 Minuten Grundlage
<b>Samstag</b>	<b>Schwimmen</b> 1 Stunde 5000 Meter	<b>Radfahren</b> 150 Minuten mit 4 x 15 Minuten im Sweetspot- Bereich, TF: 80 – 100 U/Minute	<b>Laufen</b> 90 Minuten Grundlage
<b>Sonntag</b>	<b>Schwimmen</b> 1 Stunde 5000 Meter		<b>Radfahren</b> 4,5 Stunden Grundlage, TF: 80 – 100 U/Minute





# TRANSFORMATION

mental viel bedeutet, wieder diesen Status zu haben, nachdem meine erste Profi-Karriere ein Jahr zuvor vorbei gewesen war. Doch ein Beruf war der Triathlon für mich zu diesem Zeitpunkt noch nicht. Ich habe damals noch eine Ausbildung zum Physiotherapeuten gemacht. Finanziell war die Zeit für mich sehr herausfordernd. Sponsoren hatte ich noch fast keine. Letztendlich habe ich vor allem von meinen wenigen Ersparnissen gelebt." Er sucht sich einen Trainer: Sebastian Zeller. Sein Training wird strukturierter und professioneller. Der Plan: Er soll sich langsam steigern. Zunächst soll er sich auf Wettkämpfe der Olympischen und der Mitteldistanz konzentrieren. Wettkämpfe wie den Triathlon in Buschhütten. Seine Daten: ein Kilometer Schwimmen, 41,9 Kilometer Radfahren und zehn Kilometer Laufen. Seine Konkurrenten: Andi Böcherer, Jan Frodeno, Jonathan Zipf, Franz Lösschke. Der Start. „Ich bin schon bei so vielen Wettkämpfen gestartet, dass ich eigentlich kaum noch nervös bin. Aber es ist jedes Mal eine positive Anspannung und eine ganz besondere Atmosphäre. Ich mag das. In Buschhütten ist es noch dazu für Mitte Mai sehr kalt. Sechs Grad Celsius. Diese Bedingungen kenne ich noch aus meiner Zeit als Radprofi von den Frühjahrsklassikern in Belgien. Ich weiß schon im Startbereich, dass viele Triathleten damit nicht so gut zurecht kommen werden. Wahrscheinlich werden viele für die Radstrecke auch noch etwas Warmes anziehen. Das will ich ausnutzen.“ Im Wasser des Buschhüttener Freibads hält er von Anfang an gut mit. Die Top-Schwimmer setzen sich ab. Doch er kämpft. Sein Rückstand wächst nur langsam. Nach einem Kilometer Schwimmen ist er nur rund eine Minute von einer Podiumsplatzierung entfernt. Auf dem Rad findet er sofort seinen Rhythmus. Er fährt schnell los – und erhöht das Tempo immer weiter. Nach wenigen Minuten ist er bereits in den Top Ten.

Er ist im „Flow“. Platz fünf, Platz vier, Platz drei – irgendwann liegen nur noch Jan Frodeno und Andi Böcherer vor ihm. Die letzten Kilometer. Er überholt Böcherer, den Vorjahressieger. „Es fühlte sich völlig surreal an. Es war mein erster Profi-Triathlon und ich stand gleich am Start mit Jan Frodeno. Wann hat man schon die Gelegenheit, mit dem Besten der Welt im selben Rennen zu starten?! Ich habe das von Anfang an als Chance gesehen und wollte sie unbedingt nutzen. Dass ich ihm dann aber auf der Radstrecke so nahekommen kann, hätte ich nicht gedacht. Auf dem Rundkurs konnte ich sehen, wie der Abstand immer kleiner wird. Auch er hat das irgendwann gemerkt. Ab da war es dann ein echtes Duell. Mit dem dritten Platz habe ich mich gar nicht beschäftigt. Ich habe mir nur gedacht: ‚Jetzt hole ich mir Jan Frodeno.‘ Natürlich war das völlig unrealistisch, aber ich wollte einfach alles riskieren. Anfangs habe ich auch tatsächlich weiter Zeit auf ihn herausgeholt und kam ihm immer näher. Nach drei Runden bin ich dann aber völlig geplatzt und der Rückstand auf ihn wurde größer und größer. Kurz vor dem Ziel hat mich dann auch noch Andi Böcherer überholt. Ich konnte einfach nicht mehr dagegenhalten. Aber eigentlich war mir das fast egal.

## Stärken & Schwächen

Ich war viel zu begeistert davon, dass ich mit Frodeno einen Zweikampf hatte. Am Ende kam ich als Dritter ins Ziel – fünf Sekunden hinter dem Vorjahressieger Andi Böcherer. Der Rückstand auf Frodeno: eine Minute und 42 Sekunden. Es war mein Durchbruch im Profi-Triathlon. Im Ziel kam Jan zu mir, hat mir gratuliert und sich lange mit mir unterhalten. Er kannte mich vorher ja gar nicht und wollte wissen, wer ich bin. Ich glaube, er war völlig überrascht davon, dass ich ihn richtig gefordert habe. Das hat mich extrem stolz gemacht. Für mich war das ein sehr wichtiges Erlebnis, das mir gezeigt hat: Ich bin auf dem richtigen Weg.“ Zwei Wochen später, die Challenge Heilbronn, die Deutsche-Mitteldistanz-Meisterschaft. Er kann mit den Top-Schwimmern mithalten und kommt als Vierter aus dem Wasser. Auf der Radstrecke ist er auch dieses Mal wieder am schnellsten. Sein Hauptkonkurrent: Sebastian Kienle, der Ironman-Weltmeister von 2014. Ruben Zepunkte ist auf dem Rad zehn Sekunden schneller. Am Ende wird er Dritter – in seinem zweiten Triathlon als Profi. Den Bonn-Triathlon im Juni gewinnt er. Dessen Daten: 3,8 Kilometer Schwimmen stromabwärts im Rhein, 60 Kilometer Radfahren, 15 Kilometer Laufen. Seine Siegerzeit: 2:45:45 Stunden. Den Ironman 70.3 in Zell am See und die Challenge Davos beendet er im September auf den Plätzen drei und vier – trotz eines gebrochenen Zehs. Er ist der Aufsteiger der Saison. Danach schließt er die ersten großen Sponsoren-Verträge ab – und konzentriert sich hauptberuflich auf den Triathlon-Sport. Seine begonnene Ausbildung zum Physiotherapeuten unterbricht er. Doch im Jahr darauf kommt etwas dazwischen: die Corona-Pandemie und die Lockdown-Politik. Er nutzt die Zeit – und arbeitet an seinen Schwächen. Gemeinsam mit Jan Frodeno trainiert er in Girona vor allem seine Schwimmtechnik. „Als ehemaliger Radprofi ist das Radfahren natürlich meine stärkste Disziplin. Hier kann ich selbst auf die besten Triathleten in der Regel Zeit herausfahren. Aber auch wenn es für einen Radsportler eigentlich untypisch ist, konnte ich auch schon immer ganz gut schwimmen. Offenbar bringe ich da ein gewisses

”

RUBEN ZEPUNTKE

**Es war mein erster Profi-Triathlon und ich stand gleich am Start mit Jan Frodeno. Wann hat man schon die Gelegenheit, mit dem Besten der Welt im selben Rennen zu starten?! Ich habe das von Anfang an als Chance gesehen und wollte sie unbedingt nutzen.**





”

**Ich brauche noch etwas mehr Erfahrung und muss noch viel lernen. Der Triathlon ist ein sehr komplexer Sport. Aber ich glaube, dass ich grundsätzlich in jedem Rennen um den Sieg kämpfen kann. Physiologisch bringe ich das Talent dafür mit.**

Talent mit. Meine schwächste Disziplin war von Anfang an das Laufen. Vielleicht auch, weil ich mich als ehemaliger Radprofi auf der Radstrecke einfach nicht zurückhalten kann. Ich gehe immer ans Limit und das rächt sich dann beim Laufen.“ 2020 nimmt er nur an einem Triathlon teil, in Ratingen – und wird 16. Auch der Start in die Saison 2021 misslingt. Er reagiert – und baut gemeinsam mit Michael Ochmann und Alex Jasch sein eigenes Coaching-Team auf. Zusammen planen sie das Training und legen die Ziele fest. „Hauptverantwortlich für meine Trainingsplanung ist Michael Ochmann. Aber wir besprechen alles zu dritt und planen immer gemeinsam. Das Training und die Saisonplanung gehen wir sehr sportwissenschaftlich an. Das Vorbild für uns sind in dem Bereich die Norweger. Mir gefällt auch, wie die meisten norwegischen Sportwissenschaftler das Thema Ernährung sehen. Nicht dogmatisch, es gibt keinen radikalen Verzicht, stattdessen liegt der Fokus auf der Ausgewogenheit. Natürlich achte ich auf eine gesunde Ernährung, aber ich esse auch mal Kekse und Süßigkeiten. Ansonsten passe ich meine Ernährung, gerade in Sachen Kohlenhydrate, sehr stark an mein Training an.“ Das Saisonhighlight 2021: die Challenge Roth – der erste Langdistanz-Triathlon seiner Karriere. Er erhöht sein Trainingsvolumen auf 20 bis 30 Stunden pro Woche. 50 Prozent seiner Trainingszeit investiert er in das Rad-, 30 in das Lauf- und 20 in das Schwimmtraining. Sein Ziel: der Sieg. Zehn Wochen zuvor: die Challenge Walchsee-Kaiserwinkl – die EM auf der Triathlon Mitteldistanz 2021: Er wird

Vierter. Bei der Challenge Roth kommt er nach dem 3,8 Kilometer langen Schwimmen mit nur elf Sekunden Rückstand auf den Führenden Patrick Lange aus dem Wasser. Die Radstrecke ist auf 170 Kilometer verkürzt. Er holt schnell auf – und überholt. Als Erster geht er auf die 42 Kilometer lange Laufstrecke. Doch beim Laufen findet er keinen guten Rhythmus. Nach zwei Kilometern hat Lange den Rückstand halbiert – und überholt ihn wenige Kilometer später. Auch Nils Frommhold zieht bald darauf vorbei. Ruben Zepunkte leidet. Er ist überhitzt und kann sich nicht mehr verpflegen. Sein Bauch verkrampft sich. Ihm wird schlecht. Er wird immer langsamer – und muss immer wieder stehen bleiben und ein paar Meter zu Fuß gehen. Nach 08:20:47 Stunden kommt er ins Ziel – auf Platz 27. „Ich war ziemlich enttäuscht. Gleichzeitig war das Rennen aber auch eine sehr wichtige und lehrreiche Erfahrung. Mein Körper arbeitet anscheinend noch nicht effizient genug. Ich habe aber gesehen, dass ich selbst so einen großen Wettkampf mitbestimmen kann. Ich weiß, dass ich mit die besten Werte habe, die es im Triathlon gibt. In Top-Form habe ich eine VO2max von 85. Meine beste durchschnittliche Leistung über 20 Minuten liegt bei 455 Watt bei 74 Kilogramm. Ich weiß, dass ich sehr lange sehr hohe Wattzahlen treten kann. Über vier Stunden liegt mein Rekord bei 340 Watt. Im Rabobank Team gab es nur zwei Fahrer, die beim Leistungstest bessere Werte als ich hatten. Ich brauche noch etwas mehr Erfahrung und muss noch viel lernen. Der Triathlon ist ein sehr komplexer Sport. Aber ich glaube, dass

ich grundsätzlich in jedem Rennen um den Sieg kämpfen kann. Physiologisch bringe ich das Talent dafür mit.“ 2022 zeigt er dieses Talent immer wieder. Platz vier bei der Challenge Salou in Spanien, Sechster beim Ironman 70.3 Mallorca, Dritter beim Ironman 70.3 Kraichgau, Vierter beim Ironman 70.3 in Santa Cruz, Rang 18 bei der Ironman-70.3-WM in St. George, Utah. Beim Trumer Triathlon in Österreich gewinnt er über die Mitteldistanz – trotz eines Radsturzes. Der größte Erfolg: Platz sechs beim Ironman Arizona – bei seinem zweiten Langdistanz-Triathlon. „Bisher war ich aber mit keinem Wettkampf zufrieden. Mein Problem ist, dass ich ja meine Leistungswerte kenne und daher weiß, dass ich eigentlich noch viel besser sein kann. Gute Leistungswerte sind für mich extrem wichtig. Früher waren sie mir oft sogar wichtiger als die Ergebnisse bei Wettkämpfen. Ich versuche mittlerweile, dass ich jeden Triathlon als eigene Leistungsdiagnostik sehe, in der ich mein Maximum zeigen möchte. Aber bisher hat es noch nicht so richtig geklappt. Deswegen fällt es mir auch schwer, mit einer guten Platzierung zufrieden zu sein. Mir geht es gar nicht so sehr darum, besser als meine Konkurrenten im Wettkampf zu sein. Vielleicht fehlt mir da auch ein wenig der ‚Killer-Instinkt‘. Mir ist es viel wichtiger, mich immer selbst herauszufordern, mich zu verbessern und meine maximale Leistung zu bringen. Deshalb konnte ich mich bisher auch nicht richtig über gute Ergebnisse freuen. Ich weiß einfach, dass ich noch besser sein kann. Oft bin ich es im Training auch – da sehe ich, was möglich ist. Grundsätzlich muss ich aber auch lernen, einfach mal zufrieden mit meiner Leistung zu sein. Auch deshalb arbeite ich mittlerweile mit einem Sportpsychologen zusammen. Ich denke oft zu sehr an das, was ich nicht geschafft habe. Mittlerweile habe ich so auch gelernt, dankbar für die Erfahrungen zu sein, die ich im Radsport gemacht habe. Dennoch habe ich mit dem Radsport nach wie vor eine Rechnung offen. Im Traum sehe ich mich manchmal immer noch als Radprofi bei der Tour de France.“ Sein großes Ziel für die Zukunft: der Durchbruch in der Weltspitze. Mit 31 Jahren ist er immer noch jung für einen Triathleten. Als Quereinsteiger ist er noch in einer Lernphase. Mittelfristig will er sich in den Top 20 der Welt etablieren und bei den großen internationalen Wettkämpfen ganz vorne dabei sein. Mindestens. Sein Saisonhöhepunkt 2024: der Ironman Frankfurt. //

RUBEN ZEPUNTKÉ

## Material: Räder, Schuhe & mehr

Einen großen Praxis-Test von Aero-, Zeitfahr- und Triathlon-Rädern finden Sie online auf unserer Homepage unter: [www.bit.ly/zeitfahräder](http://www.bit.ly/zeitfahräder). Dort finden Sie auch eine Triathlon-Kolumne: [www.bit.ly/triathlon-kolumne](http://www.bit.ly/triathlon-kolumne). Extra für Triathleten haben wir zudem einen Windkanaltest durchgeführt: [www.bit.ly/windkanaltest](http://www.bit.ly/windkanaltest). Einen Erfahrungsbericht über den Allgäu-Triathlon finden Sie auf unserer Homepage unter: [www.bit.ly/allgäu-triathlon](http://www.bit.ly/allgäu-triathlon). Mit mehr als 120 Ironman-Distanzen um die Welt hat Jonas Deichmann mehrere Weltrekorde aufgestellt. Eine große Reportage dazu finden Sie in RennRad-Ausgabe 3/2022. Einen Hintergrundartikel mit etlichen Material- und Trainingstipps speziell für Triathleten finden Sie in der Ausgabe 11-12/2023. Zum digitalen Extraheft mit etlichen Tests: [www.tinyurl.com/than3wwb](http://www.tinyurl.com/than3wwb)

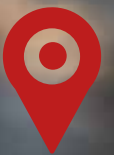


TRANS  
FORM  
ATION



# TRAIN INGS LAGER





**WÄRME, WEITE, BERGE UND  
MEHR: TOP-RADURLAUBS- UND  
TRAININGSLAGERZIELE IM ÜBERBLICK.  
PLUS: TRAUMTOUREN & TRAININGSTIPPS.**

---

**Text:** Markus Hertlein **Foto:** Jens Scheibe



## 📍 CÔTE D'AZUR

Die Côte d'Azur ist ein Teilstück der französischen Mittelmeerküste und Wahlheimat vieler Radprofis. Das Wetter in diesem Teil Frankreichs ist in der Regel selbst im Winter meist mediterran. Oft hat es sogar im Januar am Tag um die 15 Grad Celsius. Ab April kann man meist schon bei über 20 Grad Celsius trainieren. Die bekanntesten Städte der Côte d'Azur sind Nizza und Monaco. In Nizza endet im April jedes Jahr die einwöchige Rundfahrt Paris-Nizza. Da die Fahrer in der Nähe von Paris oft bei nasskalten Bedingungen starten und in Nizza bei sonnigem, frühlingshaftem Wetter das Ziel erreichen, wird es auch als „Rennen zur Sonne“ bezeichnet. Ein Trainingslager an der Côte d'Azur bietet sich vor allem im Frühjahr an, wenn man bereits eine gewisse Grundlage aufgebaut hat und früh in der Saison viele Höhenmeter sammeln möchte. Denn das Hinterland ist sehr bergig. Es bietet tiefe Schluchten, unberührte Natur, weite Ausblicke über die Côte d'Azur und das Meer, enge Serpentinstraßen mit meist wenig Verkehr, Pinienwälder und in der Ferne die hohen Berge der Seealpen. Nur wenige Kilometer vom Strand entfernt beginnen berühmte Anstiege wie jener hinauf auf den Mont Chauve. Er führt direkt von der Stadtgrenze Nizzas in eine Sackgasse auf 850 Metern Höhe. Auf 9,8 Kilometern und 19 Serpentin überwindet man knapp 700 Höhenmeter. Ein weiterer Hausberg Nizzas ist der Col d'Èze. Er beinhaltet 507 Höhenmeter, verteilt auf 10,4 Kilometer. Er stellt keine besonders große Herausforderung dar, bietet dafür aber sehr schöne Ausblicke über Nizza und Monaco. Der bekannteste Anstieg der Region ist der Col de la Madone. Vermutlich gibt es keinen anderen Anstieg in Europa, an dem mehr Radprofis trainieren. Top-Profis benötigen für die 910 Höhenmeter auf 13 Kilometern weniger als eine halbe Stunde. Ein weiterer weniger bekannter und landschaftlich herausragend schöner „Geheimtipp-Pass“ im Hinterland ist der Col de l'Ècre. Seine Daten, von Châteauneuf-Grasse aus: 14 Kilometer und 720 Höhenmeter. //

## ANREISE & TIPPS

Der Flughafen von Nizza ist der zweitgrößte Frankreichs. Zahlreiche Airlines fliegen Nizza von deutschen Flughäfen aus an. Auch mit dem Auto ist die Côte d'Azur gut zu erreichen. Die Fahrt von München aus dauert rund 9,5 Stunden. Per Bahn, mit dem TGV, dauert die Fahrt je nach dem Ausgangspunkt zwischen zehn und zwölf Stunden. Vor Ort findet man eine hervorragend ausgebaute Tourismus-Infrastruktur vor. Der Nachteil: teils hohe Preise – gerade im Sommer. In vermutlich keiner anderen Region leben so viele Radprofis wie an der Côte d'Azur, die meisten von ihnen in den beiden Städten Monaco und Nizza. Zu den bekanntesten gehören: Chris Froome, Richard Carapaz, Tadej Pogačar, Peter Sagan und Geraint Thomas. Gerade in den beiden Großstädten ist das Verkehrsaufkommen jedoch extrem hoch. Je weiter man von der Küste ins Hinterland fährt, umso ruhiger ist es auf den Straßen. Bereits 20 Kilometer außerhalb der beiden Städte begegnet man oft nur noch selten Autos und hat die Straße teils für sich allein.

### HOTELTIPPS

#### Le Floréal

440, avenue Rhin et Danube  
06140 Vence, Frankreich  
[www.hotel-floreal-vence.fr](http://www.hotel-floreal-vence.fr)

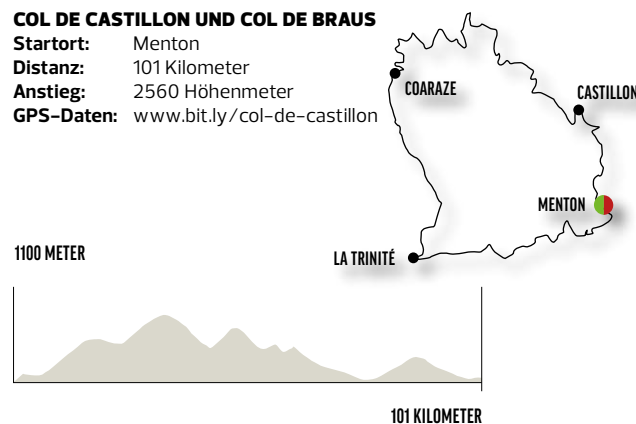
#### Hôtel Nice Riviera

45-47 rue Pastorelli  
06000 Nice, Frankreich  
[www.hotel-nice-riviera.com](http://www.hotel-nice-riviera.com)

## TOP-TOUREN

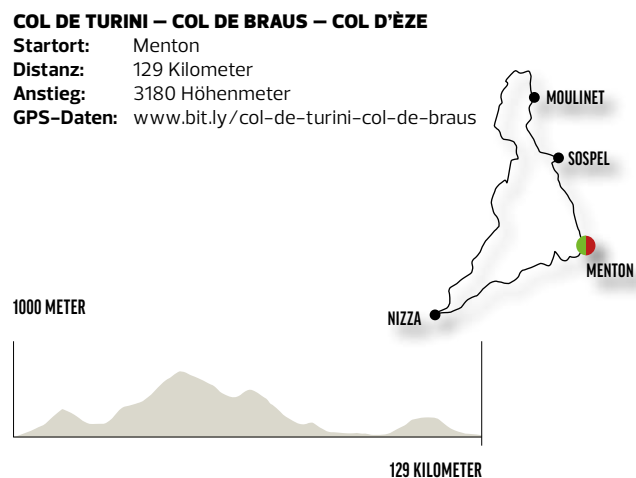
### COL DE CASTILLON UND COL DE BRAUS

**Startort:** Menton  
**Distanz:** 101 Kilometer  
**Anstieg:** 2560 Höhenmeter  
**GPS-Daten:** [www.bit.ly/col-de-castillon](http://www.bit.ly/col-de-castillon)



### COL DE TURINI – COL DE BRAUS – COL D'ÈZE

**Startort:** Menton  
**Distanz:** 129 Kilometer  
**Anstieg:** 3180 Höhenmeter  
**GPS-Daten:** [www.bit.ly/col-de-turini-col-de-braus](http://www.bit.ly/col-de-turini-col-de-braus)



## ANREISE & TIPPS

Die Anreise auf die Kanareninsel Gran Canaria ist mit dem Flugzeug oder der Fähre möglich. Von Deutschland aus fliegen viele Airlines die Insel direkt an, die Flugdauer beträgt rund vier Stunden. Der Airport Gran Canaria liegt rund 20 Kilometer von der Hauptstadt Las Palmas entfernt. Auch mit der Fähre kommt man direkt im Hafen der Hauptstadt an. Vom südspanischen Cádiz aus fährt einmal pro Woche eine Fähre nach Gran Canaria. Die Fahrt dauert jedoch recht lange: bis zu zwei Tage. In der Hauptsaison zwischen Dezember und März empfiehlt es sich, frühzeitig Plätze zu reservieren. Die Alltags- und Restaurant-Kosten liegen meist um rund 20 Prozent unter jenen in Deutschland und auch Hotels sind in der Nebensaison häufig verhältnismäßig erschwinglich. Im Winter bietet sich vor allem der Süden Gran Canarias für ein Trainingslager an. Dort ist das Wetter am beständigsten und das ganze Jahr über sehr mild. Im Norden der Insel durchfährt man dagegen oft dichte Wälder, in denen häufig ein kühlender Nebel in der Luft hängt.

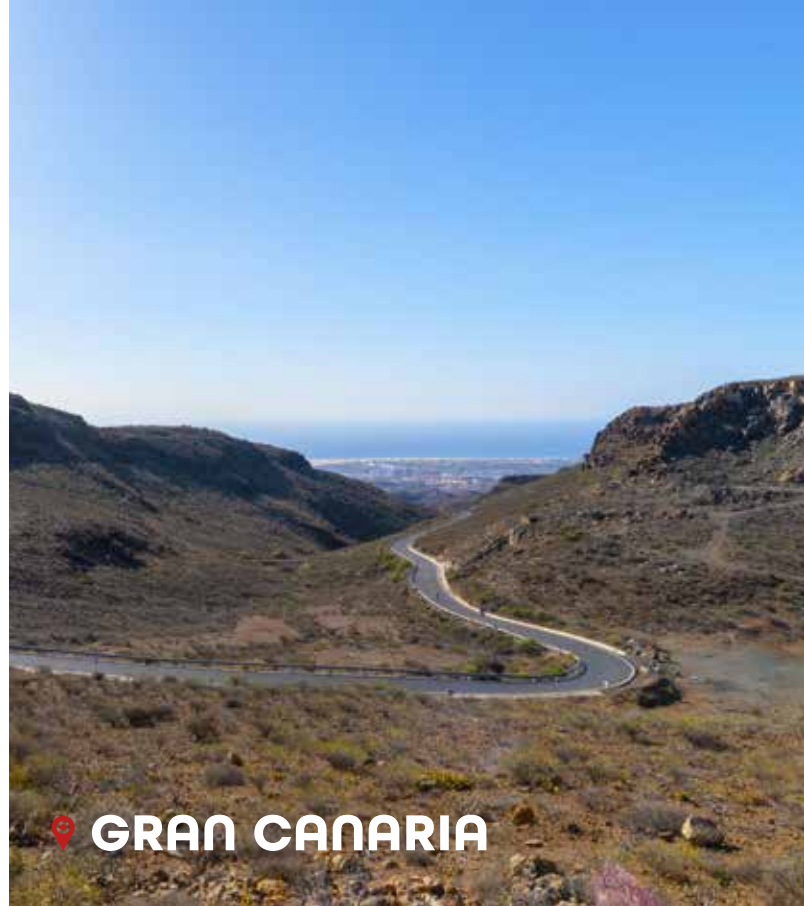
### HOTELTIPPS

#### Gloria Palace Amadores Thalasso

Calle la Palma, 2  
35139 Amadores, Las Palmas, Spanien  
[www.gloriapalaceth.com](http://www.gloriapalaceth.com)

#### Kumara Serenoa by Lopesan

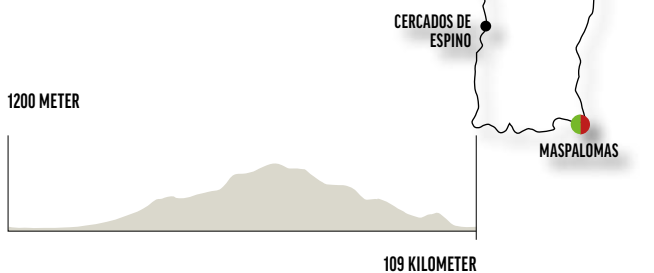
Avenida Touroperador Fritidresor, 4  
35100 Maspalomas, Las Palmas, Spanien  
[www.kumaraserenoabylopesan.com](http://www.kumaraserenoabylopesan.com)



## TOP-TOUREN

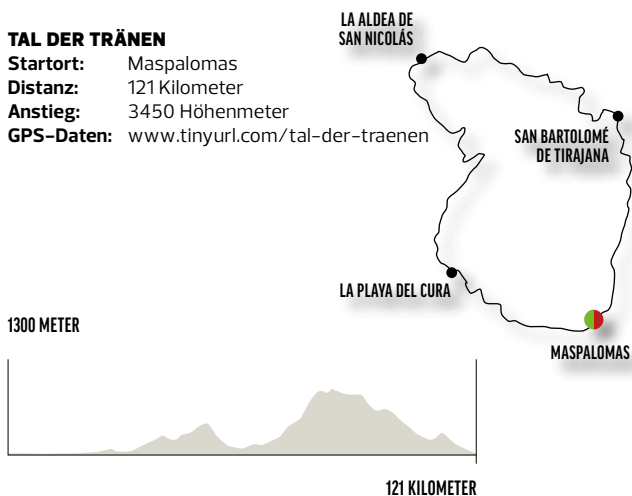
### PICO DE LAS NIEVES

**Startort:** Maspalomas  
**Distanz:** 109 Kilometer  
**Anstieg:** 2710 Höhenmeter  
**GPS-Daten:** [www.tinyurl.com/pico-las-nieves](http://www.tinyurl.com/pico-las-nieves)



### TAL DER TRÄNEN

**Startort:** Maspalomas  
**Distanz:** 121 Kilometer  
**Anstieg:** 3450 Höhenmeter  
**GPS-Daten:** [www.tinyurl.com/tal-der-traenen](http://www.tinyurl.com/tal-der-traenen)



Höhenmeter ohne Ende – so könnte man Gran Canaria aus Radfahrersicht beschreiben. Im Gegensatz zu den „Triathlon-Inseln“ Lanzarote und Fuerteventura, auf denen der Wind der wohl wichtigste Trainingsfaktor ist, gilt auf der Nachbarinsel für Radfahrer vor allem: Flach gibt es nicht. Beziehungsweise nur selten. Das Innere der drittgrößten kanarischen Insel ist dominiert von Bergen. Den starken Passatwinden und der typisch kargen Landschaft vieler kanarischer Inseln kann Gran Canaria seine Vielseitigkeit entgegensetzen. Auf der Insel findet man bis zu 14 verschiedene Mikroklimazonen, in denen Fauna und Flora extrem unterschiedlich sind. Begibt man sich von der Küste und dem Strandtourismus in Richtung Inselmitte, so führen viele Straßen serpentinreich nach oben. Eine der schönsten Routen führt durch das sogenannte Tal der Tränen: Von La Aldea de San Nicolás aus stehen einem hier 1300 Höhenmeter durch eine surreale Landschaft bevor. Die Serpentina stapeln sich an einem Stück förmlich übereinander. Verkehr ist auf vielen dieser Straßen kaum zu erwarten. Hat man die Höhenmeter hinter sich gebracht, so geht es stufig bergab. Nach insgesamt 45 Kilometern kehrt man im Örtchen San Bartolomé de Tirajana zurück in die „normale“ Welt. Auf Gran Canaria thront der 1949 Meter hohe erloschene Vulkan Pico de las Nieves. Von oben aus hat man einen wunderbaren Blick auf den berühmten Felsen Roque Nublo, das Wahrzeichen Gran Canarias – und bei guter Sicht sogar bis auf den Pico del Teide auf Teneriffa. Vom Strand aus sind die Auffahrten auf den Pico bis zu 50 Kilometer lang – und beinhalten mehr als 2000 Höhenmeter. Zu den weiteren Top-Anstiegen der Insel zählen etwa der Cruz de Tejeda, der Alto de los Moriscos und der Cruz de San Antonio. Deren Daten: 10,2 Kilometer mit 505 Höhenmetern beinhaltet die Auffahrt auf den Cruz de Tejeda, 42,8 Kilometer mit 1715 Höhenmetern die auf den Alto de los Moriscos und 10,9 Kilometer mit 790 Höhenmetern jene hinauf auf den Cruz de San Antonio. //



## 📍 MALLORCA

Für viele Rennradfahrer ist Mallorca der „Klassiker“ unter den Trainingslagerdestinationen. Gerade in den Wintermonaten Dezember, Januar und Februar ist die Wahrscheinlichkeit sehr hoch, auf den mallorquinischen Straßen auf trainierende Radprofis zu treffen. Viel spricht für die Insel als Rad-Destination. Zum Beispiel: die unkomplizierte und schnelle Erreichbarkeit, meist milde Temperaturen und eine auf den Radsport abgestimmte Infrastruktur. Die beliebteste Zeit für Hobby-Radsportler: von März bis Mai. Die Tagestemperaturen liegen dann oftmals bereits zwischen 20 und 25 Grad. Je nach dem eigenen Fitnesszustand sollte man – wenn man Berge, Natur und Höhenmeter schätzt – darauf achten, dass die Anfahrt ins Tramuntana-Gebirge, das einen Großteil der Insel-Westseite einnimmt, nicht zu weit ist. Optimal geeignet als Ausgangspunkt sind dann etwa sowohl der südliche als auch der nordwestliche Teil der Insel. Beliebte Nord-Standorte sind etwa: Alcúdia, Port d'Alcúdia, Playa de Muro und Port de Pollença. Egal, ob im Winter oder im Frühjahr, für die ersten Formtests greifen viele Radsportler auf zwei Hügel im Landesinneren zurück: den Puig de Randa – fünf Kilometer, 320 Höhenmeter – in der Nähe von Llucmajor und den Puig de Sant Salvador, fünf Kilometer und 380 Höhenmeter, in der Nähe von Felanitx. Neben diesen beiden berühmten Anstiegen ist der Coll de Sóller einer der meistgefahrenen Berge. Seine Daten: zehn Kilometer, 450 Höhenmeter. Berühmt ist er für seine Serpentina, die den an der Küste gelegenen Ort Sóller mit dem Rest der Insel verbindet. Alcúdia oder Pollença im Norden der Insel sind gute Ausgangsorte für Touren, während denen man im Tramuntana-Gebirge mehrere der berühmtesten Anstiege der Insel absolvieren kann. Diese Runden können teils sehr fordernd sein. Die „Küstenklassiker-Tour“ etwa bringt es auf über 136 Kilometer mit 2300 Höhenmetern. Eine weitere Klassiker-Runde führt über den Puig Major, den mit 880 Metern Höhe höchsten Pass der Insel, zur Bucht von Sa Calobra an der Westküste. Die Straße hinunter zum Meer ist eine Sackgasse. Nach der kurzen Auffahrt zum höchsten Punkt, dem 728 Meter hohen Coll dels Reis, geht es durch etliche Serpentina hinab nach Sa Calobra. Die Daten der Auffahrt: zehn Kilometer mit 710 Höhenmetern. Zu den noch etwas unbekannteren Top-Anstiegen zählt die sechs Kilometer lange Straße von Port de Valldemossa aus im West-Teil der Insel. //

## ANREISE & TIPPS

Die Auswahl an Flügen ist groß – selbst von den meisten kleinen Flughäfen in Deutschland starten regelmäßig Flugzeuge gen Mallorca. Zu den Anbietern zählen etwa Lufthansa, Ryanair, Easyjet, Condor, Vueling oder Germanwings. Die Kosten für ein verpacktes Fahrrad liegen in der Regel zwischen 50 und 70 Euro. Über Radsportstationen wie Huerzeler können Rennräder unkompliziert ausgeliehen werden. Gut zehn Millionen Menschen reisen jährlich nach Mallorca. Nur ein Bruchteil davon kommt zum Radfahren. Doch die Zahl der Rad-Touristen steigt. Der Großteil der Radfahrer kommt zwischen Februar und Mai, wenn der Frühling in Mitteleuropa noch nicht da ist oder noch nicht zuverlässig genug erscheint.

### HOTELTIPPS

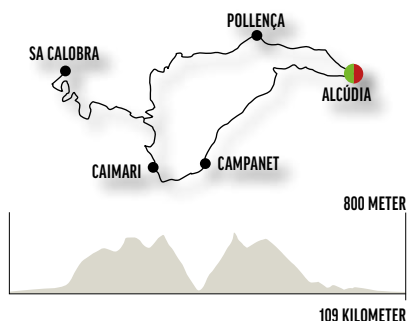
**Iberostar Playa del Muro**  
Calle Albufera, 8  
07458 Playa de Muro, Mallorca  
[www.bit.ly/iberostar-muro](http://www.bit.ly/iberostar-muro)

**HM Gran Fiesta**  
Carrer de Marbella, 28  
07610 Palma, Mallorca  
[www.bit.ly/hm-gran-fiesta](http://www.bit.ly/hm-gran-fiesta)

## TOP-TOUREN

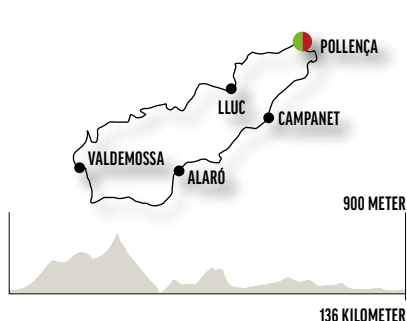
### SA CALOBRA

**Startort:** Alcúdia  
**Distanz:** 109 Kilometer  
**Anstieg:** 2230 Höhenmeter  
**GPS-Daten:** [www.tinyurl.com/sa-calobra](http://www.tinyurl.com/sa-calobra)



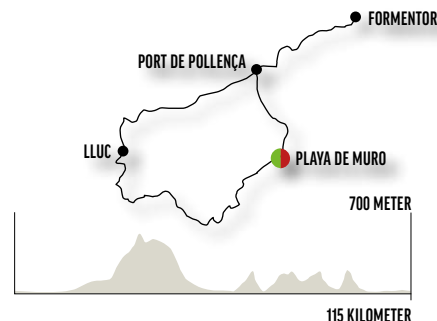
### KÜSTENKLASSIKER

**Startort:** Pollença  
**Distanz:** 136 Kilometer  
**Anstieg:** 2430 Höhenmeter  
**GPS-Daten:** [www.tinyurl.com/kuestenklassiker](http://www.tinyurl.com/kuestenklassiker)



### CAP FORMENTOR

**Startort:** Playa de Muro  
**Distanz:** 115 Kilometer  
**Anstieg:** 1910 Höhenmeter  
**GPS-Daten:** [www.tinyurl.com/cap-formentor](http://www.tinyurl.com/cap-formentor)



# 📍 SÜDTIROL

**B**ozen und Umgebung ist eine Top-Rennraddestination. Aus dem Süden Deutschlands ist Bozen mit dem Auto innerhalb weniger Stunden erreichbar. Von München aus sind es gerade einmal vier Stunden Autofahrt. Nur 262 Meter über dem Meeresspiegel gelegen und umgeben von zahlreichen Dreitausendern, verbindet Bozen das Hochgebirge mit teils mediterranem Klima. Die Tagestemperaturen liegen schon im März meist zwischen zehn und 15 Grad Celsius. Zudem scheint auch im Winter und vor allem im Frühjahr oft die Sonne und es regnet nur selten. Fährt man Richtung Berge, so erreicht man schnell Höhenlagen von deutlich über 1000 Metern. Hier wird man im März meist noch auf Schnee und kältere Temperaturen treffen. An sonnigen Tagen sind die Temperaturen am Gampenpass oder auf der Panoramastraße nach Jenesien aber oft schon frühlingshaft. Die auf rund 1300 Meter über dem Meer gelegene Panoramastraße führt mit wunderbaren Ausblicken oberhalb des Etschtals von Meran nach Bozen. Von der Stadt führt der alte „Jenesier Weg“ nach oben, mit Steigungsgraden von oft rund 25 und teils mehr als 30 Prozent. Auf sechs Kilometern überwindet man hier bis Jenesien 820 Höhenmeter. Prädikat: brutal. Ein weiterer viel frequenterer, aber „sanfterer“ Anstieg ist der Mendelpass. Wer seine Bergform schon früh im Jahr testen will, der kann das beim Bergrennen hinauf zum Mendelpass im April tun. Auf 15 Kilometern müssen knapp 1000 Höhenmeter bewältigt werden. Die Region hat für Rennradfahrer enorm viel zu bieten. Neben dem stabilen Wetter und der guten Erreichbarkeit ist vor allem die Kombination aus flachen Grundlagenkilometern im Tal und langen Anstiegen attraktiv für ein Trainingslager im Frühjahr. Mit ihren 100 Kilometern und 1850 Höhenmetern zählt die Runde über den Gampen- und den Mendelpass zu den bekanntesten Klassiker-Strecken der Region. 40 Kilometer davon absolviert man dabei in Höhenlagen zwischen 1000 und 1500 Metern über dem Meer. Wer will, kann während des Rückwegs am Kalterer See vorbei noch eines der vielen Cafés für eine Pause nutzen. Neben hochalpinen Pässen – wie etwa dem Timmelsjoch, dem Stilfser Joch oder dem Grödner Joch – bietet die Region auch etliche ganzjährig befahrbare anspruchsvolle Anstiege. So etwa das Brezer Joch und das Penser Joch. Deren Daten: 6,3 Kilometer mit 581 beziehungsweise 15,9 mit 1269 Höhenmetern. //



## ANREISE & TIPPS

Vom Süden Deutschlands aus ist Bozen, die Landeshauptstadt Südtirols, mit dem Auto schnell erreichbar. Die Fahrt von München dauert, je nach Verkehr, zwischen dreieinhalb und vier Stunden. Genauso schnell, dafür meist stressfreier, geht es mit der Bahn – per Direktverbindung von München nach Bozen. Erfahrungsgemäß sollte man sich allerdings um eine Fahrradreservierung kümmern, da der Zug von vielen Radreisenden genutzt wird. Der nächstgelegene Flughafen von Verona wird von vielen größeren und regionalen Flughäfen aus angefliegen. Die Hotelpreise variieren stark, je nach Lage und Jahreszeit. Viele Hotels sind speziell auf Radtouristen ausgerichtet. Die Auswahl ist enorm groß.

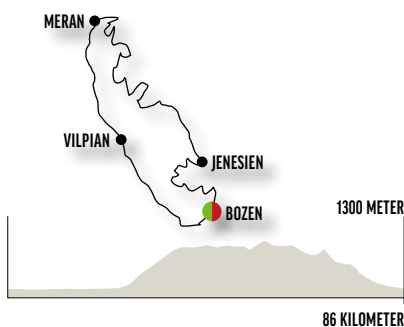
### HOTELTIPPS

**Haus am Hang**  
St. Josef am See 57  
39052 Kaltern, Italien  
[www.hausamhang.it](http://www.hausamhang.it)

**Traminerhof**  
Strada del Vino, 43  
39040 Termeno sulla Strada del Vino, Italien  
[www.traminerhof.it](http://www.traminerhof.it)

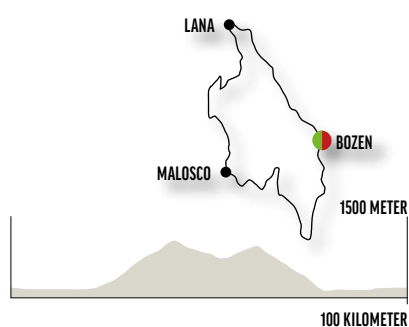
### PANORAMARUNDE NACH JENESIEN

**Startort:** Bozen  
**Distanz:** 86 Kilometer  
**Anstieg:** 1860 Höhenmeter  
**GPS-Daten:** [www.tinyurl.com/bozen-jenesien](http://www.tinyurl.com/bozen-jenesien)



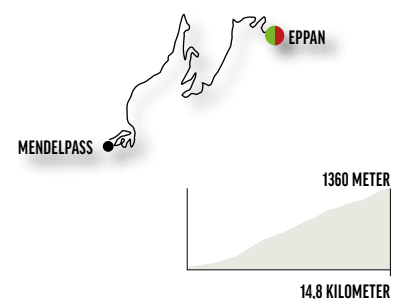
### GAMPENPASS

**Startort:** Bozen  
**Distanz:** 100 Kilometer  
**Anstieg:** 1850 Höhenmeter  
**GPS-Daten:** [www.tinyurl.com/gampen-mendel](http://www.tinyurl.com/gampen-mendel)



### MENDELPASS BERGRENNEN

**Startort:** Eppan  
**Distanz:** 14,8 Kilometer  
**Anstieg:** 958 Höhenmeter  
**GPS-Daten:** [www.tinyurl.com/mendelrace](http://www.tinyurl.com/mendelrace)



## ALGARVE



## ANREISE & TIPPS

Rund drei Flugstunden trennen Deutschland von der Algarve. Von vielen Flughäfen aus werden Nonstop-Flüge nach Faro angeboten. Hin- und Rückflug kosten in der Nebensaison bei einer frühzeitigen Buchung meist rund 300 Euro. Die Lebenshaltungskosten sind in Portugal im Durchschnitt günstiger als in Deutschland. So ist das Essen gehen in Restaurants abseits der Sunset-Spots in der Regel um 50 Prozent günstiger als hierzulande. Zu den regionalen Spezialitäten zählen etwa Bacalhau, getrockneter Kabeljau, sowie Arroz de Marisco, Reis mit Meeresfrüchten. Ein Mietwagen ist für Erkundungsfahrten sehr zu empfehlen. Die Algarve bietet im Durchschnitt rund 300 Sonnentage pro Jahr – und auch im Winter, von Ausnahmen abgesehen, meist milde Temperaturen von 16 bis 26 Grad. Doch die Unterschiede innerhalb des Landes können groß sein: Während es an der Zentral-Algarve fast immer sonnig ist, kann es an der Westküste durchaus regnen. Denn: Der Atlantik hat einen enormen Einfluss auf das lokale Wetter an der Küstenregion.

### HOTELTIPPS

#### Adamah Vayu

Torre de Apra 49  
8100-247 Loulé, Portugal  
[www.avyroadcycling.com](http://www.avyroadcycling.com)

#### Iberostar Selection Lagos Algarve

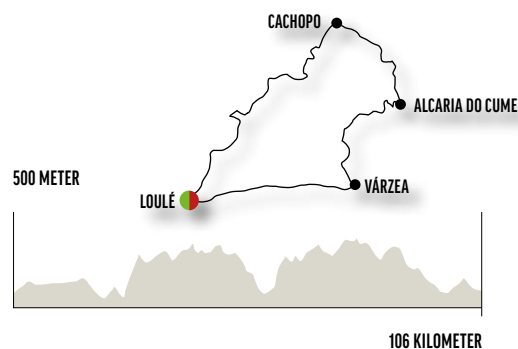
Estrada da Meia Praia  
8600-315 Lagos, Portugal  
[www.tinyurl.com/iberostar-lagos](http://www.tinyurl.com/iberostar-lagos)

Die portugiesische Küstenregion mag nicht jedem als erste Trainingslager-Region in den Sinn kommen. Doch das Potenzial der Region ist groß. Das Hinterland ist durchzogen von kleinen, ruhigen Straßen. Die Zahl der Hügel tendiert gegen „unendlich“. Rennradfahren in der Gegend rund um Faro fühlt sich ein bisschen an wie Achterbahnfahren: Es ist ein ständiges Auf und Ab. Die Straßen führen von Hügelkuppe zu Hügelkuppe durch das kaum besiedelte Hinterland. Man fährt vorbei an Eukalyptusbäumen, Pinien, Korkeichen – und hat dabei meist Ruhe vor starkem Pkw-Verkehr. Die längeren Anstiege sind meist sehr rhythmisch zu fahren und nicht zu steil – oft liegen ihre Steigungsgrade zwischen drei und sechs Prozent. Auch abseits der Straße bietet die Region extrem viel, unter anderem: Meerausblicke, Höhenmeter, Flow Trails, lehmige Böden oder griffige Sandstein- und Muschelkalk-Untergründe für alle, die gerne auf dem Gravelbike unterwegs sind. Auf einer 100-Kilometer-Runde sammelt man meist zwischen 1300 und 1700 Höhenmeter. Der höchste Berg der Algarve ist der 902 Meter hohe Alto da Fóia. Die Daten der Auffahrt von Monchique aus: 7,5 Kilometer, 460 Höhenmeter. Startet man seine Tour zum Fóia von Portimão oder von Albufeira aus, bringt man auf dem Weg zum höchsten Punkt rund 1200 Höhenmeter und mehr hinter sich. Als idealer Ort für eine Rast bietet sich Monchique mit seinen Plätzen, Bars und Cafés an. Von der spanischen Grenze bis an die Westspitze bei Sagres misst die Algarve gerade einmal 160 Kilometer. Im „AVY Roadcycling Hub Algarve“ hat man sich auf Rennradfahrer spezialisiert. Die deutschen Besitzer bieten seit dem Jahr 2023 Rundumsorglos-Pakete an: angefangen von Leihrädern mit Powermetern über einen Begleitwagen bis hin zu einer sportwissenschaftlichen Betreuung. Die Finca liegt in der kleinen Marktstadt Loulé, nur rund 15 Kilometer von Faro mit seinem internationalen Flughafen entfernt. //

## TOP-TOUREN

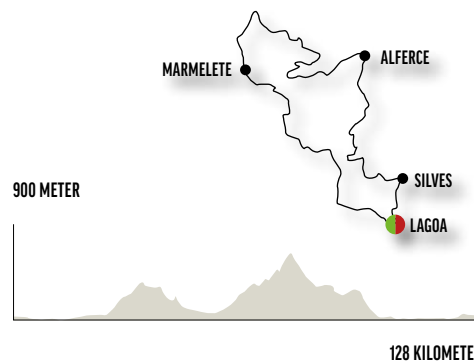
### ACHTERBAHN DURCHS HINTERLAND

**Startort:** Loulé  
**Distanz:** 106 Kilometer  
**Anstieg:** 1800 Höhenmeter  
**GPS-Daten:** [www.tinyurl.com/hinterland-loule](http://www.tinyurl.com/hinterland-loule)



### GRANFONDO ALGARVE

**Startort:** Lagoa  
**Distanz:** 128 Kilometer  
**Anstieg:** 2250 Höhenmeter  
**GPS-Daten:** [www.tinyurl.com/granfondo-algarve](http://www.tinyurl.com/granfondo-algarve)



## ANREISE & TIPPS

Vom Süden Deutschlands ist Finale Ligure im westlichen Ligurien mit dem Auto gut erreichbar. Die Fahrt von München über die Schweiz dauert rund sechseinhalb Stunden. Der nächstgelegene Flughafen in Mailand wird von allen größeren und regionalen Flughäfen angefliegen. Je weiter man in Ligurien ins Landesinnere fährt, desto länger und höher werden die Anstiege. Mit etwas Wetterglück kann man schon im März den auf 1385 Meter gelegenen Passo Teglia bei angenehmen Temperaturen befahren. Vor allem der März und April bieten sich für ein Trainingslager in der Region an. Die Temperaturen liegen dann oft bereits schon bei über 20 Grad Celsius. Doch auch im Februar ist ein Trainingslager in Ligurien in der Regel bereits problemlos möglich. Die Hotelpreise variieren teils sehr stark, je nach Lage und Jahreszeit. In der Nebensaison lassen sich, vor allem im Frühjahr, häufig „Schnäppchen“ machen. Viele Hotels sind außerdem auf ambitionierte Radsportler ausgerichtet und bieten oft auch Leihräder an.

### HOTELTIPPS

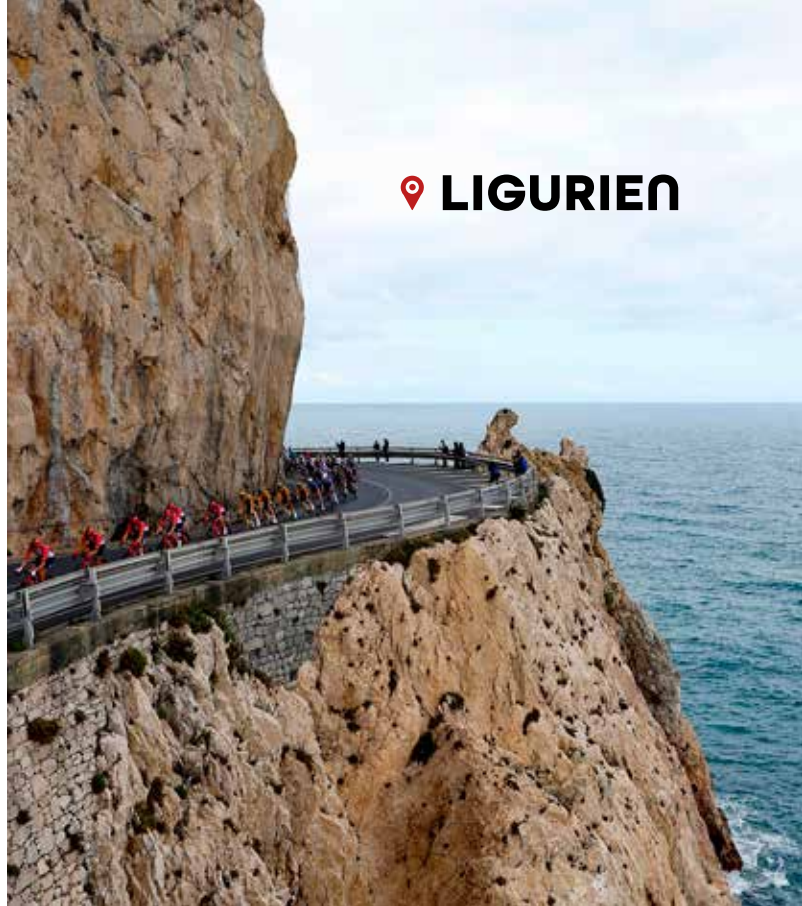
#### Hotel la Bussola

Via Drione 7  
17024 Finale Ligure, Italien  
[www.hotellabussolafinale.com](http://www.hotellabussolafinale.com)

#### Hotel Rio

Via delle Mimose 13  
17024 Finale Ligure, Italien  
[www.riohotel.it](http://www.riohotel.it)

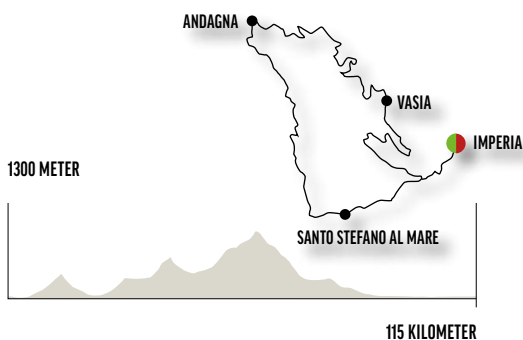
## 📍 LIGURIEN



## TOP-TOUREN

### PASSO TEGLIA

**Startort:** Imperia  
**Distanz:** 115 Kilometer  
**Anstieg:** 2710 Höhenmeter  
**GPS-Daten:** [www.tinyurl.com/passo-tegla](http://www.tinyurl.com/passo-tegla)



### STRADA PANORAMICA

**Startort:** Imperia  
**Distanz:** 113 Kilometer  
**Anstieg:** 2720 Höhenmeter  
**GPS-Daten:** [www.tinyurl.com/strada-panoramica](http://www.tinyurl.com/strada-panoramica)



Die Küstenregion Ligurien zwischen Genua und Sanremo liegt rund 200 Kilometer südlich von Mailand. Neben wunderschönen Buchten und Stränden hat die Gegend auch Rennradfahrern viel zu bieten. Die Radprofis eröffnen ihre Saison traditionell mit dem ersten Monument des Rennkalenders: Mailand-Sanremo. Im Verlauf der 300-Kilometer-Strecke müssen die Profis dabei einen längeren Anstieg bezwingen: den Torchino-Pass. Zum einen sorgt der auf 532 Meter über dem Meer gelegene Übergang für ein erstes Highlight im Rennen – zum anderen stellt er eine Wetterscheide dar. Dies wird speziell im Verlauf der Abfahrt vom Pass deutlich. Mit jedem Meter, den die Sportler dem Meer näherkommen, steigt meist auch die Gradanzeige auf dem Thermometer. Generell sorgt das mediterrane Klima in Ligurien meist für einen milden Winter. Mit durchschnittlich sieben Grad Celsius sind der Dezember und der Januar die kältesten Monate. Schon ab Februar steigt die Temperatur deutlich – und ab März wird die 20-Grad-Celsius-Marke regelmäßig „geknackt“. Zweigt man vom flachen Radweg an der Via Aurelia ins Hinterland ab, so geht es meist stetig bergauf. Die schmalen Straßen schlängeln sich oftmals in Serpentina an der abfallenden Küste empor. Die vielen küstennahen Anstiege, die sogenannten Capis – etwa die berühmten Capo Berta, Cipressa oder Poggio – sind zwar in der Regel recht kurz, aber steil. Im Fernsehen, bei der TV-Übertragung von Mailand-Sanremo, lassen die Profis diese Berge wie kleine flache Hügel aussehen. Doch die Realität ist eine andere: So stellt einem die Cipressa beispielsweise 5,6 Kilometer mit 234 Höhenmetern in den Weg. Die schnellsten Profis absolvieren diesen Anstieg mit Durchschnittsgeschwindigkeiten von mehr als 33 km/h. Zu den weiteren – weniger bekannten – Top-Anstiegen der Region zählen etwa der Passo del Bocco und der Passo del Termine. Ihre Daten: 15,5 Kilometer mit 844 beziehungsweise 7,4 Kilometer mit 367 Höhenmetern. //



# TRAININGS-TIPPS & -EINHEITEN

**E**in Trainingslager bedeutet vor allem eins: Fokussierung. Man lebt wie ein Radprofi – das Training steht im Mittelpunkt des Tages. Im Gegensatz zum stressigen Alltag zu Hause kann man sich komplett auf die Trainingseinheit und die Erholung danach fokussieren. Doch um das Maximale aus einem Trainingslager rauszuholen, gilt es einiges zu beachten. Denn es bestehen dabei nicht nur Chancen – sondern auch Risiken. Viele Hobbyathleten machen dabei schwerwiegende Fehler. Einer davon lautet: Übermotivation – und somit auch Überlastung. Für jeden Nicht-Profi geht ein Trainingslager fast immer mit einer deutlichen Steigerung des Umfangs, und oftmals auch der Intensität, einher. Diese zwei Faktoren gilt es so zu steuern, dass der Grad der Ermüdung gegen Ende des Trainingslagers hoch bis sehr hoch ist. Ergo: Die Müdigkeit sollte sich mit der Fortdauer des Aufenthalts langsam aufbauen. Ruhetage dienen dazu, das Level zu kontrollieren und der Ermüdung entgegenzusteuern. Gleichzeitig sollte sichergestellt sein, dass die Belastung nicht so extrem ist, dass sie im Nachhinein – oder noch schlimmer während des Trainingslagers – zur kompletten Erschöpfung führt. Eine konkrete Angabe zur Steigerung des Umfangs ist schwierig, da sie von vielen Faktoren abhängt. Für Sportler, die zu Hause acht bis zehn Stunden pro Woche trainieren, sollten im Normalfall 18 bis 20 Stunden, ergo eine 50-prozentige Steigerung, durchaus möglich sein. Für ambitionierte Athleten, die sonst 15 bis 20 Wochenstunden trainieren, ist eine Steigerung auf 30 bis 40 Stunden unrealistisch – beziehungsweise in der Regel nicht sinnvoll. Sie sollten sich im Trainingslager auf 20 bis 30 Stunden steigern. Der Umfang ist nur einer von mehreren Faktoren, die bei der Planung der Gesamtbelastung berücksichtigt werden müssen. So spielen etwa auch die Gesamtlänge des Aufenthalts und die

Intensität der jeweiligen Einheiten große Rollen. Für Aufenthalte von sieben bis 14 Tagen Dauer bietet sich der traditionelle Drei-zu-eins-Rhythmus an: Auf drei Belastungstage folgt jeweils ein Ruhetag. Sollte man hohe Intensitäten miteinbauen wollen, so böte sich der erste Tag für die intensivste Einheit an. Hier sind Einheiten im Entwicklungsbereich, wie zum Beispiel viermal acht Minuten im Bereich der anaeroben Schwelle, meist eine sinnvolle Wahl. Gut trainierte Sportler können hier auch intermittierende Intervalle mit zwei Serien von zehnmal 30 Sekunden Belastung und 30 Sekunden Entlastung fahren. Die Belastung sollte hier zwischen 120 und 140 Prozent der Schwellenleistung gefahren werden. Der zweite Tag umfasst dann meist eine lange lockere Grundlagen-Einheit im Bereich von 55 bis 75 Prozent der anaeroben Schwelle. Am abschließenden Tag des Blocks kann der Trainingsinhalt je nach der Ermüdung gewählt werden. Ist die Müdigkeit schon deutlich zu spüren, bietet sich ein weiterer Grundlagentag an. Sollte man sich gut fühlen und die Belastung weiter erhöhen wollen, so sind längere submaximale Intervalle eine Option. Für Athleten, die sich auf Radmarathons mit vielen Höhenmetern vorbereiten, sind Belastungen bei 85 bis 90 Prozent der Schwellenleistung wettkampfspezifisch. Intervalle in diesem Bereich können, je nach dem Formstand, zwischen zehn und 30 Minuten dauern. Eine Möglichkeit, mit der man die Belastung noch etwas steigern kann, sind etwa K3-Einheiten: Man fährt Zehn- bis 20-Minuten-Intervalle mit rund 90 Prozent der Schwellenleistung bergauf, in einem möglichst „dicken Gang“ mit Trittfrequenzen von 45 bis 60 Umdrehungen pro Minute. Diese Intervalle lassen sich gut über die gesamte Einheit verteilen. Mit etwas Planung kann man sich so eine landschaftlich reizvolle Runde passend zu den Trainingsinhalten zusammenstellen.



# BEISPIEL-EINHEITEN

## GRUNDLAGE

4 – 5 Stunden lockere Grundlage. Der GA1-Bereich liegt bei rund 50 bis 70 Prozent der individuellen anaeroben Schwelle, IANS. Die Belastung liegt meist unter 75 Prozent der maximalen Herzfrequenz, die Laktatkonzentration bleibt niedrig. Die Steigerung dazu ist der sogenannte GA2-Bereich, in dem man sich der Schwellenleistung zwar annähert, aber dennoch weiterhin im aeroben Bereich bleibt. Option: GA1-Einheiten mit kurzen Sprints auflockern.

## K3-/K4-EINHEITEN

4 x 16 Minuten Kraftausdauer-Intervalle knapp unterhalb der individuellen anaeroben Schwelle, IANS, und mit einer niedrigen Trittfrequenz von rund 50 bis 60 Umdrehungen pro Minute im Sitzen. Zusätzlich kann, bei einer K4-Einheit, jede zweite Minute ein Zehn-Sekunden-Sprint knapp oberhalb der IANS eingebaut werden. Idealerweise werden diese Intervalle an einem längeren Anstieg mit einer recht gleichmäßigen Steigung absolviert.

## OVER-UNDERS

3 x 10 Minuten Intervalle, bei denen sich Intensitäten knapp über und unter der individuellen anaeroben Schwelle, IANS, abwechseln – in der Regel alle 20 bis 40 Sekunden. Die Intervalle werden im Idealfall an einem gleichmäßigen Anstieg durchgeführt. Dieser Trainingsinhalt ist besonders zeiteffizient sowie effektiv zur Entwicklung von Explosivität wenige Wochen vor Wettkämpfen.

## SB-INTERVALLE

4 x 8 Minuten bei 107 Prozent der individuellen anaeroben Schwelle, IANS. Der Spitzenbereich, SB, ist ein hochintensiver Trainingsbereich, bei dem mindestens 105 Prozent der IANS-Leistung erbracht werden. Die aktive Pause zwischen den Intervallen: acht Minuten im Kompensationsbereich. Diese effizienten Intervalle sind sehr fordernd und sollten nur im ausgeruhten Zustand und mit vollen Kohlenhydratspeichern absolviert werden.

## SWEETSPOT

4 x 13 Minuten Sweetspot-Intervalle. Der Sweetspot-Bereich liegt etwa zwischen 88 und 94 Prozent der individuellen anaeroben Schwelle, IANS. Sehr ambitionierte Athleten können hier auch noch zusätzlich alle zwei Minuten je einen 20-Sekunden-Sprint im Spitzenbereich einbauen. Die Intervalle können sowohl bergauf als auch im Flachen durchgeführt werden. Die Intervallpause: je sieben Minuten aktive Pause im unteren GA1-Bereich.

## HIIT-INTERVALLE

3 x 10 x 40/20: 40 Sekunden Belastung mit 100 Prozent Intensität, gefolgt von 20 Sekunden Erholung im Kompensationsbereich. Die Pause zwischen den Sets: 10 Minuten im lockeren GA1-Bereich. Die „High-Intensity-Intervalle“ sind zwar kurz, aber hart. In etlichen Studien konnte gezeigt werden, dass die maximale Sauerstoffaufnahme, VO2max, so teils deutlich erhöht werden kann.

# DIE ERNÄHRUNG

Ein Motor läuft nur mit ausreichend Treibstoff: Der primäre Fokus sollte deshalb auf der Deckung der Energiebilanz liegen. Steigert man den Wochenumfang um 50 Prozent, so verdoppelt sich auch der Leistungsumsatz. Bei einem durchschnittlichen Energieverbrauch von 600 bis 800 Kilokalorien pro Trainingsstunde und einem Grundumsatz von 2500 Kilokalorien bedeutet ein Wochenumfang von 20 Stunden einen durchschnittlichen täglichen Energieverbrauch von rund 4500 Kilokalorien. Lässt man den Ruhetag außen vor, so kommt man an Belastungstagen auf knapp 5000 Kilokalorien, die ein Sportler zuführen muss, um eine ausgeglichene Energiebilanz aufzuweisen. Für einen untrainierten Magen kann diese Menge durchaus eine große Herausforderung darstellen. In der Kürze der Zeit eines Trainingslagers stellen sich das Hungergefühl und die Magengröße nicht auf knapp 5000 Kilokalorien pro Tag um. Auf sein Hungergefühl zu vertrauen, kann also fatal sein. Das Risiko für eine stark negative Energiebilanz ist vor allem in den ersten Tagen sehr groß. Deshalb sollte man gerade zu Beginn bewusst auf eine ausreichende Energiezufuhr achten, denn ein zu großes Defizit führt zu einer katabolen Stoffwechsellage. Diese sorgt für abbauende Prozesse im Körper, die das Ziel eines Trainingslagers auf allen Ebenen torpedieren. Einerseits erholt sich der Körper nicht mehr ausreichend von den Einheiten und gleichzeitig passt er sich nicht an den gesetzten Reiz an. Die Trainingseinheiten verfehlen ihr Ziel also komplett. Eine langfristig negative Energiebilanz sorgt für einen Verlust an Muskulatur und damit an Leistungsfähigkeit. Der wichtigste Makronährstoff, um Energie zuzuführen: Kohlenhydrate. Jede Mahlzeit im Trainingslager sollte ausnahmslos einen großen bis sehr großen Anteil an Kohlenhydraten aufweisen. Den hohen Energieverbrauch als Möglichkeit zur Reduzierung des Körpergewichts zu nutzen, birgt somit sehr große Risiken. Das Trainingslager ist definitiv der falsche Zeitraum dafür. Während langer Einheiten lautet eine Ernährungs-Faustregel: Die Kohlenhydrat-Aufnahme sollte an die Trainingsziele und -intensität angepasst werden. Sie kann zwischen 30 und 90 Gramm Kohlenhydrate pro Stunde variieren. Letzterem Wert nähert man sich in der Regel nur während Rennen oder sehr intensiven Einheiten an. Wer wirklich nüchtern oder mit geleerten Kohlenhydratspeichern trainieren möchte, sollte die Intensität gering und die Gesamt-Trainingsdauer kurz halten. Eine dauerhaft zu geringe Energiezufuhr verhindert nicht nur sportliche Fortschritte, sondern kann schwere gesundheitliche Konsequenzen mit sich bringen. Die potenziellen Konsequenzen der niedrigen Energieverfügbarkeit: Neben den immunologischen Veränderungen kann es zu kardiovaskulären, gastro-intestinalen, endokrinen, metabolischen, hämatologischen und psychologischen Komplikationen kommen. Bei Frauen treten Menstruationsstörungen auf. Zudem leidet die Knochengesundheit. Weitere Symptome sind etwa: eine abfallende Leistung, häufige Infekte, Depression, Gereiztheit, ein erhöhtes Verletzungsrisiko, verlängerte Erholungszeiten, Schlaf- und Konzentrationsstörungen. Ein großes digitales Trainings-Sonderheft mit etlichen Studien, Hintergründen, Tipps und Trainingsplänen für alle Niveaus bieten wir hier zum Download bereit: [www.bit.ly/bva-shop-trainingplus](http://www.bit.ly/bva-shop-trainingplus)

# TRAININGSLAGER: 14-TAGE-PLAN

NIVEAU: 10 - 13 STUNDEN / WOCHE TRAINING ZU HAUSE

<b>TAG 1:</b>	Anreise
<b>TAG 2:</b>	2 – 3 Stunden lockeres Einrollen mit 50 – 70 Prozent der anaeroben Schwellenleistung
<b>TAG 3:</b>	3 – 4 Stunden insgesamt mit 60 – 70 Prozent der anaeroben Schwellenleistung. Nach etwa einer Stunde 4 x 6 Minuten mit jeweils 98 – 103 Prozent und 3 Minuten Pause mit 60 Prozent dazwischen
<b>TAG 4:</b>	Grundtag, je nach Gefühl 4 – 6 Stunden mit 60 – 70 Prozent der anaeroben Schwellenleistung
<b>TAG 5:</b>	3 – 4 Stunden mit 60 – 70 Prozent der anaeroben Schwellenleistung. Insgesamt 2 – 3 x 10 – 15 Minuten mit 85 – 90 Prozent der anaeroben Schwellenleistung einbauen, mindestens 10 Minuten Pause mit rund 60 Prozent. Alternativ eine lockere Grundlageneinheit mit 60 – 70 Prozent
<b>TAG 6:</b>	Ruhetag
<b>TAG 7:</b>	3 – 4 Stunden 60 – 70 Prozent mit 2 x 10 x 30 Sekunden 120 – 140 abwechselnd mit 30 Sekunden 70 Prozent der Schwelle & 10 Minuten aktive Pause

<b>TAG 8:</b>	Grundtag, je nach Gefühl 4 – 6 Stunden mit 60 – 70 Prozent der anaeroben Schwellenleistung
<b>TAG 9:</b>	3 – 4 Stunden mit 60 – 70 Prozent der anaeroben Schwellenleistung. 3 x 15 Minuten mit 85 – 90 Prozent und 50 – 60 Umdrehungen pro Minute, mindestens 10 Minuten Pause mit 60 Prozent dazwischen. Alternativ nur lockere Grundlage
<b>TAG 10:</b>	Ruhetag
<b>TAG 11:</b>	3 – 4 Stunden mit 60 – 70 Prozent der anaeroben Schwelleneinheit. 4 x 8 Minuten mit 98 – 103 Prozent und 4 Minuten Pause mit 60 Prozent
<b>TAG 12:</b>	Grundtag, je nach Gefühl 4 – 6 Stunden mit 60 – 70 Prozent der anaeroben Schwellenleistung
<b>TAG 13:</b>	3 – 4 Stunden mit 60 – 70 Prozent der anaeroben Schwelle. 2 – 3 x 15 – 20 Minuten mit 85 – 90 Prozent, mindestens 10 Minuten Pause mit 60 Prozent. Alternativ nur lockere Grundlage
<b>TAG 14:</b>	Abreise

TESTSTRECKE

RÄDER | PRODUKTE | NEUHEITEN



## FOCUS PARALANE

Das Paralane ist das neue Endurance-Modell des deutschen Herstellers Focus. Es soll nicht nur viel Komfort bieten, sondern mit einer optimierten Aerodynamik auch höhere Geschwindigkeiten ermöglichen. Alle Paralane-Modelle sind serienmäßig mit 32-Millimeter breiten Rennradreifen ausgestattet. Damit ist der Dämpfungs- beziehungsweise Fahrkomfort auch bei schwierigen Straßenverhältnissen recht hoch. Die maximale Reifenbreite beträgt 35 Millimeter. Damit lassen sich auch gute Gravelwege problemlos befahren. Die Focus-Ingenieure haben das Paralane so konzipiert, dass die Geometrie recht unkompliziert angepasst werden kann. Der Rahmen wurde für eine runde 27,2-Millimeter-Standard-Sattelstütze entwickelt und bietet so viele Möglichkeiten, die ideale Sitzposition zu finden. Der überarbeitete C.I.S.-Vorbau ist in sechs Längen von 70 bis 120 Millimetern erhältlich. Focus entwickelte für das Paralane zudem ein spezielles Schutzblechset: Es wird an Achsen befestigt, die im Schutzblechset enthalten sind, sowie an der abnehmbaren Sitzstrebenbrücke, die am Bike selbst montiert ist. Die maximale Reifenbreite mit Schutzblechen: 33 Millimeter. Das Rahmengewicht in der Größe M beträgt, laut Focus, 1130 Gramm. Mit einem zugelassenen Systemgewicht von 120 Kilogramm sind auch Bikepacking-Touren mit dem Paralane problemlos möglich. Der aerodynamische Cockpit-Bereich verfügt über eine integrierte Bikecomputer-Halterung, die mit den Radcomputern von Wahoo und Garmin kompatibel ist. Zudem kann an der Unterseite eine Lampe oder eine Action-Kamera angebracht werden. Gewindeeinsätze am Oberrohr bieten die Möglichkeit, eine Tasche anzubringen. Erhältlich ist das Paralane in den drei Varianten 8.9, 8.8 und 8.7. Alle drei Varianten basieren auf dem gleichen Carbonrahmen und unterscheiden sich nur bei der Ausstattung. **Der Preis: ab 2999 Euro**

Fotos: Pinarello, Hersteller



## MERIDA SILEX

Im Jahr 2018 brachte Merida das erste Silex auf den Markt. Nun wurde das Gravelbike überarbeitet. Der Rahmen lässt jetzt maximal 45-Millimeter breite Reifen zu. Die Geometrie ist durch einen längeren Reach und einen flacheren Lenkkopfwinkel geprägt. So soll die Stabilität im Gelände erhöht werden. Das kürzere Steuerrohr sorgt in Verbindung mit einer längeren Gabel für eine komfortable Fahrposition. Insgesamt bietet Merida sechs Silex-Versionen an. Die günstigsten Varianten basieren auf Aluminium-, die High-Performance-Versionen auf Carbon-Rahmen. **Der Preis: ab 1349 Euro**



## NORTHWAVE VELOCE EXTREME

Vier Prozent mehr Leistungsabgabe als beim Vorgängermodell – das verspricht Northwave mit seinem neuen Top-Rennradschuh Veloce Extreme. Entwickelt wurde der Schuh gemeinsam mit Filippo Ganna, dem Zeitfahr-Weltmeister von 2020 und 2021. Der Italiener fuhr das Modell bereits während der gesamten Saison 2023. Verantwortlich für die verbesserte Leistungsabgabe ist vor allem die neue PowerShape-HT-Sohle. Sie verringert die Gesamt-Rotation des Fußes, wodurch die Kraftübertragung auf das Pedal optimiert und die Bewegung in der Frontalebene des Knöchels verringert werden soll. Entwickelt und hergestellt wird der Veloce Extreme komplett in Italien. **Der Preis: 399,99 Euro**

€

PREIS  
LEISTUNGS  
KLASSE  
IM TEST

# PREIS WERT

**GUT UND GÜNSTIG? ZEHN MODELLE  
DER PREIS-LEISTUNGS-KLASSE IM  
GROSSEN VERGLEICHSTEST.**



**Text:** D. Binnig, F. Böna, J. Schinnagel, M. Fischer, L. Echtermann

**Fotos:** Cameron Baird, Gideon Heede

**D**ie Inflation im Fahrradmarkt war über Jahre hinweg sehr hoch. Nun lautet eine extrem wichtige Frage: Was – wie viel „Rad“ – bekommt man nun noch für sein Geld? Wie viel sollte man investieren, um dauerhaft sportiv unterwegs zu sein und möglichst wenige Kompromisse eingehen zu müssen?

Sechs der zehn aktuellen Testräder der Preis-Leistungs-Klasse basieren auf Aluminium-Rahmen. Im Vorjahr betrug die Carbon-vs-Alurahmen-Quote innerhalb des RennRad-Tests dieser Preisklasse sechs zu acht. Die Carbon-vs-Alurahmen-Quote vor zwei Jahren innerhalb des RennRad-Tests dieser Preisklasse lautete: sieben zu drei. Das Verhältnis zwischen Felgen- und Scheibenbremsen-Modellen betrug im vergangenen Jahr eins zu acht. In dieser Saison sind alle Testmodelle mit Scheibenbremsen ausgestattet. Zwei der Testräder rollen auf 25 beziehungsweise 26 Millimeter breiten Reifen. An allen anderen sind mindestens 28 Millimeter breite Modelle montiert. Die potenziellen Einsatzgebiete der Testmodelle sind weit. Am einen, dem racig-sportiven Ende der Ausrichtungs-Range ist etwa das Benotti Fuoco Disc Carbon angesiedelt: Es ist das leichteste Modell des Testfeldes. Sein Gewicht in der Rahmengröße 56: 8,13 Kilogramm. Es punktete im Testverlauf vor allem mit seinem Beschleunigungsverhalten und seiner hohen Agilität. Ein anderes sehr sportives und auf den Race-Einsatz ausgerichtetes Testmodell ist das Stevens Izoard Disc. Es basiert auf einem sehr hochwertigen und steifen Carbon-Rahmen und punktete unter anderem mit seinem direkten Handling. Das Verhältnis von Stack

und Reach: 1,48. Am anderen Ende des Spektrums befinden sich etwa das Bombtrack Audax AL Road und das Trek Domane AL 5 Gen 4. Beide Testräder sind komfortorientierte Langstrecken-Modelle, die vor allem mit viel Dämpfungskomfort und einer sehr hohen Laufruhe punkten. Das Bombtrack rollt zudem auf den breitesten Reifen aller Testräder – an ihm sind 34 Millimeter breite WTB-Byway-TCS-Pneus verbaut, die ein extrem stark ausgeprägtes Dämpfungsverhalten und einen guten Grip bieten. An beiden Modellen sind am Rahmen je zahlreiche Anschraubpunkte für Flaschenhalter, Gepäckträger, Taschen und Schutzbleche vorhanden. Dadurch – und durch die sehr große maximale Reifenfreiheit – können beide Testräder auch als Gravel-, Bikepacking- und Commutingbikes gefahren werden. Das schwerste getestete Rad, das Myvelo Oslo, wiegt in der Rahmengröße 50 10,62 Kilogramm. Generell gilt gerade in der Preis-Leistungs-Klasse auch: Es sind, mehr oder weniger, Räder der Kompromisse. Irgendwo wird gespart – am Rahmen oder an der Ausstattung. Irgendwo machen die Hersteller Kompromisse. An neun der mit Disc-Bremsen ausgestatteten Testrädern sind vollhydraulische Systeme verbaut – an einem Modell, dem Bombtrack Audax AL Road, ist „nur“ eine mechanische Scheibenbremse montiert. Bei der Dosierbarkeit und der Gesamt-Performance liegen die Hydraulik-Modelle vorne. Gewicht, Handling, Ausstattung, Aerodynamik, Komfort – und das alles in der Relation zu einer wichtigen Zahl: dem Preis in Euro. Das ist, was für Viele bei einem Rad kaufentscheidend ist. //

## KOMPAKT

### DAS GÜNSTIGSTE RAD

Giant Contend AR  
1799 Euro

### DAS LEICHTESTE RAD

Benotti Fuoco Disc Carbon  
8,13 Kilogramm

### DAS SCHWERSTE RAD

Myvelo Oslo  
10,62 Kilogramm



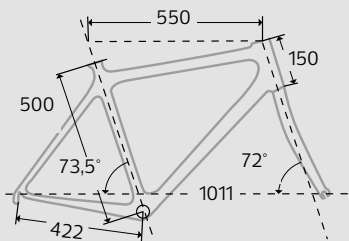


### DETAILLÖSUNGEN

**Oben:** Der hauseigene Giant-Approach-Sattel überzeugte im Test mit seiner durchdachten Ergonomie. **Unten:** Die recht tief am Sitzrohr ansetzenden Sitzstreben bieten etwas „Flex“.

### Teile & Geometrie

<b>Gewicht:</b>	9,56 Kilogramm
<b>Rahmen:</b>	Aluminium
<b>Größe:</b>	S, M, ML, L, XL
<b>Gabel:</b>	Carbon
<b>Bremsen:</b>	Shimano 105 (160/160 mm)
<b>Schaltgruppe:</b>	Shimano 105
<b>Übersetzung:</b>	Vorne: 50/34   Hinten: 11-34
<b>Lafräder:</b>	Giant P-R2 Disc
<b>Reifen:</b>	Giant Gavia Fondo 2; 32 mm
<b>Vorbau:</b>	Giant Contact, 110 mm
<b>Lenker:</b>	Giant Contact SL D-Fuse; 420 mm
<b>Stütze:</b>	Contact D-Fuse
<b>Sattel:</b>	Giant Approach



### KOMFORT RACE

<b>Rahmen</b>	●●●●●●●●●●
<b>Fahrverhalten</b>	●●●●●●●●●●
Steigung	●●●●●●●●●●
Abfahrt	●●●●●●●●●●
Wendigkeit	●●●●●●●●●●
Laufruhe	●●●●●●●●●●
Komfort	●●●●●●●●●●
<b>Ausstattung</b>	●●●●●●●●●●
<b>Preis/Leistung</b>	●●●●●●●●●●
<b>RennRad URTEIL</b>	●●●●●●●●●●

# GIANT

CONTEND AR • PREIS 1799 EURO

Das Contend AR ist das günstigste Rennrad-Modell mit Scheibenbremsen des taiwanesischen Radherstellers Giant. Im Vergleich zum Vorgänger hat das Contend AR nun ein Upgrade von herkömmlichen Ausfallenden mit Schnellspannern auf moderne Steckachsen erhalten. Die Verwindungssteifigkeit konnte damit spürbar erhöht werden. Beim Vorgänger wurde mithilfe eines Konverters ein mechanisches mit einem hydraulischen Bremssystem kombiniert. Nun bremst man am Contend AR mit leistungsstarken Hydraulik-Scheibenbremsen. Die 105er-Bremsen mit den beiden 160-Millimeter-Discs überzeugten im Testverlauf mit Top-Bremsleistungen unter allen Bedingungen. Der Aluminium-Rahmen ist hochwertig verarbeitet und punktet mit einer – für ein Alu-Modell dieser Preisklasse – recht hohen Verwindungssteifigkeit. Das Gesamtgewicht von 9,56 Kilogramm in der Rahmengröße M liegt, in der Relation zum Testfeld, im Rahmen, mindert das Beschleunigungsverhalten bergauf aber spürbar. Die Sitzposition fällt kaum gestreckt, eher aufrecht und kompakt aus. Die Langstreckentauglichkeit ist dadurch hoch. Diese Ausrichtung wird auch durch den vergleichsweise

hohen Fahrkomfort des Contend AR deutlich. Die hauseigene D-Fuse-Sattelstütze aus Carbon bietet einen gewissen „Flex“, und die 32 Millimeter breiten Giant-Gavia-Fondo-Tubeless-Reifen können mit einem sehr niedrigen Luftdruck gefahren werden, was den Dämpfungskomfort spürbar erhöht. Die Pneus bieten auch bei Nässe einen guten Kurven-Grip und einen stets hohen Pannenschutz. Aufgrund der leichten Profilierung ist der Rollwiderstand etwas höher. Positiv: Trotz der entspannten Sitzposition und des hohen Komforts agiert das Giant in Kurven und Abfahrten sehr wendig. Der moderne, etwas kürzere Hinterbau ermöglicht schnelle Richtungswechsel. Der Lenkwinkel ist so gewählt, dass das Contend AR dennoch treu in der Spur bleibt. Der Kompromiss aus einem ausgeprägten Fahrkomfort und einer sportiven Ausrichtung ist demnach gelungen. Die Shimano-105-Gruppe ist mit 50/34 vorne und einer 11-36-Kassette passend zur Ausrichtung übersetzt und bietet auch für Einsteiger und höhenmeterreiche Touren ausreichend „leichte“ Gänge. Weitere Pluspunkte vergaben unsere Tester für den ergonomisch sehr überzeugenden und absolut langstreckentauglichen Giant-Approach-Sattel.



# CORRATEC

CORONES ELITE DISC • PREIS 1999 EURO

Das Corratec Corones Elite Disc basiert auf einem hochwertig verarbeiteten Aluminium-Rahmen mit recht klassischen runden Rohrformen. Die großteils fein verschliffenen Schweißnähte sind zunächst kaum zu sehen. Die Verwindungssteifigkeit des Rahmens liegt auf einem – für ein Aluminium-Modell – hohen Niveau. In Kombination mit dem steifen ZZYX-SL-Alloy-Lenker mit seinem verhältnismäßig geringen Drop punktet das Corratec mit seinem direkten Handlingverhalten. Das Beschleunigungsverhalten wird jedoch von dem recht hohen Gesamtgewicht eingeschränkt: In der Rahmenhöhe 54 wiegt unser Test-Corones 9,92 Kilogramm. Die Geometrie ist recht klassisch-italienisch und somit raceorientiert gehalten. Die Sitzposition fällt dementsprechend vergleichsweise tief, leicht gestreckt und sportiv, aber immer noch langstreckentauglich aus. Das Oberrohr und der Radstand sind recht lang und führen zu einer stark ausgeprägten Laufruhe. Doch auch die Agilität ist auf einem recht hohen Niveau. Dafür verantwortlich ist neben der hohen Verwindungssteifigkeit des Rahmens vor allem der mit 73 Grad recht steile Lenkwinkel, der ein sehr direktes, wendiges Fahrverhalten er-

möglicht. Der Faktor Dämpfungskomfort zählt dagegen nicht zu den ganz großen Stärken des Corones Elite Disc. Unebenheiten und Vibrationen werden teils recht direkt an den Fahrer weitergegeben. Gerade die Front und das recht große Rahmendreieck des Hinterbaus sind verhältnismäßig hart und bieten wenig Dämpfungskomfort. Eine Carbon-Sattelstütze könnte hier ein Upgrade sein. Auch die ZZYX-700C-Aluminium-Laufräder bieten eher wenig „Dämpfung“. Dafür erwiesen sie sich im Testverlauf als recht seitensteif und robust. Auf ihnen sind 26 Millimeter breite Pirelli-P7-Reifen montiert, die für eine gewisse Dämpfung sorgen und mit einem soliden Pannenschutz und einem recht hohen Kurvengrip sowohl bei Trockenheit als auch bei Nässe überzeugten. Die Shimano-105-Bremsen mit den beiden 160-Millimeter-Discs punkteten während des gesamten Testverlaufs mit einer hohen absoluten Bremspower und feiner Dosierbarkeit – auch bei nassen Bedingungen. Die Übersetzungsbandbreite des Shimano-105-Antriebs ist mit 50/34 vorne und 11-32 hinten recht breit und ausgewogen gewählt und bietet sehr vielen Fahrertypen ein ausreichendes Gang-Spektrum.

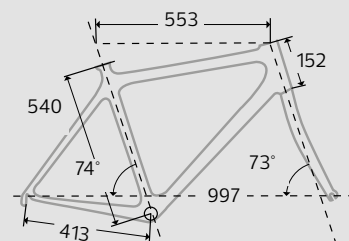


## DETAILLÖSUNGEN

**Oben:** Die verschliffenen Schweißnähte am Corones sind teils optisch unauffällig. **Unten:** Der ZZYX-SL-Lenker bietet mit seinem geringen Drop viel Komfort im Unterlenker.

## Teile & Geometrie

<b>Gewicht:</b>	9,92 Kilogramm
<b>Rahmen:</b>	Aluminium
<b>Größe:</b>	46, 48, 51, <b>54</b> , 57, 60
<b>Gabel:</b>	Carbon
<b>Bremsen:</b>	Shimano 105 (160/160 mm)
<b>Schaltgruppe:</b>	Shimano 105
<b>Übersetzung:</b>	Vorne: 50-34   Hinten: 11-32
<b>Laufräder:</b>	ZZYX 700C Disc
<b>Reifen:</b>	Pirelli P7; 26 Millimeter
<b>Vorbau:</b>	Alloy Road ICR; 100 mm
<b>Lenker:</b>	ZZYX SL Alloy, 420 mm
<b>Stütze:</b>	Alloy Twin Bolt
<b>Sattel:</b>	Selle Italia Model X



**KOMFORT** 


 **RACE**

<b>Rahmen</b>	●●●●●●●●●●○
<b>Fahrverhalten</b>	●●●●●●●●●○
Steigung	●●●●●●●●○
Abfahrt	●●●●●●●●○
Wendigkeit	●●●●●●●●○
Laufruhe	●●●●●●●●○
Komfort	●●●●●●●●○
<b>Ausstattung</b>	●●●●●●●●○
<b>Preis/Leistung</b>	●●●●●●●●○

**RennRad**  
— URTEIL —

**RennRad**  
FAZIT

**Steif, sportiv, agil und dennoch laufruhig – das Corratec Corones Elite Disc ist eines der sportivsten Modelle in diesem Testfeld und punktet bei recht vielen Parametern. Beim Faktor Gewicht besteht jedoch noch Tuning-Potenzial.**

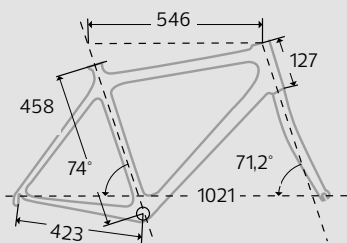


### DETAILLÖSUNGEN

**Oben:** Die Myvelo-Lenker-Vorbau-Einheit ist steif und greift sich in jeder Position angenehm.  
**Unten:** Die verbaute Senicx-Kurbelgarnitur ist eine Besonderheit innerhalb dieses Testfelds.

### Teile & Geometrie

<b>Gewicht:</b>	10,62 Kilogramm
<b>Rahmen:</b>	Aluminium
<b>Größe:</b>	50, 52, 54, 56
<b>Gabel:</b>	Aluminium
<b>Bremsen:</b>	Shimano 105 (160/140 mm)
<b>Schaltgruppe:</b>	Shimano 105
<b>Übersetzung:</b>	Vorne: 50/34   Hinten: 11-36
<b>Lafräder:</b>	Breo
<b>Reifen:</b>	Kenda; 25 mm
<b>Vorbau:</b>	Myvelo Aluminium; 100 mm
<b>Lenker:</b>	Myvelo Aluminium; 420 mm
<b>Stütze:</b>	Myvelo Aluminium
<b>Sattel:</b>	Myvelo



**KOMFORT**  **RACE**

<b>Rahmen</b>	● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ○ ○ ○ ○
<b>Fahrverhalten</b>	● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ○ ○ ○ ○
Steigung	● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ○ ○ ○ ○
Abfahrt	● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ○ ○ ○ ○
Wendigkeit	● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ○ ○ ○ ○
Laufruhe	● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ○ ○ ○ ○
Komfort	● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ○ ○ ○ ○
<b>Ausstattung</b>	● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ○ ○ ○ ○
<b>Preis/Leistung</b>	● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ○ ○ ○ ○
<b>RennRad</b> URTEIL	● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ○ ○ ○ ○

## MYVELO

### OSLO • PREIS 1999 EURO

**D**as Oslo ist das günstigste Rennradmodell des jungen Schwarzwälder Herstellers Myvelo. Es basiert auf einem sehr sauber verarbeiteten, aber recht schweren Aluminium-Rahmen. Mit seinem Gesamtgewicht von 10,62 Kilogramm in der Rahmengröße 50 ist das Oslo das schwerste Modell dieses Testfelds. Dies geht im Handling zulasten der Agilität. Die Schweißnähte sind verschliffen, aber teils recht deutlich sichtbar. Die Verwindungssteifigkeit des Rahmens kommt jener eines soliden Carbonmodells recht nahe: Sie fällt für ein Aluminium-Modell – vor allem im Tretlagerbereich – extrem hoch aus. Die Aluminium-Gabel mit ihrer asymmetrischen Form bietet einen gewissen „Flex“ und damit Dämpfungskomfort. Generell gehört der Fahrkomfort jedoch nicht zu den großen Stärken des Oslo. Vibrationen und Unebenheiten der Straße werden teils recht ungefiltert an den Fahrer weitergegeben. Auch die verbauten Aluminium-Anbauteile bieten eher wenig „Flex“: Sie sind recht „hart“ und vergleichsweise schwer – und schränken so, gewichtstechnisch, das Beschleunigungsverhalten spürbar ein. Die Breo-Aluminium-Felgen-Laufäder sind solide und robust, bieten aber vor

allem hinsichtlich des Gewichts noch Tuningpotenzial. Die auf ihnen montierten Kenda-Reifen ließen im Testverlauf auf nassen Straßen in den Kurven etwas Grip vermissen. Die Reifen wiesen zudem kleinere Mängel in der Verarbeitung auf und liefen am Testrad etwas „unrund“. Zudem könnten breitere als die verbauten 25-Millimeter-Modelle noch mehr Dämpfungskomfort bieten. Auch der Myvelo-Sattel überzeugte in Sachen „Dauerkomfort“ und „Ergonomie“ nicht alle unsere Testfahrer. Die ausgewogene, kompakte, eher aufrechte und kaum gestreckte Sitzposition auf dem Myvelo fällt absolut langstreckentauglich aus. Die haus eigene Lenker-Vorbau-Einheit ist verwindungssteif und lässt sich in jeder Position angenehm greifen. Die mechanische Shimano-105-Gruppe mit Zwölfachantrieb wird am Oslo mit einer Senicx-Kurbelgarnitur kombiniert. Im Testverlauf arbeitete diese Kombination problemlos. Mit 50/34 vorne und einer 11-36-Kassette ist die Gruppe recht ausgewogen, einsteigerfreundlich und bergtauglich übersetzt. Die hydraulischen Shimano-105-Scheibenbremsen mit der 160- beziehungsweise 140-Millimeter-Disc punkteten im Verlauf vor allem mit ihrer feinen Dosierbarkeit.

### RennRad FAZIT

**Das Myvelo Oslo punktet mit einem verwindungssteifen Aluminium-Rahmen. Die Geometrie ist absolut einsteigerfreundlich und langstreckentauglich. Die Ausstattung und das Gesamtgewicht bieten jedoch noch Tuning-Potenzial.**





# BOMBTRACK

## AUDAX AL ROAD • PREIS 2200 EURO

Das Audax AL Road des Kölner Herstellers Bombtrack ist ein Exot in diesem Testfeld – und das gleich in vielerlei Hinsicht. So ist es sowohl auf den Straßen- als auch auf den Offroad-Einsatz ausgerichtet – und dementsprechend ausgestattet. Vor allem: Mit 27,5 Zoll „kleinen“ Seido-Sinus-Laufrädern, auf denen die breitesten Reifen innerhalb dieses Testfelds montiert sind. Die WTB-Byway-TCS sind 34 Millimeter breit, und bieten damit ein extrem stark ausgeprägtes Dämpfungsverhalten und einen guten Grip. Zwei klare Stärken des Audax werden schon hier deutlich: der sehr hohe Fahrkomfort und der sehr breite Allroad-Einsatzbereich. Der robuste Aluminium-Rahmen nimmt die Züge vorne am Unterrohr in sich auf und weist ein T47-Tretlager auf. Seine Schweißnähte sind klar zu sehen. Eine Besonderheit sind die zahlreichen Montagepunkte für die Aufnahme von Taschen, Schutzblechen und Trägersystemen. Dadurch kann das Bombtrack nicht nur als Rennrad, sondern auch als Gravel-, Bikepacking- und Commutingbike gefahren werden. Die wuchtige Vollcarbon-Gabel passt optisch wie funktional zu dieser Ausrichtung. Auch sie weist Montageösen auf. Und auch die weitere

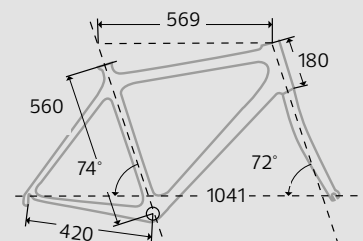
Ausstattung ist „ungewöhnlich“ gewählt: So sind etwa mechanische TRP-Spyre-C-Scheibenbremsen mit 160-Millimeter-Discs verbaut. Diese konnten im Testverlauf, in der Relation, nicht ganz überzeugen: Bei der absoluten Bremspower und der Dosierbarkeit liegen sie etwas hinter bewährten hydraulischen Systemen. Die verbaute, mit 50/34 vorne und 11-34 hinten übersetzte, Shimano-Tiagra-2-x-12-fach-Schalteinheit ist einfach, aber robust. In Sachen Präzision und Haptik ist sie, natürlich, unterhalb der 105er und vergleichbaren Gruppen angesiedelt. Das Fahrverhalten des Bombtrack fällt, unter anderem wegen der recht kurzen Kettenstreben, überraschend agil aus. Auf Singletrails und in Abfahrten ist der Fahrspaß hoch. Bergauf mindert das Gewicht von 10,19 Kilogramm in der Rahmengröße L den Spaß und die Agilität etwas. Die Sitzposition auf dem Audax fiel sportiver aus, als es unsere Tester erwartet hatten: leicht gestreckt, kompakt, aber letztlich noch ausgewogen. Dafür sind unter anderem der mit 72 Grad recht steile Lenkwinkel und der mit 74 Grad steile Sitzwinkel mitverantwortlich. Der bequeme Seido-Comp-Sattel überzeugte unsere Tester mit seiner angenehm-passenden Ergonomie.

### DETAILLÖSUNGEN

**Oben:** Die Shimano Tiagra ist die günstigste im Testfeld verbaute Gruppe. **Unten:** Zahlreiche Montagepunkte machen das Bombtrack auch voll bikepacking- und commutingtauglich.

### Teile & Geometrie

<b>Gewicht:</b>	10,19 Kilogramm
<b>Rahmen:</b>	Aluminium
<b>Größe:</b>	XS, S, M, L, XL
<b>Gabel:</b>	Carbon
<b>Bremsen:</b>	TRP Spyre C (160/160 mm)
<b>Schaltgruppe:</b>	Shimano Tiagra
<b>Übersetzung:</b>	Vorne: 50/34   Hinten: 11-34
<b>Laufräder:</b>	Seido Sinus 700C
<b>Reifen:</b>	WTB Byway TCS; 34 Millimeter
<b>Vorbau:</b>	Seido Meander; 100 mm
<b>Lenker:</b>	Seido CX-10; 440 mm
<b>Stütze:</b>	Seido Beech
<b>Sattel:</b>	Seido Comp



<b>Rahmen</b>	●●●●●●●●●●○
<b>Fahrverhalten</b>	●●●●●●●●●○
Steigung	●●●●●○●●●○
Abfahrt	●●●●●●●●●○
Wendigkeit	●●●●●●●●●○
Laufruhe	●●●●●●●●●●
Komfort	●●●●●●●●●○
<b>Ausstattung</b>	●●●●●●●●●○
<b>Preis/Leistung</b>	●●●●●●●●●○



RennRad  
FAZIT

**Die große Stärke des Bombtrack Audax AL Road ist seine Vielseitigkeit: Es ist ein komfortables Allroad-Modell und commuting- sowie bikepackingtauglich. Bei der Ausstattung und dem Gewicht macht man noch Abstriche.**



### DETAILLÖSUNGEN

**Oben:** Der Bontrager-Verse-Sattel überzeugte im Test mit seiner Ergonomie und seinem hohen Komfort. **Unten:** Die maximale Reifenbreite am Domane beträgt 38 Millimeter.

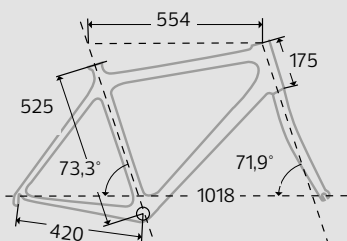


# TREK

DOMANE AL 5 GEN 4 • PREIS 2299 EURO

### Teile & Geometrie

<b>Gewicht:</b>	9,9 Kilogramm
<b>Rahmen:</b>	Aluminium
<b>Größe:</b>	44, 49, 52, 54, <b>56</b> , 58, 61
<b>Gabel:</b>	Carbon
<b>Bremsen:</b>	Shimano 105 (160/160 mm)
<b>Schaltgruppe:</b>	Shimano 105
<b>Übersetzung:</b>	Vorne: 50/34   Hinten: 11-34
<b>Laufräder:</b>	Bontrager Paradigm
<b>Reifen:</b>	Bontrager R1 Hard-Case Lite; 32 mm
<b>Vorbau:</b>	Bontrager Elite; 100 mm
<b>Lenker:</b>	Bontrager Elite IsoZone; 420 mm
<b>Stütze:</b>	Bontrager Comp
<b>Sattel:</b>	Bontrager Verse Short



### KOMFORT RACE



<b>Rahmen</b>	●●●●●●●●●●●●●●●●●●●●
<b>Fahrverhalten</b>	●●●●●●●●●●●●●●●●●●●●
Steigung	●●●●●●●●●●●●●●●●●●●●
Abfahrt	●●●●●●●●●●●●●●●●●●●●
Wendigkeit	●●●●●●●●●●●●●●●●●●●●
Laufruhe	●●●●●●●●●●●●●●●●●●●●
Komfort	●●●●●●●●●●●●●●●●●●●●
<b>Ausstattung</b>	●●●●●●●●●●●●●●●●●●●●
<b>Preis/Leistung</b>	●●●●●●●●●●●●●●●●●●●●
<b>RennRad URTEIL</b>	●●●●●●●●●●●●●●●●●●●●

Leichter, komfortabler und vor allem vielseitiger als sein Vorgänger soll das neue Domane AL 5 Gen 4 laut dem US-Hersteller Trek sein. Im Vergleich zum „alten“ Domane AL Disc ist die neue Version nun um mehrere hundert Gramm leichter. Wobei auch das neue AL 5 nicht zu den Leichtgewichten zählt: Unser Testrad der Größe 56 bringt 9,9 Kilogramm auf die Waage. Bergauf mindert dies naturgemäß die Direktheit. Das Trek hat andere Stärken: Es ist vor allem sehr vielseitig einsetzbar – auf Asphalt sowie auf Schotterwegen. So wurde die maximale Reifenfreiheit deutlich erhöht, auf bis zu 38 Millimeter. Die Bremsleitungen sind nun voll in das Cockpit und den Rahmen aus 100-Series-Alpha-Aluminium mit seinen modernen Rohrprofilen integriert. Dieser weist zudem ein bislang aus dem Mountainbike-Bereich bekanntes „Universal-Derailleur-Hanger-Schaltauge“ auf, das einfach getauscht werden kann. Zum anderen sind an ihm zahlreiche Anschraubpunkte für Flaschenhalter, Gepäckträger, eine Oberrohrtasche und Schutzbleche vorhanden. Die Ausrichtung ist somit offensichtlich: Rennrad, Gravel-, Bikepacking- und Commutingbike – alles in einem. Die nötigen Taschen für längere Radrei-

sen sind im Trek- beziehungsweise Bontrager-Zubehörprogramm zu finden. Die Rahmengenometrie des AL 5 ist an jene der Carbonmodelle Domane SL und SLR angelehnt: Somit sitzt man ausgewogen-kompakt, kaum gestreckt und komfortorientiert auf dem Trek. Der Stack-to-Reach-Wert beträgt an unserem Testrad 1,57. Das Fahrverhalten des AL 5 ist von einem guten Kompromiss aus Laufruhe und Agilität geprägt. Der Fahrkomfort ist, für ein Alu-Modell, auf einem hohen Niveau. Dafür sind vor allem die 32 Millimeter breiten Bontrager-R1-Reifen verantwortlich. Sie weisen ein ausgeprägtes Dämpfungsverhalten auf, können aber bei den Parametern Rollverhalten und Nässe-Grip nicht ganz mit Top-Modellen mithalten. Die Bontrager-Paradigm-Laufräder erwiesen sich als robust, sind jedoch auch recht schwer. Der Bontrager-Elite-IsoZone-Lenker mit seinen vier Millimetern Flare und der hauseigene Verse-Sattel überzeugten unsere Tester mit ihrer sinnvollen Ergonomie. Die mit 50/34 vorne und 11-34 hinten sehr breit übersetzte mechanische Shimano-105-Gruppe mit ihren beiden 160-Millimeter-Scheiben in den hydraulischen Discbremsen zeigte im Testverlauf keine Schwächen.

**RennRad FAZIT** Das Trek Domane AL 5 ist ein Rad für fast alle Fälle: Asphalt, Bikepacking und Gravel. Es ist ein extrem vielseitiger komfortorientierter Allrounder mit einem ausgewogenen Fahrverhalten. Beim Faktor Gewicht besteht noch Potenzial.



# BENOTTI

VERSENDER

FUOCO DISC CARBON • PREIS 2399 EURO

Das Fuoco Disc Carbon ist fast schon ein Klassiker im Portfolio des deutschen Herstellers Benotti. Der aus hochwertigen T800-Carbonfasern gefertigte Rahmen weist komplett innenverlegte Züge und eine hohe Tretlagersteifigkeit auf. Rahmen und Gabel bieten eine maximale Reifenfreiheit von bis zu 32 Millimetern. An unserem Testmodell waren 28 Millimeter breite Continental-Grand-Prix-Reifen montiert, die mit ihrem leichtgängigen Rollverhalten, ihrem Pannenschutz und ihren ausgeprägten Dämpfungseigenschaften überzeugten. Sie sind auf DT-Swiss-P1800-Laufrädern montiert, die sich, wieder einmal, als robust und recht seitensteife Allround-Modelle erwiesen. Die hohe Front-Steifigkeit und das getaperte Steuerrohr sorgen für ein direktes Lenkverhalten: Der Fahrspaß in engen kurvenreichen Abfahrten ist deshalb hoch. Auch in der Ebene punktet das Fuoco – mit seiner, in der Relation dazu, hohen Laufruhe. Die Sitzposition fällt recht „klassisch“, ergo sportiv-kompakt und leicht gestreckt aus. Dennoch leidet der Langstreckenkomfort darunter kaum, wengleich der Parameter „Dämpfungskomfort“ nicht zu den größten Stärken des Benotti zählt. Die Pneus sowie

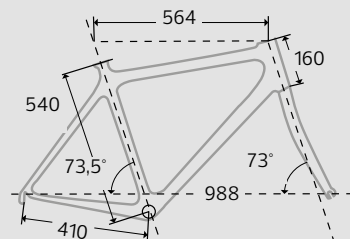
die runde 27,2-Millimeter-Carbon-Sattelstütze sorgen letztlich dafür, dass das Fuoco dennoch auch hier noch im „grünen Bereich“ liegt. Bergauf überzeugt das Benotti mit seinem geringen Gewicht – mit seinen 8,13 Kilogramm in der Rahmengröße 56 ist es das leichteste Rad dieses Testfelds. Dies wirkt sich, naturgemäß, positiv auf das Beschleunigungsverhalten aus. Die Ausstattung ist stimmig und passend zu der recht sportiven Ausrichtung gewählt. Der hochwertige Selle-Italia-SLR-Super-Flow-Sattel punktet mit seiner Druckentlastung und Ergonomie, der Engage-Carbon-Lenker mit seiner Verwindungssteifigkeit, seiner Griffbarkeit und dem 125-Millimeter-Drop des Unterlenkers. Die neue mechanische Shimano-105-Gruppe mit Zwölfachantrieb und zwei 160-Millimeter-Bremsscheiben ist mit 50/34 vorne und einer 11-34-Kassette hinten sehr ausgewogen und bergtauglich übersetzt. Eine sportivere Übersetzungsbandbreite kann über den Online-Konfigurator des Herstellers ausgewählt werden. Die tubelessfähigen Engage-Carbon-Laufräder überzeugen mit ihrem sehr guten Steifigkeits-Gewichtsverhältnis: Sie wiegen nur rund 1400 Gramm – und bieten dafür eine recht hohe Seitensteifigkeit.

## DETAILLÖSUNGEN

**Oben:** Der haus eigene Engage-Carbon-Lenker erwies sich im Test als ausgesprochen steif.  
**Unten:** Der Selle-Italia-SLR-Super-Flow-Sattel überzeugte auch mit seiner Druckentlastung.

## Teile & Geometrie

- Gewicht:** 8,13 Kilogramm
- Rahmen:** Carbon
- Größe:** 49, 52, 54, **56**, 58
- Gabel:** Carbon
- Bremsen:** Shimano 105 (160/160 mm)
- Schaltgruppe:** Shimano 105
- Übersetzung:** Vorne: 50/34 | Hinten: 11-34
- Laufräder:** DT Swiss P1800 Spline 23
- Reifen:** Continental Grand Prix; 28 mm
- Vorbau:** Engage ST-6.1 INT Carbon; 110 mm
- Lenker:** Engage RB-6 Ergo; 420 mm
- Stütze:** Engage SP-6
- Sattel:** Selle Italia SLR Boost Superflow



KOMFORT

RACE

	●●●●●●●●●●									
<b>Rahmen</b>	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
<b>Fahrverhalten</b>	●	●	●	●	●	●	●	●	●	○
Steigung	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Abfahrt	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Wendigkeit	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Laufruhe	●	●	●	●	●	●	●	●	●	○
Komfort	●	●	●	●	●	●	●	○	○	○
<b>Ausstattung</b>	●	●	●	●	●	●	●	●	●	○
<b>Preis/Leistung</b>	●	●	●	●	●	●	●	●	●	○
<b>RennRad-URTEIL</b>	●	●	●	●	●	●	●	●	●	○

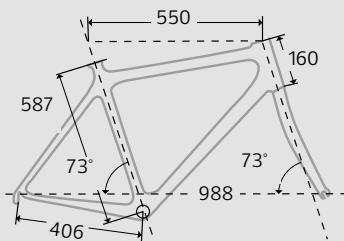


### DETAILLÖSUNGEN

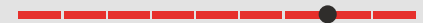
**Oben:** Die Conti-Grand-Prix-Reifen punktet unter anderem mit ihrem hohen Kurvengrip.  
**Unten:** Cleane Optik – die Züge und Leitungen sind elegant in den FSA-Vorbau integriert.

### Teile & Geometrie

<b>Gewicht:</b>	8,73 Kilogramm
<b>Rahmen:</b>	Carbon
<b>Größe:</b>	50, 52, 54, <b>56</b> , 58, 60, 62
<b>Gabel:</b>	Carbon
<b>Bremsen:</b>	Shimano 105 (160/160 mm)
<b>Schaltgruppe:</b>	Shimano 105
<b>Übersetzung:</b>	Vorne: 50/34   Hinten: 11-32
<b>Laufräder:</b>	DT Swiss P 1800 Spline
<b>Reifen:</b>	Continental Grand Prix; 28 mm
<b>Vorbau:</b>	FSA SMR; 100 mm
<b>Lenker:</b>	Oxygen Scorpio Aero; 400 mm
<b>Stütze:</b>	Oxygen Scorpio Road
<b>Sattel:</b>	Oxygen Cyrius



### KOMFORT RACE



<b>Rahmen</b>	●●●●●●●●●●
<b>Fahrverhalten</b>	●●●●●●●●●●
Steigung	●●●●●●●●●●
Abfahrt	●●●●●●●●●●
Wendigkeit	●●●●●●●●●●
Laufruhe	●●●●●●●●●●
Komfort	●●●●●●●●●●
<b>Ausstattung</b>	●●●●●●●●●●
<b>Preis/Leistung</b>	●●●●●●●●●●
<b>RennRad</b> <b>URTEIL</b>	●●●●●●●●●●

# STEVENS

IZOARD DISC • PREIS 2399 EURO

Das Izoard Disc des deutschen Herstellers Stevens ist eines der sportivsten und am klarsten auf den Race-Einsatz ausgelegten Modelle dieses Testfeldes – und eines der leichtesten. Das Gesamtgewicht des Testrades in der Größe 56: 8,73 Kilogramm. Somit punktet es naturgemäß gerade bergauf stark. Die Agilität des Izoard ist vor allem durch den mit 988 Millimetern recht kurzen Radstand und die kurzen Kettenstreben auf einem hohen Niveau. Dies gilt auch für die Verwindungssteifigkeit des hochwertigen Carbon-Rahmens. In Kombination mit den robusten und recht seitensteifen DT-Swiss-P1800-Laufrädern ergibt sich somit ein direktes Fahrverhalten, das jedoch auch in engen schnellen Abfahrten nie zur Nervosität neigt. Beim Parameter Beschleunigungsverhalten zählt das Stevens zu den besten Modellen dieses Testfeldes. Ein „Komfortwunder“ ist es ausrichtungsbedingt nicht. Speziell die Front empfanden unsere Tester als recht „hart“. Lediglich einige Details wie die „dünnvolumigen“ Sitzstreben und die 320 Millimeter lange und stark gekrüpfte Carbon-Sattelstütze sorgen für einen gewissen „Flex“ – und damit für Dämpfungseffekte. Ein wichtigerer Faktor im

Hinblick darauf: die Reifen. Die 28 Millimeter breiten Continental Grand Prix können, mit einem geringen Luftdruck gefahren, den Dämpfungskomfort spürbar erhöhen. Zudem überzeugten sie mit ihrem geringen Rollwiderstand, einem guten Pannenschutz und einem auch bei nassen Bedingungen hohen Kurvengrip. Sie füllen die maximale Reifenfreiheit des Rahmens und der Gabel bereits aus. Die recht tiefe und gestreckte Sitzposition, die man auf dem Izoard einnimmt, verdeutlicht seine sportiv-racige Ausrichtung: Das Verhältnis von Stack und Reach beträgt am Testrad 1,48. Das Oberrohr ist recht lang, das Steuerrohr kurz. In Kombination mit dem verhältnismäßig flachen Sitzwinkel und der gekrüpfen Sattelstütze könnten Fahrer mit einem eher kurzen Oberkörper sehr gestreckt sitzen. Der montierte Triton-Sattel passte nicht zu allen unseren Testern. Manche monierten hier die Ausprägung des Parameters „Druckentlastung“. Die Shimano-105-Gruppe ist mit 50/34 vorne und einer 11-32-Kassette hinten ausgewogen übersetzt. Die 105er-Scheibenbremsen mit den beiden 160-Millimeter-Bremsscheiben punktet unter allen Test-Bedingungen mit ihrer stets hohen absoluten Bremspower.

### RennRad FAZIT

**Agil, steif, recht leicht und race-ready: Das Stevens Izoard ist klar eines der sportivsten Räder des Testfeldes. Es punktet unter anderem mit seinem guten Handling und dem geringen Gewicht. Die Ausstattung ist stimmig gewählt.**



# CANYON

ENDURANCE CF 7 • PREIS 2499 EURO

VERSENDER

Das Endurance des Koblenzer Herstellers Canyon ist ein Klassiker unter den langstrecken- und komfortorientierten Rennrädern. Unser Testmodell ist die neueste Version des Endurance CF 7. Im Vergleich zu seinem Vorgänger wurden bei ihm einige Details überarbeitet und die Ausstattung verbessert. Die Ausrichtung und die Fahrcharakteristik blieben gleich: Das Endurance ist ein sportiver Allrounder. Vor allem die gekröpfte VCLS-Carbon-Sattelstütze mit ihrer tiefen Klemmung im Rahmen „flex“ spürbar und bietet in Kombination mit dem ergonomisch überzeugenden Selle-Italia-Model-X-Sattel einen hohen Dämpfungskomfort. Auch die Geometrie trägt zu der hohen Langstreckentauglichkeit bei: Das Oberrohr ist mit einer Länge von 558 Millimetern verhältnismäßig kurz, das Steuerrohr mit 186 Millimetern recht lang. Dementsprechend kompakt, eher aufrecht und kaum gestreckt fällt die Sitzposition auf dem Canyon aus. Der weite Radstand und die langen Kettenstreben führen zu einer sehr hohen Laufruhe und erhöhen damit den Langstreckenkomfort zusätzlich. Ein Kurvenrüber ist das Endurance demnach nicht. Dennoch bietet das Canyon auch gute Race-Eigenschaften.

Das hauseigene CP0030-Aerocockpit ist sehr steif und aerodynamisch. Die Rahmensteifigkeit ist hoch und resultiert in einer sehr direkten Kraftübertragung. Das Beschleunigungsverhalten ist auf einem vergleichsweise hohen Niveau. Mit seinem Gewicht von 8,83 Kilogramm in der Rahmengröße L liegt das Endurance im vorderen Bereich dieses Testfeldes. Die DT-Swiss-Endurance-LN-Laufräder punkten mit einem vergleichsweise geringen Gewicht, Robustheit und einer recht hohen Seitensteifigkeit. Auf ihnen sind 30 Millimeter breite Schwalbe-One-Reifen montiert, die mit ihrem hohen Kurvengrip, einem geringen Rollwiderstand und einem hohen Pannenschutz überzeugen. Mit einem geringen Luftdruck gefahren, bieten sie zudem ein sehr gutes Dämpfungsverhalten. Die neue mechanische Shimano-105-Gruppe punktete im Testverlauf mit schnellen Gangwechseln und ihrer Robustheit. Die Übersetzungsbandbreite ist mit 50/34 vorne und einer 11-36-Kassette hinten sehr breit, einsteigerfreundlich und absolut bergtauglich gewählt. Die hydraulischen Scheibenbremsen mit den beiden 160-Millimeter-Discs boten eine sehr hohe absolute Bremsleistung und eine feine Dosierbarkeit.

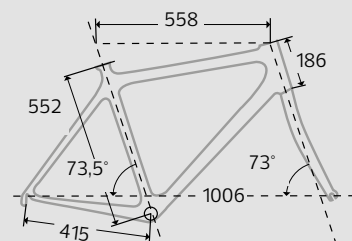


## DETAILLÖSUNGEN

**Oben:** Das hauseigene CP0030-Aerocockpit ist sehr steif und aerodynamisch. **Unten:** Der ergonomische Selle-Italia-Model-X-Sattel bietet einen hohen Dämpfungskomfort.

## Teile & Geometrie

<b>Gewicht:</b>	8,83 Kilogramm
<b>Rahmen:</b>	Carbon
<b>Größe:</b>	3XS, 2XS, XS, S, M, L, XL, 2XL
<b>Gabel:</b>	Carbon
<b>Bremsen:</b>	Shimano 105 (160/160 mm)
<b>Schaltgruppe:</b>	Shimano 105
<b>Übersetzung:</b>	Vorne: 50/34   Hinten: 11-36
<b>Laufräder:</b>	DT Swiss Endurance LN
<b>Reifen:</b>	Schwalbe One; 30 mm
<b>Vorbau:</b>	Canyon CP0030 Aerocpt.; 110 mm
<b>Lenker:</b>	Canyon CP0030 Aerocpt.; 410 mm
<b>Stütze:</b>	Canyon SP0057 VCLS
<b>Sattel:</b>	Selle Italia Model X



<b>Rahmen</b>	●●●●●●●●●●●●●●●●
<b>Fahrverhalten</b>	●●●●●●●●●●○●○
Steigung	●●●●●●●●●●○●○
Abfahrt	●●●●●●●●●●○●○
Wendigkeit	●●●●●●●●●●○●○
Laufruhe	●●●●●●●●●●●●●●
Komfort	●●●●●●●●●●●●●●
<b>Ausstattung</b>	●●●●●●●●●●○●○
<b>Preis/Leistung</b>	●●●●●●●●●●○●○
<b>RennRad-URTEIL</b>	●●●●●●●●●●○●○

RennRad  
FAZIT

Das Canyon Endurance CF 7 überzeugt bei vielen Test-Parametern: etwa bei der Rahmensteifigkeit, der Laufruhe und dem Dämpfungskomfort. Die Ausstattung ist durchdacht und passend gewählt. Es spricht somit viele Fahrertypen an.



#### DETAILLÖSUNGEN

**Oben:** Die sehr tief ansetzenden Sitzstreben sorgen für etwas Flex und Dämpfungskomfort.

**Unten:** Am Cube ist eine elektronische Shimano 105 mit einer Zwölfach-Kassette verbaut.

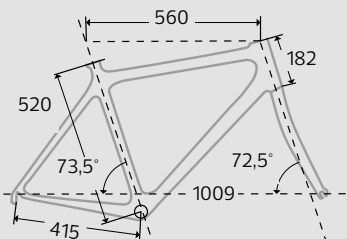


# CUBE

ATTAIN GTC SLX • PREIS 2499 EURO

#### Teile & Geometrie

<b>Gewicht:</b>	8,64 Kilogramm
<b>Rahmen:</b>	Carbon
<b>Größe:</b>	50, 53, <b>56</b> , 58, 60, 62
<b>Gabel:</b>	Carbon
<b>Bremsen:</b>	Shimano 105 (160/160 mm)
<b>Schaltgruppe:</b>	Shimano 105 Di2
<b>Übersetzung:</b>	Vorne: 50/34   Hinten: 11-34
<b>Laufräder:</b>	Newmen Performance SL R.32
<b>Reifen:</b>	Conti Grand Sport Race; 28 mm
<b>Vorbau:</b>	Newmen Evolution 318.4; 100 mm
<b>Lenker:</b>	Newmen Evolution Wing Bar; 420 mm
<b>Stütze:</b>	Newmen Evolution
<b>Sattel:</b>	Natural Fit Venec



#### KOMFORT RACE



<b>Rahmen</b>	●●●●●●●●●●
<b>Fahrverhalten</b>	●●●●●●●●●●
Steigung	●●●●●●●●○●
Abfahrt	●●●●●●●●○●
Wendigkeit	●●●●●●●●○●
Laufruhe	●●●●●●●●●●
Komfort	●●●●●●●●●●
<b>Ausstattung</b>	●●●●●●●●●●
<b>Preis/Leistung</b>	●●●●●●●●○●
<b>RennRad</b> URTEIL	●●●●●●●●○●

Das Attain GTC SLX des bayerischen Herstellers Cube ist ein auf die Langstrecke ausgerichtetes Race-Modell. Das Ziel der Cube-Ingenieure bei der Entwicklung: Ein möglichst hoher Fahrkomfort, der sich nicht negativ auf die Geschwindigkeit auswirkt. Die Geometrie des Cube ist durch das kurze Oberrohr und das mit 182 Millimetern in der Rahmengröße 56 sehr lange konische Steuerrohr geprägt. Die Sattel-Lenker-Überhöhung ist relativ gering. Der Stack-to-Reach-Wert beträgt 1,53. Die Sitzposition ist somit eher aufrecht, kompakt und wenig gestreckt. Die recht langen Kettenstreben und der weite Radstand resultieren in einer sehr hohen Laufruhe. Die tief ansetzenden Sitzstreben bieten einen spürbaren „Flex“ und somit Dämpfungskomfort. Die Wendigkeit gehört dagegen – auch durch den eher flachen Lenkwinkel – nicht zu den großen Stärken des Cube. Dennoch ist das Beschleunigungsverhalten auf einem hohen Niveau. Dafür verantwortlich sind vor allem die hohe Verwindungssteifigkeit des hochwertigen Carbonrahmens und das, in der Relation zum Testfeld, verhältnismäßig geringe Gewicht: Das Testmodell wiegt 8,64 Kilogramm. Das Attain re-

agiert so sehr direkt auf Antritte und punktet naturgemäß auch bergauf. Die Ausstattung ist – in der Relation zur Konkurrenz in dieser Preisklasse – auf einem sehr hohen Niveau. Die hauseigenen Newmen-Performance-SL-R.32-Laufräder sind robust, seitensteif und recht leicht. Auf ihnen sind 28 Millimeter breite Continental-Grand-Sport-Race-Reifen montiert, die mit einem geringen Rollwiderstand, Pannenschutz und Kurvengrip überzeugen. Mit einem geringen Luftdruck gefahren, können sie den Fahrkomfort deutlich erhöhen. Breitere Reifen lässt der Rahmen des Attain nicht zu. Die, in der Relation zur Test-Konkurrenz, sehr hochwertige elektronische Shimano-105-Gruppe zeigte – wie gewohnt – während des Testzeitraums keine Schwächen. Mit 50/34-Kettenblättern vorne und einer 11-34-Kassette ist die Übersetzung ausgewogen gewählt und auch für Einsteiger und sehr höhenmeterreiche Strecken geeignet. Die 105er-Scheibenbremsen mit den beiden 160-Millimeter-Disks überzeugten bei allen Bedingungen mit einer hohen absoluten Bremspower und feinen Dosierbarkeit. Extrapunkte vergaben unsere Tester für den sportiven und dennoch recht komfortablen Natural-Fit-Venec-Sattel.

#### RennRad FAZIT

**Dämpfungskomfort, Laufruhe und Verwindungssteifigkeit: Das Cube Attain GTC SLX ist ein sportives, topausgewogenes Endurance-Modell. Der Carbon-Rahmen ist recht leicht und hochwertig. Die Ausstattung ist auf einem hohen Niveau.**



# ROSE

VERSENDER

REVEAL AL 105 DI2 • PREIS 2499 EURO

**D**as neue Rose Reveal AL ist erst seit August auf dem Markt. Es soll nicht nur eine zusätzliche Variante zu dem bewährten Marathon-Carbonmodell Reveal sein, sondern auch das bisherige Aluminium-Rahmen-Einsteigermodell Pro SL ersetzen. Der rund 1300 Gramm schwere Rahmen wird mit einer Vollcarbon-Gabel kombiniert – die Züge und Leitungen sind in ihn und den neu entwickelten Rose-ALR-Vorbau integriert. Zunächst wirkt das Reveal wie ein Carbon-Modell, denn: Die Rohrformen sind teils „kantig“ und sehr modern. Die Schweißnähte sind zudem verschliffen. Nur im Tretlagerbereich, der für ein Aluminium-Modell sehr hohe Steifigkeitswerte aufweist, und am Hinterbau sind die Nähte klar zu erkennen. Die Rahmen-Geometrie ist dieselbe wie bei den teureren Carbon-Modellen: Sie fällt demnach kaum gestreckt, sondern kompakt, eher aufrecht und langstreckentauglich aus. Rahmen und Gabel weisen eine maximale Reifenfreiheit von 32 Millimetern auf. Somit könnte man, bei der entsprechenden Reifenwahl, potenziell auch einfachere Offroad-Einsätze absolvieren. An unserem Testmodell sind auf den mit ihrer Steifigkeit und Direktheit sehr überzeugenden Rose-R-Twentyfive mit ihren 19 Milli-

metern Innenmaulweite und Sapim-Laser-Speichen 28 Millimeter breite Continental-Ultra-Sport-III-Performance-Reifen montiert. Diese punkteten vor allem mit ihrem guten Pannenschutz, allerdings sind sie vergleichsweise schwer und liegen beim Rollwiderstand hinter den Top-Modellen. Der Stack-to-Reach-Wert des Testrades von 1,44 spricht für eine sportiv-ausgewogene Sitzposition. Der kurze Vorbau „entschärft“ diese jedoch und sorgt dafür, dass man kompakt auf dem Reveal AL sitzt. Das Fahrverhalten fällt ausgewogen und lauf ruhig, aber auch vergleichsweise agil aus. Dieser Kompromiss ist demnach gelungen. Bergauf überzeugt das Rose vor allem durch seine hohe Verwindungssteifigkeit. Das Gesamtgewicht ist mit 9,16 Kilogramm in der Rahmengröße 53 in diesem Testfeld noch „im grünen Bereich“, bietet jedoch noch Potenzial. Die hochwertige elektronische Shimano-105-Gruppe ist mit 50/34 vorne und einer 11-34-Kassette hinten sehr ausgewogen und einsteigerfreundlich übersetzt. Die Shimano-Scheibenbremsen mit den beiden 160-Millimeter-Discs vorne und hinten punktet mit ihrer hohen absoluten Bremspower und ihrer feinen Dosierbarkeit unter allen Bedingungen.

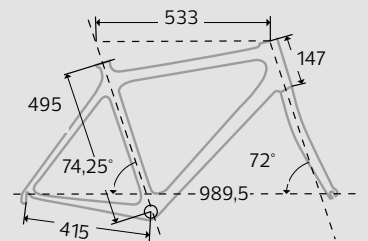


## DETAILLÖSUNGEN

**Oben:** Am Rose ist eine Shimano 105 Di2 verbaut – ein Top-Modell in dieser Preisklasse.  
**Unten:** Die Schweißnähte sind nur im Tretlagerbereich und am Hinterbau klar erkennbar.

## Teile & Geometrie

- Gewicht:** 9,16 Kilogramm
- Rahmen:** Aluminium
- Größe:** 45, 48, 51, **53**, 55, 57, 59, 61, 63, 65
- Gabel:** Carbon
- Bremsen:** Shimano 105 (160/160 mm)
- Schaltgruppe:** Shimano 105 Di2
- Übersetzung:** Vorne: 50/34 | Hinten: 11-34
- Laufräder:** Rose R25
- Reifen:** Continental Ult. S. III Perf.; 28 mm
- Vorbau:** Rose ALR; 90 mm
- Lenker:** Ritchey Road Comp Stream II; 400 mm
- Stütze:** Ritchey WTB
- Sattel:** Rose Edition by Selle Italia



<b>Rahmen</b>	●●●●●●●●●○
<b>Fahrverhalten</b>	●●●●●●●●○
Steigung	●●●●●●●○
Abfahrt	●●●●●●●●
Wendigkeit	●●●●●●●○
Laufruhe	●●●●●●●○
Komfort	●●●●●●●○
<b>Ausstattung</b>	●●●●●●●●
<b>Preis/Leistung</b>	●●●●●●●○
<b>RennRad-URTEIL</b>	●●●●●●●○

RennRad  
FAZIT

Das neue Rose Reveal AL 105 Di2 überzeugt in vielen Bereichen. Mit seiner komfortorientierten Langstrecken-Ausrichtung und der hochwertigen Ausstattung spricht es viele Zielgruppen an. Potenzial besteht beim Gewicht.

**SCHULTZ &**

**SCHUTZBLECHE UND  
MONTIERBARE  
GEPÄCKTRÄGER IM  
GROSSEN TEST.**

**TRANSPORT**







SCHUTZBLECHE

**&**

GEPÄCKTRÄGER



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

**K**älte, Regen, Dreck – das ist oftmals der Radfahrer-Alltag im Herbst, Winter und Frühjahr. Immer wieder, über viele Monate hinweg. Deshalb zählt für viele ein „Accessoire“ zur wichtigsten Rad-Standard-Ausrüstung: Schutzbleche. Wir haben verschiedenste Systeme für Vorder- und Hinterräder miteinander verglichen. Wer sein Rennrad oder Gravelbike zusätzlich auch zum Arbeitspendeln, Radurlaub oder Bikepacking nutzt, für den kann auch ein Gepäckträger eine sinnvolle Erweiterung sein. Aktuelle Systeme haben oftmals eine hohe Traglast und lassen sich teilweise innerhalb weniger Sekunden an- und wieder abmontieren. Wir haben deshalb zusätzlich auch vier verschiedene Gepäckträger-Modelle im Preisbereich um 100 Euro getestet.

## Schutzblech-Modelle

Die Bandbreite an verschiedenen Schutzblech-Lösungen ist inzwischen enorm. Deshalb sollte man schon vor dem Kauf einiges beachten – und sich etwa jene Fragen stellen: Hat mein Fahrrad Felgen- oder Discbremsen? Wie schmal beziehungsweise weit liegen die Sitzstreben beieinander? Will ich ein Licht oder eine Satteltasche unter dem Sattel montieren? Soll das Schutzblech schnell zu entfernen sein? All diese Punkte können erste Ausschlusskriterien bei der Wahl des richtigen Schutzbleches sein. Eine weitere Frage lautet: Vorne oder hinten oder beides? Bei Gruppenausfahrten auf nassen Straßen ist ein Heckschutzblech ein Muss. Die Mitfahrer werden es einem danken. Beachten sollte man aber, dass zu hoch montierte Schutzbleche keine gute Wahl sind. Jedes System, das nicht direkt oberhalb des Reifens montiert ist, schützt den Hinterradmann wenig bis gar nicht. Ein Vorteil vieler Heck-Schutzblech-Systeme: Sie sind enorm schnell an- und abmontiert. Auf Frontbleche trifft dies dagegen oftmals nicht zu. Gute Systeme können hier den gesamten Oberkörper und den Oberschenkel- bis Unterschenkel-Bereich vor Spritzwasser schützen. Der Schutzfaktor unterhalb des Kniebereichs ist jedoch bei einigen Testmodellen kaum ausgeprägt. Spritzwasser wird nur abgehalten, wenn das Schutzblech ganz weit nach unten gezogen ist. Auch die Montage ist nicht immer einfach: Es muss stets genügend Platz zwischen Gabel und Reifen vorhanden sein. Zudem sind manche der aktuellen Systeme nicht mehr auf Felgenbremsen-Räder ausgelegt. Nahezu alle Modelle werden mit verstellbaren Verschlüssen an der Gabel befestigt. Das Problem: Gabelholme verjüngen sich meist nach unten. Das führt in manchen Fällen dazu, dass die Schutzbleche im Laufe der Zeit nach unten verrutschen können, bis sie am Reifen scheuern. Je ruppiger das Gelände ist, durch das man fährt, desto höher ist das Risiko, dass das Blech verrutscht. Eine Ausnahme im Testfeld stellte hier das leichte, mit Kabelbindern befestigte Schutzblech von Riesel dar. Hier verrutschte während des Testverlaufs nichts.

## PACKTASCHEN & THULE SHIELD

Rad-Packtaschen sind für Bikepacking-Touren unerlässlich. Für die RennRad-Ausgabe 5/2023 haben wir 49 Taschen aller Preisklassen ausgiebig getestet. Die Thule-Shield-Packtasche ist eine Neuentwicklung. Sie ist zu 100 Prozent wasserdicht und wird in vier Größen angeboten. Sie verfügt über einen kurzen und einen langen Tragegurt. Sicherheit geben Reflektoren und die Möglichkeit, ein Licht zu befestigen. Zwei äußere Schlaufen dienen zur Helm-Befestigung. Top ist die Innenaufteilung: Diese ist übersichtlich und sinnvoll. Laptop, iPad und Kleinteile haben darin ihren festen Platz. In der 22-Liter-Variante bleibt zudem genug Platz für weiteres Gepäck wie etwa Wechselkleidung. Außen gibt es noch eine aufgesetzte Tasche für alle Dinge, die man schnell benötigt. Der Einrast-Mechanismus fixiert die Tasche schnell und einfach seitlich am Gepäckträger. Im Testverlauf zeigte dieser keine Schwächen: Auch auf ruppigen Untergründen kam es zu keinem Verrutschen. Durch das Zugband entriegelt man die Tasche sehr schnell. Unseren großen Packtaschen-Test finden Sie auch in unserem digitalen Test-Sondermagazin. Dieses ist hier downloadbar: [www.bit.ly/rennrad-magazin-shop](http://www.bit.ly/rennrad-magazin-shop)

**Volumen:** Vier Größen, von 13 bis 25 Liter  
**Preis:** 99,95 – 149,95 Euro

## Gepäckträger-Systeme

Auch Gepäckträger können teils recht schnell und einfach montiert werden. Innerhalb weniger Minuten können sie ein Renn- oder Gravelbike zu einem Reise- beziehungsweise Commuting-Rad machen. Sie haben – aufgrund des Bikepacking- und Radreise-Trends – ihr „angestaubtes“ Image inzwischen weitgehend abgelegt. Einige der getesteten Systeme können bis zu 20 Kilogramm Zuladung aufnehmen. Drei der vier Testmodelle verfügen zudem über Adapterplatten. Damit können an der Oberseite sogenannte Top Bags durch ein einfaches Rast-System und ohne jedes „Festzurren“ befestigt werden – eine sehr saubere Lösung, die aber zulasten des Gewichtes geht. Auf dem Markt finden sich Gepäckträger für das Vorder- und das Hinterrad, für schmale und für breitere Reifen. Bei der Auswahl des Testfeldes legten wir großen Wert auf eine schnelle und einfache Montage. Es zeigte sich, dass meist nur die Erstmontage etwas aufwendiger und zeitintensiver ist. Alle hier getesteten Gepäckträger lassen sich zudem ohne Extra-Anschraubpunkte am Rad befestigen. Dafür kommen in der Regel Zurrgurte und Schnappverschlüsse zum Einsatz. Ortlieb geht hier einen anderen Weg: Das „Quick Rack“ nutzt Anschraubpunkte an vorhandenen Gewindeösen der Sitzstreben – alternativ liegen dem Set aber auch Adapter bei. Ein gravierendes Minus, das das gesamte Testfeld betrifft: Keiner der Gepäckträger ist offiziell für den Einsatz an Carbonrahmen geeignet oder zugelassen. Hinzu kommt: Viele Hersteller bieten als Zubehör integrierte Rücklichter an. Da diese jedoch keine StVZO-Zulassung haben, sind sie für den Einsatz im öffentlichen Straßenverkehr leider nicht geeignet. //



SCHUTZBLECHE

**&**

GEPÄCKTRÄGER

## ORTLIEB QUICK RACK

PREIS: 100 EURO

BEWERTUNG ●●●●●



Den Ortlieb Quick Rack gibt es in zwei Varianten: light und normal. Die Light-Variante nimmt nur seitliche Satteltaschen auf – die getestete Normal-Version besitzt einen zusätzlichen Gepäckträger auf der Oberseite. Top: Der Träger ist der leichteste des Testfeldes und bietet dazu noch die höchste Traglast. Möglich machen das der leichte Aluminium-Aufbau und die Abstützung am Sitzrohr. Das „Quick“ im Namen ist Programm: Der Träger kann innerhalb weniger Sekunden montiert und demontiert werden. Das System arbeitet mit Schnellverschlüssen und Gewindeösen am Rahmen. Sind diese nicht vorhanden, können die mitgelieferten Adapter eingesetzt werden – dann mit etwas mehr Aufwand. Vorteil: Das System ist extrem flexibel und für Räder von 26 bis 29 Zoll geeignet. Bei 29-Zoll-Fahrrädern beträgt die maximale Reifenbreite 2,35 Zoll. Das Fazit: sehr schnelle Montage und Demontage, flexibel, sehr leicht und generell hochwertig.

SCHUTZBLECHE

&

GEPÄCKTRÄGER

### KOMPAKT

**Gewicht:** 0,580 Kilogramm

**Traglast:** 20,0 Kilogramm

**Montage:** Schnellverschluss an Sitzrohr und Sitzstreben, alternativ per Adapter

**Features:** Schutzblech als Zubehör, in zwei Varianten erhältlich

**Stärken:**

- Montage & Demontage
- Zubehör & Traglast
- Preis-Leistung
- Eigengewicht

**Schwächen:** ■ nicht für Carbonrahmen geeignet

## SKS INFINITY UNIVERSAL MIK

PREIS: 109 EURO

BEWERTUNG ●●●●○



Den robusten Aluminiumträger von SKS gibt es in der AVS- oder der hier vorgestellten MIK-Variante. Die Kürzel stehen für zwei verschiedene Schnellmontage-Systeme für Taschen auf dem Träger. Die Erstmontage ist unkompliziert und gelingt dank der gut bebilderten Anleitung sehr schnell. Im laufenden Betrieb braucht es zur Montage und Demontage aber ein Torx-Werkzeug. Das funktioniert bei der Konkurrenz teils schneller und einfacher. Gut: Ein passender Torx-Schlüssel ist im Träger gleich integriert. Im Fahrbetrieb überzeugt der SKS durch einen stabilen Sitz. Auch auf ruppigen Untergründen kam es zu keinem Verrutschen beziehungsweise zu keinerlei Schleif- oder Klappergeräuschen. Die Zuladung ist mit bis zu zwölf Kilogramm auf einem vergleichsweise hohen Niveau. Leider ist der Träger nicht geeignet für Carbonrahmen. Fazit: schnelle Montage, stabil, gut erweiterbar mit einer MIK- oder AVS-Adapterplatte.

## THULE TOUR RACK

PREIS: 109,95 EURO

BEWERTUNG ●●●●○



Stabil, robust und wertig: So wirkt das Tour Rack von Thule von Beginn an. Das Besondere: Montiert werden kann der Träger entweder über dem Vorder- oder dem Hinterrad. Die Flexibilität ist top im Testfeld und überzeugte unsere Tester enorm. Einmal korrekt ausgerichtet, halten vier robuste Zurrgurte das System an Ort und Stelle. Dabei hilft ein cleveres Ratschensystem. Zur Arretierung wird ein Fünf-Millimeter-Inbus benötigt – zur Demontage ein Thule-Speziälschlüssel. Was umständlich klingt, geht schnell von der Hand und dient gleichzeitig als Diebstahlsicherung. Unser Urteil: sehr clever gelöst. Der Testverlauf zeigt, dass das Tour Rack sehr robust ist und eine ordentliche Traglast von bis zu 11,3 Kilogramm aufweist. Die freischwingende Konstruktion erwies sich im Fahrbetrieb als stabil und rutschfrei. Fazit: eine sehr stabile Konstruktion, vorn und hinten montierbar, top-qualitativ, integrierter Diebstahlschutz.

## TOPEAK TETRARACK R2

PREIS: 109,95 EURO

BEWERTUNG ●●●●○



Die Erstmontage des Topeak-Tetrarack-R2-Trägers gestaltet sich sehr einfach und benötigt nur sehr wenig Zeit. Vier Klettgurte sorgen danach, auch bei ruppigen Geländefahrten, für einen stets sicheren Halt. Sechs Inbusschrauben erlauben eine sehr gute genaue Feinjustierung. Unabhängig vom Winkel der Sitzstreben lässt sich so die Trägerplatte einfach waagrecht ausrichten. Eine überaus durchdachte Lösung. Beim Zubehör setzt Topeak, wie auch die Konkurrenz, auf ein Schnellverschluss-System. Dessen Nachteil: Es passen leider nur die hauseigenen Trunk Bags auf den Träger. Top ist dagegen das vergleichsweise geringe Eigengewicht des Trägersystems von nur rund 870 Gramm. Abstriche muss man dafür bei der Zuladung machen. Diese liegt bei maximal neun Kilogramm, was in der Relation kein Topwert ist. Fazit: sehr wertig verarbeitet, eine durchdachte Montage, recht leichtgewichtig, jedoch eine etwas geringere Traglast.

### KOMPAKT

**Gewicht:** 0,975 Kilogramm

**Traglast:** 12,0 Kilogramm

**Montage:** 4 Nylongurte, Arretierung mit Torx-Schlüssel

**Features:** wechselbare Adapterplatten, Schutzfolien für die Streben, spezielles Schutzblech als Zubehör

**Stärken:**

- Montage & Demontage
- Zubehör
- integrierter Torx-Schlüssel
- Traglast

**Schwächen:**

- nicht für Carbonrahmen geeignet
- Rücklicht ohne StVZO-Zulassung

### KOMPAKT

**Gewicht:** 1,1 Kilogramm

**Traglast:** 11,3 Kilogramm

**Montage:** 4 Zurrgurte, Arretierung mit Inbus

**Features:** Montage vorne und hinten möglich, integrierter Reflektor, Diebstahlschutz

**Stärken:**

- Montage und Demontage
- Diebstahlschutz
- Reflektoren
- Traglast

**Schwächen:**

- Erstmontage aufwendiger

### KOMPAKT

**Gewicht:** 0,870 Kilogramm

**Traglast:** 9,0 Kilogramm

**Montage:** 4 Klett-Gurte, Inbus zum Fixieren

**Features:** auch als Front-Variante oder als MTB-Version erhältlich, optionale Reflektor-Montage, Taschen-Zubehör

**Stärken:**

- Montage & Demontage
- weitgehend vormontiert
- Gewicht

**Schwächen:**

- Traglast
- nicht für Carbonrahmen geeignet

## RIESEL DESIGN CRISS:CROSS

PREIS: 12,95 EURO

BEWERTUNG ●●●●●



Der kleine Front Fender namens Criss:Cross überzeugt bei vielen Test-Parametern. Zudem gibt es ihn, riesel-typisch, in vielen unterschiedlichen Designs. Vor allem jedoch punktete der auf allen Untergründen, auch auf Wurzelpassagen im Gelände, sichere rutschfreie Sitz im Testverlauf stark. Durch die geringe Material-Wandstärke von weniger als einem Millimeter ist das Criss:Cross-System sehr flexibel einsetzbar und passt somit an nahezu jedes Rad. Trotz seiner geringen Größe schützt es besser als zunächst vermutet – auch wenn größere Systeme hier bauartbedingt natürlich noch besser abschneiden. Bei starkem Regen findet ein Teil des Wassers einen Weg am Schutzblech vorbei. Zu beachten ist zudem: Der Fender wird mit Kabelbindern montiert und bleibt dauerhaft am Rad. Fazit: ein sicherer rutschfreier Sitz, Leichtgewicht und eine gute Preis-Leistung.

### KOMPAKT

**Gewicht:** 18 Gramm  
**Montage:** Kabelbinder  
**Features:** Made in Germany, 3 Jahre Garantie, verschiedene Designs

**Stärken:**  Gewicht  
 Robustheit  
 Sitz

**Schwächen:**  nur eingeschränkter Spritzschutz

## ASS SAVERS WIN WING 2

PREIS: 27 EURO

BEWERTUNG ●●●●●



Der Win Wing 2 des bekannten Herstellers Ass Savers fällt optisch sofort auf. Das kleine, leichte, flexible Kunststoff-Schutzblech wird mittels zweier gebogener Halter knapp über dem Hinterrifen innerhalb weniger Sekunden an den Sitzstreben montiert. Sehr gut und sinnvoll: Eine Rahmenschutzfolie wird gleich mitgeliefert. Die Montage ist somit sehr einfach und geht schnell von der Hand. Diese Anordnung schützt den Fahrer effektiv vor Spritzwasser, auch bei den schlimmsten Bedingungen. Wichtig bei Gruppenfahrten: Die Mitfahrer im Windschatten bleiben weitgehend, wenn auch nicht 100-prozentig, von aufwirbelndem Spritzwasser verschont. Auch die Stabilität des Systems ist gegeben. Klare Schwächen waren im Testverlauf nicht festzustellen. Fazit: schnellste Montage und Demontage, sehr durchdachtes Design, Schutzwirkung und Leichtgewicht.

### KOMPAKT

**Gewicht:** 72 Gramm  
**Montage:** werkzeugfreie Montage  
**Features:** Rahmenschutzfolie, auch als Road-Modell erhältlich

**Stärken:**  Schutzeffekt  
 Montage & Demontage  
 Stabilität

**Schwächen:**  -

## RIESEL DESIGN RIT:ZE

PREIS: 9,95 EURO

BEWERTUNG ●●●●●



Steckschutzbleche für den Sattel gibt es viele, aber das Riesel Design Rit:ze ist ein besonderes Modell. Aufgrund der top-funktionalen Klapp-Konstruktion ist das Schutzblech schnell und unkompliziert montierbar und sitzt zwischen den Sattelstreben absolut fest. Ähnlich wie der kleine Riesel-Schutz am Vorderrad liefert auch die Rit:ze eine ordentliche Schutzleistung ab. Mit über dem Reifen montierten Modellen kann sie aber nicht ganz mithalten. Etwas Spritzwasser findet seinen Weg an dem System vorbei. Dies gilt vor allem auch für Mit- beziehungsweise Am-Hinterrad-Fahrer. Dafür ist es jedoch optisch sehr unauffällig und mit einem Gewicht von nur 17 Gramm zudem extrem leicht. Zu beachten: Wer mit einer Satteltasche fährt, kann Probleme bekommen. Das Sattelgestell muss für die Montage frei sein. Fazit: günstig, leicht, einfach montierbar und überraschend effektiv.

### KOMPAKT

**Gewicht:** 17 Gramm  
**Montage:** werkzeugfreie Montage  
**Features:** Made in Germany, 3 Jahre Garantie, verschiedene Designs, Gravel- und Road-Variante

**Stärken:**  Gewicht  
 Befestigung  
 Preis-Leistung

**Schwächen:**  Spritzschutz  
 kein Schutz für Mitfahrer

## SKS SPEEDROCKER SET

PREIS: 49,99 EURO

BEWERTUNG ●●●●●



Das SKS-Speedrocker-Set punktet mit sehr vielen durchdachten Details. Es verfügt über den komplettesten, beziehungsweise besten Nässeschutz im Testfeld. Am Vorder- und am Hinterrad ist es jeweils weiter heruntergezogen als die Konkurrenz-Modelle. Die Streben sind sehr gut an den Rahmen und die Reifen anpassbar. Somit sitzt es fest und quasi verrutschfrei. Im Test punktete es auf allen Untergründen. Die Material- und Verarbeitungsqualität sind jeweils top – und versprechen eine lange Haltbarkeit. Auch die vorne zweigeteilte Konstruktion überzeugte im Testverlauf. Damit ist man vom Abstand zwischen der Gabel und dem Reifen unabhängig. Hinten kann der Fender zudem in Richtung Sitzrohr verlängert werden. Er wird dann zusätzlich auf Höhe des hinteren Flaschenhalters fixiert. Fazit: bester Spritzschutz, sichere und einfache Montage, Robustheit und Materialqualität.

## TOPEAK TETRAFENDER G1 & G2

PREIS: 64,95 EURO

BEWERTUNG ●●●●○



Das Topeak-Tetrafender-Set zeigte im Testverlauf nur wenig Schwächen. Einzig das vordere Schutzblech rutschte in größerem Gelände ab und, selten, etwas nach unten, sodass es zu einem Schleifen am Reifen kam. Dann heißt es: anhalten und nachjustieren. Bei fast alle anderen Test-Parametern liegt das G1/G2-Set weit vorne. Vorne wie hinten ist der Spritzschutz sehr überzeugend. Nichts klappert und die ganze Konstruktion wirkt hochwertig. Der vordere Fender ist winkelverstellbar und lässt sich somit sehr gut an den Reifen und den Rahmen anpassen. Reflektoren erhöhen die Sicherheit. Ein Feature ist die Möglichkeit, das hintere Schutzblech um rund die Hälfte zu verkürzen. Das Set gibt es zusätzlich in drei Breiten für Rennräder, Gravel- und Mountainbikes. Fazit: ein sehr guter Spritzschutz, hochwertige Konstruktion und Verarbeitung, Robustheit und Stabilität.

## ZÉFAL SHIELD R35 SET

PREIS: 33,29 EURO

BEWERTUNG ●●●●○



Die Montage und Demontage des Zéfal-R35-Sets erfordert etwas Zeit. Dieser Prozess ist etwas komplexer als bei vielen Konkurrenz-Produkten. Die Kunststoffgurte werden zusammen mit den mitgelieferten Rahmenschutz-Gummis jeweils um die Sitzstreben und die Gabel gelegt. Festgezogen werden diese dann mit einem Inbus-Schlüssel. Dies klappt bei manch anderen Modellen deutlich schneller. Gut: Der Einstell-Winkel kann vorne wie hinten je einfach individuell angepasst werden. Das hintere Schutzblech kann, je nach der Geometrie des Rahmens, zusätzlich noch weiter verlängert werden. Die Stabilität und der Sitz der Konstruktion aus Kunststoff konnten jedoch im Testverlauf nicht ganz überzeugen. Beim Test-Parameter Spritzwasserschutz punktete das Zéfal-Set dagegen stark. Fazit: attraktiver Preis, guter Schutzeffekt, aber teils Probleme mit der Stabilität.

### KOMPAKT

**Gewicht:** 408 Gramm  
**Montage:** Klettverschlüsse und Gummizüge  
**Features:** Rahmenschutzfolie

**Stärken:**  Spritzschutz  
 Preis-Leistung  
 Montage

**Schwächen:**  Gewicht  
 teils Durchrutschen vorne

### KOMPAKT

**Gewicht:** 194 Gramm vorne, 340 Gramm hinten  
**Montage:** Klettverschlüsse  
**Features:** Reflektoren, hinteres Schutzblech einkürzbar, auch als Rennrad-Gravel- und MTB-Variante erhältlich

**Stärken:**  Spritzschutz  
 Montage & Stabilität  
 Verarbeitung

**Schwächen:**  vorderer Fender kann rutschen

### KOMPAKT

**Gewicht:** 197 Gramm vorne, 210 Gramm hinten  
**Montage:** Verschraubung mit Inbus  
**Features:** Rahmenschutzfolie, auch als Gravel-Modell R50 erhältlich

**Stärken:**  Spritzschutz  
 Montage  
 Preis-Leistung

**Schwächen:**  Montage und Demontage  
 nicht sehr stabil

# DAUER TEST

NEUE ROLLEN-TRAINER, KLEIDUNG,  
RADSCHUHE & MEHR IM TEILS  
MONATELANGEN DAUEREINSATZ. DIE  
AUSFÜHRLICHEN TESTERGEBNISSE.



## ZWIFT HUB ONE

Preis: 599 Euro

Zwift hat seinen bereits bekannten Trainer stark verändert: Das Gerät, das vom amerikanischen Hersteller Jetblack produziert wird, verfügt nun nur noch über ein einziges Ritzel und nennt sich Hub One. Geschaltet wird nicht mehr über die Schalthebel des Fahrrads, sondern nur noch virtuell über einen digitalen Schalter, der am Lenker befestigt wird. Somit ist es egal, ob man elf, zwölf oder 13 Ritzel an seinem Renn- oder Gravelrad hat, denn die eigene wird durch die virtuelle Zwift-Schaltung ersetzt. Der Zwift-Trainer ist ein solides Einsteigergerät. Das insgesamt rund 15 Kilogramm schwere System mit dem knapp fünf Kilogramm schweren Schwungrad kann maximal 1800 Watt oder 16 Prozent Steigung simulieren. Es verfügt leider über keinen Tragegriff. Klappbare Standbeine oder elastische Füße, die eine leichte seitliche Bewegung ermöglichen, gibt es nicht. Dieses Equipment muss theoretisch auf dem Aftermarket nachgekauft werden. Zwift gibt zudem eine Messgenauigkeit von  $\pm 2,5$  Prozent – was für ambitioniert trainierende Athleten ein recht hoher und das Training potenziell negativ beeinflussender Wert ist. Der Hub One punktet an anderer Stelle. Vor allem: mit seiner Einfachheit, seiner Robustheit und der intuitiven Bedienbarkeit. Man muss sich um wenig kümmern, und falls man das muss, findet man sich schnell in den beiden topfunktionalen Apps Zwift und Zwift Companion zurecht. Sobald man



DAUER TEST



ein neues Gerät hinzufügt, zum Beispiel die Zwift-Play-Gamepads, ploppt ein Step-by-Step-Hilfsmenü auf. Das Gerät ist samt Schaltung Sekunden nach dem Einschalten startbereit. Draufsetzen, losfahren, schwitzen. Dies ist top gelöst. Durch die Ein-Ritzel-Lösung ist das Setup des gesamten Systems extrem einfach. Zusammen mit der hervorragenden Menüführung wird man Schritt für Schritt durch den Prozess geführt. Dies bringt auch absolute Neulinge und Schrauber-Amateure ans Ziel. Gut: Auch die erste Version der Zwift-Trainer lässt sich auf die neue Technik nachrüsten. Zu einem noch besseren Schalterlebnis empfehlen wir den zusätzlichen Erwerb der Zwift-Play-Gamepads, die man links und rechts am Lenker befestigt. Diese machen das Schalten noch einfacher. Gerade Sram-eTap-Fahrern mit dem Links-rechts-Schalthebel-Prinzip könnte dies gefallen. Auch beim Faktor Preis-Leistung überzeugt der Hub One, denn im Kaufpreis von 599 Euro ist eine einjährige Zwift-Mitgliedschaft für den Zugang in die „virtuelle Trainings- und Renn-Welt“ im Gegenwert von knapp 150 Euro inkludiert. Top sind auch viele Testeindrücke: Im Fahrbetrieb ist der Trainer sehr leise. Auch beim Parameter Fahrgefühl punktet der Hub One. Nur ganz punktuell kann ein leichtes „Riemenantriebs-Gefühl“ aufkommen. Vor dem Kauf sollte einem klar sein, dass man im „Zwift-Universum gefangen“ ist. Die virtuelle Schaltung funktioniert schlicht nicht mit anderen Plattformen wie Wahoo oder Rouvy. Zudem weiß man während des Trainings teils nicht genau, in welchem Gang man gerade fährt. In welchem Ritzel man gerade ist, lässt sich weder sehen noch einstellen. Für das Zwift-Gerät sprechen letztlich der recht attraktive Preis, das extrem einfache Setup und die recht niedrige Geräuschkulisse. //

## KOMPAKT

- Apps & Bedienbarkeit
- Preis-Leistung
- Lautstärke
- Ganganzeige



## GORE DISTANCE WINTER BIB TIGHTS+

**Preis: 199,95 Euro**

Dick und robust – das sind wohl die ersten Gedanken der meisten Menschen, die diese Winterradhose zum ersten Mal in die Hand nehmen. Die Distance Winter Bib Tights+ ist die wärmste Hose im Gore-Portfolio. Das Material: DWR-behandeltes Thermo-Gewebe. Dieses ist wind- und wasserabweisend – und erwies sich im Langzeittest als überaus robust. Reibstellen oder sonstige Materialschwächen waren auch nach Monaten der Nutzung nicht festzustellen. Die wenigen sinnvoll platzierten Nähte sind kaum zu spüren. Der Tragekomfort ist generell auf einem sehr hohen Niveau. Dies gilt auch für die Wärmeisolation: Die Distance-Winter-Bib ist auch auf sehr tiefe Temperaturen von null Grad und darunter ausgelegt. Zu dieser Ausrichtung passt, dass das Expert-Distance-2.0-Sitzpolster einen Windstopper-Cup-Einsatz im vorderen Sitzbereich aufweist, der zuverlässig und effizient vor Fahrtwind und Kälteeffekten schützt. Das Sitzpolster ist vergleichsweise dickvolumig und eher weich gehalten. Dies ist Geschmackssache. Der Komforteffekt war aus Sicht unseres Testers hoch. Er saß auch während Langstreckenfahrten nie „durch“. Auch die Atmungsaktivität der Träger ist, durch die Netzträger-Konstruktion, sehr überzeugend. Zudem top: Es kam auch bei Geländefahrten nie zu einem Verrutschen des Polsters – dieses war stets optimal fixiert. Das Außenmaterial schützt zudem vor Spritzwasser. Längeren Regenschauern hält es naturgemäß nicht stand. Die Gore-Form-Fit-Passform sorgt für einen engen und aerodynamischen Sitz. Im unteren Bereich fielen die Abschlüsse für unseren großfüßigen Testfahrer etwas eng aus. Das An- und Ausziehen bedurften bei ihm je eines kleineren Kraftaufwands. Gut: Mehrere reflektierende Elemente sorgen zudem für eine verbesserte Sichtbarkeit.

## KOMPAKT

- Wetterschutz
- Wärmeisolation
- Material & Verarbeitung
- Beinabschluss eng



## TRUEKINETIX TRUETRAINER 6.2

**Preis: 1299 Euro**

Der TrueTrainer 6.2 des noch jungen niederländischen Herstellers TrueKinetix ist ein neu entwickelter Smart-Trainer, der von seinen „Werten“ her in der Top-Liga anzusiedeln ist: bis zu 2600 Watt Widerstand, bis zu 26 Prozent simulierte Steigung und nur bis zu 0,5 Prozent Messwert-Abweichung sind Top-Zahlen. Mit seinem Preis von 1299 Euro ist er in einem ähnlichen Bereich wie etwa der Wahoo Kickr oder der Tacx Neo2T angesiedelt. An dem Gerät ist bei Lieferung ein Elffach-Ritzelpaket – in der extrem sportiven Abstufung von 11-21 – montiert, doch lässt sich über die hauseigene App jede andere Abstufung virtuell hinterlegen. Geschaltet wird damit weiterhin über die Schalthebel des Fahrrads. Neben Bluetooth und ANT+ verfügt der Trainer auch über Zwift-over-Wifi und über ERG-soft-Start, was gerade bei Intervalltrainings von Nutzen ist. Besonders: Trotz dieser inneren Werte wiegt das System nur 15 Kilogramm. Der Grund: TrueKinetix baut kein Schwungrad ein, sondern einen Motor, der wattgesteuert den Widerstand zehntausendmal pro Sekunde anpasst. Es sind demnach, anders als etwa bei Tacx-Geräten, keine Magneten eingebaut. Das kannte man so bislang noch nicht. Daraus resultiert eine sehr lange Nachlaufzeit. Das Fahrgestell ist sehr hochwertig: Die Elastomer-Füße und der speziell designte Rahmen lassen viel realistische Bewegung zu. Die Basis des gesamten TrueKinetix-Systems ist die virtuelle Gang- oder besser Übersetzungswahl. Mittels der App lassen sich unzählige Varianten einstellen. Das eigene Rennrad hat eine Übersetzung von 11-28? Kein Problem. Auf dem Gravelbike ist eine 12-40 montiert? Auch das ist kein Problem. Der TrueTrainer ist extrem kompatibel. Dazu muss man einfach in der App verschiedene Räder hinterlegen. Die Einrichtung passiert recht einfach. TrueKinetix punktete im Testverlauf besonders in drei Kategorien stark. Zum

DAUERTEST

einen ist das Gerät trotz sehr guter innerer Werte ein echtes Leichtgewicht. Mit seinem Gewicht von 15 Kilogramm ist es um rund ein Drittel leichter als ein Wahoo Kickr – und damit deutlich einfacher zu transportieren. Zum anderen ermöglicht das System das Schalten mit den eigenen Schalthebeln und zugleich die Wahl einer x-beliebigen Abstufung. Damit ist der Trainer trotz des gleichen Zielansatzes wie Zwift mit allen Trainingsplattformen kompatibel. Zudem ist ein sehr hoher Widerstand wählbar. Das Fahrgefühl ist gerade bei höheren Widerständen – ergo während Intervall- und High-Intensity-Einheiten – vergleichsweise sehr realistisch. Von seiner Bedienbarkeit her ist der TrueTrainer auf ambitionierte Fahrer ausgelegt. Er ist im Alltag nicht unbedingt ein „No brainer“. So bedurfte es zum Beispiel im Testverlauf einiger Firmware-Updates und Videokonferenzen, bis der Trainer sich so verhielt, wie wir uns das wünschten. Bei manchen Übersetzungskombinationen zwischen virtuell und real passierte es in sehr seltenen Fällen, dass sehr kurzfristig mal ein Gang „durchrutschte“. Es dauerte dann manchmal zwischen ein und zwei Sekunden, bis der richtige Gang nachjustiert war. Auch ist es vielleicht nicht ganz nach jedermanns Geschmack, dass es anfangs rund 100 Sekunden dauert, bis das System einsatzbereit ist. Jedoch sollten solche „Anfangsprobleme“ im Zuge der stetigen Weiterentwicklung der Geräte des jungen Herstellers nach und nach entfallen. Die während des Trainings entstehende Lautstärke ist beim Testgerät jedoch auch etwas höher als bei anderen Smart-Trainer-Top-Modellen – vor allem dann, wenn der Lüfter des Motors bei besonders hohen Widerständen „Schwerstarbeit“ verrichten muss. //

### KOMPAKT

- Kompatibilität
- Fahrgefühl-Realismus
- Widerstand
- Motorbremse
- Bedienbarkeit
- Lautstärke





## FIZIK TERRA ATLAS

**Preis: 159 Euro**

Ein robustes Allround-Modell für harte Offroad-Einsätze: Das ist die Ausrichtung des Fizik Terra Atlas. Der Schuh ist für Gravel-, Cyclocross- und Mountainbike-Einsätze ausgelegt. Das Obermaterial ist etwas „dickvolumiger“ und vor allem sehr robust gehalten. Es widersteht auch härteren Kontakten mit Zweigen und Steinen. Der untere Bereich, und gerade die Zehenkappe, sind mit einer Extra-Gummischutzschicht versehen. Die Belüftung leidet jedoch nicht unter dieser Robustheit. Die X5-Außensohle wurde neu entwickelt – hin zu einem verbesserten Grip und mehr Traktion. Die Gummibeschichtung umfasst die gesamte Fläche einschließlich des Mittelfußes. Die Stollen sind weitflächig und sinnvoll verteilt. Zudem können zwei Schraubstollen eingeschraubt werden. Der Halt auf losem Untergrund erwies sich im monatelangen Testverlauf als sehr gut. Auch längere Gehstrecken waren mit den Atlas-Schuhen kein Problem. Dennoch ist die Nylon-Composite-Sohle nicht „weich“ – im Gegenteil: Sie fällt für ein Offroad-Modell vergleichsweise hart aus. Das Gewicht des Atlas liegt mit 355 Gramm pro Schuh in einem für diesen Preisbereich kompetitiven Feld. Geschlossen wird das Modell mit einem einzelnen L6-Boa-Verschlussystem. Dieses ist sehr fein – und auch während der Fahrt – einzustellen beziehungsweise zu bedienen. Die Zunge ist indes eher „dünnvolumig“ und kaum gepolstert. Der Tragekomfort erwies sich jedoch im Testverlauf auch bei Langstreckenfahrten als vergleichsweise hoch. Die Passform des Fizik Atlas fällt „normal“ aus und ist auch für Menschen mit breiteren Füßen noch recht gut geeignet.

### KOMPAKT

- Allround-Eigenschaften
- Sitz & Passform
- Robustheit & Verarbeitung

DAUERTEST



## KASK PROTONE ICON

**Preis: 275 Euro**

Aerodynamik, Ventilation, Leichtgewicht, Design: All das soll der neue Protone Icon laut dem Hersteller Kask bieten. Viele dieser Versprechen werden gehalten – dies hat unser Dauertest gezeigt. Der Protone ist bereits ein Klassiker, der seit vielen Jahren auch von Profiteams eingesetzt wird. Nun wurde er überarbeitet. Die Farbe des Testmodells nennt sich „forest green matt“. Der Innenrahmen wurde nun neu konzipiert. Die Außenschale ist weit nach unten und über den Rand gezogen. Die Helmstruktur wurde anhand des Kask-Rotational-Impact-Standards entwickelt. Dies soll für eine optimierte Druckverteilung bei einem Rotationsaufprall sorgen. Auch das Octofit+-Verstellsystem ist neu – und sorgt für einen stets guten Halt. Das große Einstellrad ist sehr griffig und robust. Die große mittlere v-förmige Öffnung ist ein Markenzeichen des Protone – und sehr funktional. Denn die Luftzirkulation ist eine der Stärken des Helms. Vorne acht, teils sehr große und hinten sechs Luftöffnungen sorgen für eine gute Hitzeableitung. Auch in der Relation zu vielen anderen Top-Helmen liegt diese auf einem sehr hohen Niveau. Dies gilt auch für den Tragekomfort: Der Kask sitzt sehr angenehm und lastet mit seinem Gewicht von 233 Gramm in der Größe M vergleichsweise „leicht“ auf dem Kopf. Das Gurtdreieck bietet genug Platz für die Ohren. Der Kinnriemen fällt etwas unflexibel und steif aus, was für unseren Testfahrer jedoch kein Negativpunkt war. Gut: Das Innenpolster aus Cool-Max-Material ist angenehm, herausnehm- und waschbar und trocknet zudem schnell.

### KOMPAKT

- Gewicht & Komfort
- Belüftung & Verarbeitung
- Preis



## FIZIK TERRA ARTICA GTX

**Preis: 259 Euro**

Der Terra Artica GTX kam 2022 auf den Markt. Es ist das Top-Winterschuh-Modell von Fizik – und auf den harten Offroad-Einsatz auch bei tiefsten Temperaturen ausgelegt. Innen ist der Arctica mit einem recht dicken weichen Futter aus gebürstetem Fleece ausgestattet – und außen mit einem robusten Material, in dem eine hochwertige Gore-Tex-Membran verarbeitet ist. Diese sorgt für eine hohe Atmungsaktivität bei einem gleichzeitig hundertprozentigen Regen- und Windschutz. Auch während langer Regenfahrten hielten die Terra Artica im Testverlauf stets dicht. Ihre Wärmeisolationsleistung erwies sich als sehr hoch: Auch Fahrten bei Temperaturen weit unterhalb des Gefrierpunktes sind kein Problem. Die Nylon-Composit-Sohlen sind auf dem Fizik-StEIFIGKEITSINDEX mit fünf von zehn bewertet – für ein Offroad-Modell fällt die Sohlensteifigkeit aus der Sicht unseres Testers vergleichsweise hoch aus. Die Metall-beziehungsweise MTB-Cleats sind „normal“ positioniert und einfach verstellbar. Der Grip der profilierten Sohle beim Gehen auf losen Untergründen ist auf einem mittleren Niveau. Jedoch lassen sich vorne noch zwei zusätzliche Schraubstollen montieren. Die GTX sind auf den Mountainbike- und Gravel-Einsatz ausgelegt. Die dafür nötige Robustheit weisen sie auf: Im unteren und vorderen Bereich ist das Obermaterial, perforiertes Kunstleder, zusätzlich verstärkt. Die Passform fällt recht „normal“ aus – wobei breitfüßige Fahrer eventuell zu einer Nummer größer als gewöhnlich greifen könnten. Die Auswahl ist top: Der Schuh wird in den Größen 36 bis 48 und meist auch in halben Größen angeboten. Beim Verschlusssystem wird ein schmaler Klett oben mit

DAUERTEST

einem Boa-L6-Drehverschluss kombiniert. Dieser funktionierte im Testverlauf, wie gewohnt, tadellos. Jedoch kann, wie bei den meisten Winterschuhen, der obere Abschluss am Unterschenkel das Eindringen von hineinrinnendem Wasser auf Dauer nicht verhindern. Beim Parameter Gewicht liegt der Fizik Terra Artica GTX – in der Relation zu vielen Konkurrenz-Modellen – mit seinen rund 430 Gramm noch voll im grünen Bereich.

### KOMPAKT

- Wetterschutz
- Wärmeisolation
- Material
- Verarbeitung
- Beinabschluss

## LIGHTWEIGHT OBERMAYER EVO

**Preis: 6505 Euro**

1230 Gramm wiegen die Lightweight-Obermayer-Evo-Räder. Sie sind die Weiterentwicklung der Meilenstein-Obermayer-Laufräder. Jeder Lightweight-Satz wird in Handarbeit komplett in Deutschland gefertigt. Bei den neuen Modellen reduzierten die Lightweight-Ingenieure das Gewicht – und verbesserten die Steifigkeit und die Laufruhe. Das Gesamtgewicht wurde vor allem durch die neuen Pentagon-SL-Naben um 60 Gramm reduziert. Das verwendete LCC-Carbon kommt unter anderem auch in der Luft- und Raumfahrt zum Einsatz. Das zulässige Systemgewicht der Obermayer Evo: 100 Kilogramm. Der Lightweight-„Markenkern“ blieb natürlich erhalten: Für Laufräder mit einer Felgenhöhe von 48 Millimetern sind die Obermayer Evo extrem leicht. Im flachen und welligen Terrain punkteten sie vor allem mit ihrer sehr hohen Steifigkeit und einer guten Aerodynamik. An langen Anstiegen und beim Beschleunigen machte sich das exzellente Steifigkeits-Gewichts-Verhältnis, naturgemäß, sehr positiv bemerkbar. Die Kraftübertragung und die Agilität: top. Gefahren wurde der Laufradsatz mit 28 Millimeter breiten Continental-Grand-Prix-5000-S-TR-Reifen mit Aerothan-Schläuchen von Schwalbe und einem Luftdruck von jeweils sechs Bar vorne und hinten. Zudem sind die Obermayer Evo auch tubeless fahrbar. Passende Tubeless-Ventile werden mitgeliefert. Die Reifen schlossen auf den 24 Millimeter breiten Felgen sehr gut ab – auch weil die Laufräder für den Einsatz von 28 und 30 Millimeter breiten Pneus optimiert wurden. Die maximale Reifenbreite: 32 Millimeter. Der Komfort gehört, bauart- und ausrichtungsbedingt, naturgemäß

Text: Frederik Böna, David Binnig Fotos: Tam Huynh, Katharina Stürmer

dennoch nicht zu den ganz großen Stärken der Obermayer Evo. Unebenheiten des Untergrunds wurden im monatelangen Testverlauf recht ungefiltert an den Fahrer weitergegeben. Breitere und tubeless montierte Reifen könnten den Dämpfungskomfort noch weiter erhöhen – vor allem dann, wenn sie mit weniger Luftdruck gefahren werden. Die Montage und Demontage der Reifen mithilfe der mitgelieferten Reifenheber gelang recht einfach und schnell ohne größeren Kraftaufwand. Das Vorder- und das Hinterrad enthalten jeweils 20 Vollcarbon-Speichen, die sich im Testverlauf als extrem steif und robust erwiesen. Trotz der 48 Millimeter hohen Felgen sind die Laufräder überraschend wenig anfällig gegenüber starkem Seitenwind. Die Laufruhe war bei allen Bedingungen auf einem sehr hohen Niveau. Freilauf-Optionen gibt es für Shimano, Sram und Campagnolo. Der Wechsel des Freilaufs ist recht unkompliziert. Top: die Ceramicspeed-Lager, die serienmäßig verbaut sind. Sie sorgen für eine geringere Reibwirkung der Lager und sollen zudem deren Haltbarkeit erhöhen. Fazit: Die Lightweight-Obermayer-Evo-Laufräder überzeugen vor allem mit ihrer enormen Steifigkeit, ihrer hohen Laufruhe und dem geringen Gewicht. Sie sind daher ideal geeignet für lange Anstiege im Hochgebirge. Der Preis ist allerdings extrem ambitioniert.

#### KOMPAKT

- Leichtgewicht
- Steifigkeit
- Laufruhe
- Seitenwindanfälligkeit
- Preis



DAUERTEST



29.02.–03.03.2024

# Trends. Technik. Touren.



MESSE  
ESSEN

[www.fahrrad-essen.de](http://www.fahrrad-essen.de)

Fahrräder – Radtouristik & Radsport – Zubehör



## NAKED OPTICS THE HAWKS

Preis: 79,99 Euro

33 Gramm – so viel wiegt die neue The-Hawks-Brille des noch recht jungen österreichischen Herstellers Naked Optics. Damit gehört sie zu den leichteren Fahrradbrillen auf dem Markt. Im Dauertest überzeugte die The Hawks. Die nicht-polarisierten Gläser erwiesen sich als sehr hochwertig, recht beschlagsresistent und robust. Selbst nach mehreren Monaten im Einsatz – unter anderem auch im Gelände – sind keine Kratzer erkennbar. Sie bieten zudem ein weites Blickfeld, eine sehr gute Rund-um-Sicht und einen 100-prozentigen UV-Schutz. Auch die Verarbeitung des Rahmens überzeugt. Er besteht zu 50 Prozent aus der teils nachhaltigen Kunststoffmischung CO2RE, einer Kombination aus herkömmlichem Kunststoff auf Erdölbasis und aus nachwachsenden pflanzlichen Rohstoffen. Im Testverlauf punktete er mit seiner hohen Robustheit. Der Anti-Beschlagsschutz ist top – im Testzeitraum kam es zu keinem Zeitpunkt zu einem Beschlagen der Gläser. Die Brillenbügel lassen sich zwar nicht noch individuell anpassen, durch das einstellbare Nasenstück und die gummierten Bügelenden bot die The Hawks jedoch all unseren Testern – trotz teils sehr unterschiedlicher Kopfformen und -größen – einen guten Halt und einen fast durchgängig hohen Tragekomfort. Auch nach mehreren Stunden im Einsatz stellte sich kein Druckgefühl ein. Ein mitgeliefertes, magnetisches anzu- bringendes Schweißband kann je nach Bedarf innerhalb weniger Sekunden oben an der Innenseite angebracht werden und verhindert effektiv, dass Schweiß von der Stirn in die Augen rinnt. Der Schutzfaktor vor UV-Strahlen ist auf einem sehr hohen Niveau. Die recht großen Gläser und die enganliegende Passform lassen zudem kaum Fahrtwind zu den Augen durch. Zudem besteht die Möglichkeit, die Brillengläser zu tauschen. Passende Gläser in unterschiedlichen Farben, mit und ohne Polarisierung sowie für verschiedene Lichtverhältnisse können via den Hersteller nachbestellt werden.

### KOMPAKT

- Leichtgewicht
- Sichtfeld
- Preis-Leistung
- Passform & Halt
- Gläserqualität

DAUERTEST

## ASSOS MILLE GT WINTER JACKET EVO

Preis: 260 Euro

Dünn, leicht und dennoch warm und schützend – dies sind die Eigenschaften der Assos Mille GT Winter Jacket EVO, die schnell auffallen. Das Gewicht in der Größe S: 377 Gramm – ein Top-Wert für eine Winterjacke. Getragen wurde sie meist nur in der Kombination mit einem darunterliegenden langärmeligen Baselayer. Nur bei Temperaturen um den Gefrierpunkt und darunter benötigte unser Tester eine zusätzliche Zwischenschicht, Windjacke oder –Weste. Der Kragen der Mille GT ist recht niedrig geschnitten, sodass der Hals nicht ideal vor Kälte und Wind geschützt wird. Die assos-eigene Regular-Fit-Passform überzeugte: Die Jacke ist zwar schmal, sportiv und enganliegend geschnitten, doch durch das extrem dehnbare Material nicht einengend. Auch die Bewegungsfreiheit ist auf einem sehr hohen Niveau. Wer die Mille mit weiteren Schichten darunter kombinieren will oder etwas breiter gebaut ist, könnte auf eine Nummer größer als üblich zurückgreifen. Die Vorderpartie und der obere Bereich der Rückseite bestehen aus „Neos-Medium“, einem dreilagigen Softshell-Material mit gebondeter PU-Membran. Dieses gewährleistet, dass die Jacke im Frontbereich nicht nur warm, sondern auch vollständig winddicht und stark wasserabweisend ist. Selbst langanhaltendem Nieselregen und Schnee hielt es im Testverlauf sehr lange stand. An den Oberarmen besteht die Mille aus Neos-Light-Stoff. Dieser ist etwas dünner und weniger isoliert, besitzt dafür aber eine höhere Atmungsaktivität. Im Bereich der Unterarme und des unteren Rückens verwendet Assos das mit Fleece ausgekleidete RX-Material, das zwar nicht vollständig winddicht ist, dafür aber effektiv ein Überhitzen verhindert. Bemerkenswert: die extrem hohe Atmungsaktivität. Auch bei sehr intensiven Intervallen kam es zu keinem stärkeren Feuchtigkeitsstau im Inneren. Auch die drei Rückentaschen überzeugen: Sie bieten durch das äußerst dehnbare Material viel Stauraum. Die Reflektorstreifen stellen zudem einen gewissen Sicherheitsfaktor dar.

### KOMPAKT

- Atmungsaktivität
- Verarbeitung
- Race-Schnitt
- Stauraum
- Kälteschutz am Hals



Text: Frederik Böna Fotos: Katharina Stürmer



impulsetogo.com

# Der eierlegende Wollmilchesel.

Wir wollten das Rad neu erfinden und haben es genau deshalb ganz bewusst aus Holz gebaut. Das neue **My Esel E-Gravelbike** noch bewusster. Formvollendet im Design, stark in der Performance und vor allem universell im täglichen Einsatz. Alle My Esel Fahrräder sind feinste regionale **Handwerkskunst** in höchster Qualität. Aus heimischem Holz und mit dem jahrelangen Know-how aus der Skiindustrie in Österreich gefertigt. Ride the #woodvibrations.

[www.my-esel.com](http://www.my-esel.com)







## KOFFEIN & FETTE

Kann Koffein die Fettverbrennung steigern? Dieser Frage gingen spanische Forscher in einer 2020 veröffentlichten Studie\* nach. Die Wissenschaftler ließen insgesamt zwölf Radsportler eine Stunde lang im sogenannten „FatMax-Bereich“ fahren, also in dem Leistungsbereich, in dem die Energiebereitstellung aus Fetten relativ am höchsten ist. Im Durchschnitt lag der „FatMax-Bereich“ der Sportler bei etwa 50 Prozent der maximalen Sauerstoffaufnahme, VO<sub>2</sub>max, also bei einer moderaten Trainingsintensität. Alle Probanden absolvierten die einstündige Aktivität insgesamt vier Mal im Abstand von sieben Tagen in zufälliger Reihenfolge: morgens um acht Uhr, nachmittags um 17 Uhr, nach der Einnahme von drei Milligramm Koffein pro Kilogramm Körpergewicht und nach der eines Placebos. Währenddessen wurden die Sauerstoffaufnahme und die Kohlendioxidproduktion der Sportler gemessen und daraus die Fett- und Kohlenhydratverbrennung berechnet. Das Ergebnis der Forscher: Die durchschnittliche Gesamtoxidation von Fett nach der Einnahme des Placebos betrug 19,4 Gramm. Die durchschnittliche Gesamtoxidation von Fett nach der Einnahme von Koffein: 24,7 Gramm – 27 Prozent mehr. Das Fazit: Koffein kann die Fettverbrennung unabhängig von der Tageszeit in Verbindung mit einer moderaten Trainingsintensität steigern. Bei der Reduzierung von Körperfett kann Koffein dennoch kaum hilfreich sein, da der Unterschied über eine Trainingsstunde bei nur fünf Gramm Fett im Vergleich zum Placebo liegt. Um ein Kilogramm Körperfett zu verlieren, müsste demnach 200 Stunden „auf Koffein“ trainiert werden. Zudem deuten die Ergebnisse anderer Studien aus der Vergangenheit darauf hin, dass die Einnahme von Koffein bei höheren Trainingsintensitäten keinen Einfluss auf die Fettverbrennung hat. Weitere Studien und Ernährungstipps finden Sie auf unserer Homepage: [www.radsport-rennrad.de/ernaehrung](http://www.radsport-rennrad.de/ernaehrung)

Fotos: Cameron Baird, Bora-Hansgrohe, \*Studie: Ruiz-Moreno, C., Gutiérrez-Hellin, J., Amaro-Gahete, F. J., et al. Caffeine increases whole-body fat oxidation during 1h of cycling at Fatmax. Eur J Nutr (2020).

## VOLLKORNPASTA IN ZITRONEN-PISTAZIEN-SAUCE

Der Winter ist die ideale Zeit für Rosenkohl. Das Kreuzblütler-Gemüse weist einen hohen Vitamin-C-Gehalt auf und ist damit gut für das Immunsystem. Die enthaltenen Senföle wirken durchblutungsfördernd, antibakteriell und entzündungshemmend. Letzteres trifft ebenso auf die Zitrone sowie die Zitronenschale zu. Auch die Pistazien wirken entzündungshemmend und antioxidativ. Sie sind einerseits kalorienreich, enthalten aber essentielle Aminosäuren, die den Fettabbau unterstützen. Ihr hoher Ballaststoffgehalt ist gut für die Darmgesundheit. Der Halloumi schließlich ist recht kalorienreich, bietet aber auch einen hohen Eiweiß-, Kalzium- und Vitamin-D-Gehalt, womit er sehr gut für die Muskeln und Knochen ist. Da er zudem recht salzig ist, kann man mit zusätzlichem Salz in der Sauce sparsam umgehen.

### DIE ZUBEREITUNG

1. Die Zwiebeln schälen und ebenso wie den Halloumi in Würfel schneiden. Die schönen Außenblätter des Rosenkohls entfernen und zur Seite legen. Den inneren Teil des Rosenkohls halbieren. Die Zitronen halbieren und auspressen und die Schale abreiben. Die Pasta in kochendem Salzwasser gar kochen.
2. In der Pfanne einen Esslöffel Butter erhitzen. Die Zwiebel, den Halloumi und die Rosenkohlköpfe darin fünf Minuten anbraten, dann mit dem Portwein ablöschen. Den Zitronenthymian, den Zitronensaft, den Zitronenabrieb, das Meersalz, die Muskatnuss und den Pfeffer dazugeben. Alles weiter erhitzen, dann die restlichen zwei Esslöffel Butter hineingeben und zwei Minuten aufkochen.
3. Die fertig gekochte Pasta mit dem Großteil der gehackten Pistazien und der Sauce vermengen. Die Rosenkohlblätter vorsichtig unterziehen. Final alles auf einem Teller anrichten und mit dem Rest der gehackten Pistazien garnieren und servieren.



**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:

- 2 rote Zwiebeln
- 200 Gramm Halloumi Käse
- 150 Gramm Rosenkohl
- 2 Zitronen
- 250 Gramm Vollkornspaghetti

### Für die Sauce:

- 3 Esslöffel Butter
- 100 Milliliter Portwein, hell
- 5 Zweige Zitronenthymian
- Schwarzer Pfeffer/Meersalz
- Muskatnuss, frisch gemahlen
- 40 Gramm Pistazien zum Verfeinern

### Nährwerte pro Portion:

1253 Kilokalorien, 52,3 Gramm Eiweiß, 63,6 Gramm Fett, 100,5 Gramm Kohlenhydrate



TEAM FELT - FELBERMAYR

# PROFI TRAINING

**WEITERENTWICKLUNG - DARUM  
GEHT ES IN TRAININGS-PROZESSEN.  
EINBLICKE IN DAS PROFI-TEAM  
FELT-FELBERMAYR: SCOUTING,  
TRAINING UND LEISTUNGSWERTE.**



HINTERGRUND : TRAINING



## PROFI TRAINING

**Text:** David Binnig **Fotos:** Team Felt–Felbermayr, Löffler

Nur wenige kommen an die Spitze – es ist fast schon ein Kampf um Talente. Ganz Österreich hat pro Jahrgang vielleicht drei bis vier Junioren-Fahrer, die das Potenzial zum Profi haben. Die interessanten Fahrer werden dann zu Leistungstests eingeladen. Man sieht anhand der Daten schnell, ob jemand schon am Ende seines Potenzials ist oder ob manche physischen Parameter noch gar nicht so gut entwickelt sind. Zum Beispiel an der Laktatbildungsrate“, sagt Philipp Bachl, der Trainer des österreichischen Continental-Profi-Teams Felt–Felbermayr. Die Equipe existiert seit 2008 – eine Ewigkeit im Profi-Sport. Damals firmierte sie unter dem Namen „Arbo KTM Junkers“. Von 2015 bis einschließlich 2023 fuhr das Team unter dem Namen Felbermayr–Simplon Wels. Ab der neuen Saison ist der Radhersteller Felt nun der neue mit namensgebende Hauptsponsor. Doch aktuell sind gerade die Teams aus der „dritten Liga“, der Continental-Ebene, unter Druck. In Österreich existieren 2023 fünf Conti-Teams, in Deutschland neun, in der Schweiz eines. Noch vor 17 Jahren gab es in Deutschland elf solcher Equipes. Eine der großen neueren Entwicklungen betrifft: die enorm intensivierte Suche nach neuen Top-Talenten. Es geht darum, diese möglichst früh zu erkennen – und vertraglich an sich zu binden. Deshalb bauen die großen Teams ihr Scouting immer weiter aus, verbessern ihre eigene Nachwuchsarbeit und bieten den jungen Rennfahrern immer mehr. „Alle suchen den nächsten Pogačar. Viele junge Talente wollen heutzutage ganz gezielt in die Development-Teams der World-Tour-Mannschaften“, sagt Bachl. „Die großen Teams haben allein für die U19-Klasse Vollzeitangestellte, die das ganze Jahr über bei den Rennen sind und nach Talenten suchen. Selbst im U17-Bereich wird immer

stärker gesucht. Das Scouting funktioniert vor allem über die Ergebnisse, Leistungstests und Leistungswerte. Wir als vergleichsweise kleines Team suchen schwerpunktmäßig im deutschsprachigen Raum und im angrenzenden Ausland. Uns erreichen rund 50 bis 70 Bewerbungen pro Jahr. Bei Rennen wie der Oberösterreich-Rundfahrt fahren wir gegen die World-Tour-Fahrer des nächsten Jahres. Das Leistungsniveau bei solchen Rennen ist in den letzten Jahren komplett nach oben eskaliert. Auch das Professionalitätslevel ging extrem hoch. Das ist die dritte Radsport-Liga, aber man sieht dort vor einem Zeitfahren längst niemanden mehr, der keine Kühlweste trägt.

### Talent-Suche & -Entwicklung

Manche Entwicklungen sind enorm. Zum Beispiel die Talent-suche über die ‚Zwift Academy‘, über virtuelle Rennen und die beim Rollentraining erhobenen Leistungsdaten: Da machen fast 100.000 Leute pro Jahr mit – und am Ende bekommt der physiologisch beste Fahrer einen Profi-Vertrag. Im Vergleich zu früher investieren die ganz jungen Fahrer schon viel mehr Zeit und Geld in ihren Sport. Das Material und das Training sind mittlerweile viel professioneller. Vom Umfang und von der Intensität her hat ein heute 20-Jähriger meist schon sechs, sieben Jahre auf Top-Niveau hinter sich. Die Trainingsjahre sind ja mitentscheidend. Durch die Leistungstests kann man heute recht einfach sehen, ob jemand mit 16 noch viel Potenzial hat oder nicht. Heute durchlaufen viel mehr Fahrer diese Tests als früher. Früher haben nur sehr wenige 19-Jährige gesagt: ‚Ich werde Radprofi.‘ Damals musste man sich meist früh klar entscheiden zwischen Studieren, Arbeiten oder Sport. Inzwischen haben da viele durch

## TRAINER & TEAM

Das Team Felt-Felbermayr ist eines von insgesamt fünf österreichischen Continental-Teams. Die Profimannschaft der Radsport Wels GmbH existiert bereits seit dem Jahr 2008. In den vergangenen Jahren fuhr die Equipe unter dem Namen Felbermayr-Simplon Wels. Seit Jahresbeginn ist der Fahrradhersteller Felt der neue mit namensgebende Hauptsponsor. Das Ziel für die kommenden Jahre: der Aufstieg in die nächsthöhere Radsportliga. „Das ist ein langfristiges Projekt. Es soll Richtung pro Continental-Niveau gehen und in Zukunft noch professioneller ablaufen. Seit Juli 2023 haben wir mit HCYCS einen neuen Performance-Partner, bei dem wir unsere Tests fahren. Bislang umfasste unser Team zehn Fahrer. Für 2024 sind 16 Fahrer eingeplant“, sagt Philipp Bachl. Er ist seit dem Jahr 2023 Cheftrainer der Equipe. Der ehemalige Spitzenlangläufer und Sportwissenschaftler ist seitdem vor allem für die Analyse der Leistungsentwicklung der Fahrer zuständig. Im vergangenen Jahr nahm er für Österreich an der Gravel-WM teil. Bereits seit 2003 arbeitet das Team mit dem österreichischen Bekleidungshersteller Löffler zusammen. Bei der Produktentwicklung steht Löffler seitdem in ständigem Austausch mit der Profi-Mannschaft. Die Rückmeldungen der Fahrer werden unter anderem bei der Entwicklung von Regenjacken, Zeitfahranzügen, Trikots und Trägerhosen berücksichtigt. Den Testbericht eines neuen Trikot-Hosen-Sets von Löffler finden Sie hier: [www.tinyurl.com/loeffler-test](http://www.tinyurl.com/loeffler-test). Zahlreiche kurze Trikots und Hosen haben wir für unsere Ausgabe 7/2023 getestet. Weitere Informationen zum Team Felt-Felbermayr und Profirennen finden Sie unter: [www.rsw-radsport.at](http://www.rsw-radsport.at)

die Hilfe ihrer Familien wenige finanzielle Sorgen. Heute stehen zwar weniger Fahrer an den Startlinien der Nachwuchsrennen – aber viele von ihnen sind ambitionierter und professioneller. Das Training ist auch oftmals ganz anders als früher: Die DDR-Lehre, die auf viel ‚lang und ruhig‘, also etliche Grundlageneinheiten und einen sehr traditionellen progressiven Trainingsaufbau setzte, ist stark zurückgefahren. Heute trainieren viele schon sehr jung sehr stark ihre anaerobe Kapazität. Erst wird diese gesteigert, dann der Umfang. ‚Unicorns‘, Supertalente, wie Tadej Pogačar oder Remco Evenepoel, die es früher alle zehn Jahre mal gab, findet man heute öfter. Weil der Zugang zu Tests und Daten viel offener und einfacher ist – und weil so viel mehr getestet wird. Die Top-Teams haben heute oft um die 35 Fahrer unter Vertrag – doppelt so viele wie früher. Die Renntage sind durchschnittlich weniger geworden: Früher sind Profis oft 100 Rennen pro Jahr gefahren, heute sind es eher 75. Die Belastung und der Formaufbau können somit besser gesteuert werden. Und: Die großen Teams haben heute je mehrere Top-Fahrer – manche haben fünf, sechs, sieben Sieg-Fahrer unter Vertrag. Wenn einer oder zwei davon je im Einsatz sind, können die jeweils anderen dann in Ruhe trainieren. Die Fahrer verbringen zudem viel mehr Zeit in Höhentrainingslagern. Eine der besten Möglichkeiten für einen zusätzlichen Leistungszuwachs durch die natürliche Erhöhung der Zahl der roten Blutkörperchen und den dadurch gesteigerten





# PROFI TRAINING

## TRAINING: BEISPIEL-EINHEITEN

Eine Beispiel-Schnellkraft-Einheit: „Das Aufwärmen ist sehr wichtig, genauso wie die Zufuhr von Kohlenhydraten vor und während der Einheit“, sagt Philipp Bachl. „Danach absolvieren wir verschiedene Sprints – zum Beispiel zehnmal sechs Sekunden mit je zwei bis drei Minuten aktiver Pause dazwischen. Oder Zehn-, 20- oder 30-Sekunden-All-out-Sprints in Serie mit je drei Minuten Pause und zehn Minuten aktiver Serienpause dazwischen. Seine weiteren Tipps:

### SEATED-SPRINT-INTERVALLE

Zum Beispiel vier- bis zehnmal mit einer Übersetzung von 54/12 im Sitzen je zehn Sekunden lang voll beschleunigen. Das Ganze setzen wir auch in reduziertem Umfang zum Aufwärmen für längere Intervalle ein – zum Beispiel fünfmal 30 Sekunden. Oder als Teil einer langen Einheit: Vier Seated Sprints in der ersten und vier in der letzten Stunde einer Grundlageneinheit. Solche Sprints helfen nicht nur Profis. Eine Verbesserung der inter- und intramuskulären Koordination hilft auch einem Marathonfahrer, seine FTP deutlich zu verbessern.

### EINHEIT FÜR BERGFahrER

Dreimal fünf bis sieben Minuten im Wechsel je 30 Sekunden mit 110 Prozent der FTP, gefolgt von 30 Sekunden mit 90 Prozent der FTP. Diese Einheit kann als Erweiterung eines klassischen Schwellenintervalls gesehen werden und hilft, unrythmische Fahrsituationen besser zu vertragen.

### GESTEIGERTE 40/20-INTERVALLE

40 Sekunden sehr hart, mit 95 Prozent der maximalen Leistung, im Wechsel mit 20 Sekunden in Zone 2. Für Einsteiger 3 x 4 Minuten. Im Profi-Bereich bis zu 3 x 10 Minuten. Diese Form der Intervalle fördert die maximale Sauerstoffaufnahme und ermöglicht dem Fahrer, deutlich über der FTP zu trainieren.

### KLASSISCHE VO2-MAX-EINHEIT

Zehnmal zwei Minuten mit 130 Prozent der FTP – je mit zwei Minuten aktiver Pause im KB-Bereich dazwischen. Davor muss man sich mindestens 20 Minuten lang sehr gut im GA1-Bereich aufwärmen. Solch eine Einheit ist in rund 1:15 Stunden erledigt – insgesamt ist das ein Top-Training für Berufstätige.

### RADMARATHON-FAHRER-SCHWELLEN-INTERVALLE

Dreimal 20 Minuten mit 90 Prozent der FTP: Klassisches Sweetspot-Training für Fahrer, die die Radmarathons in den Alpen und Dolomiten im Visier haben. Möglichst viel Zeit in der Rennintensität verbringen. Diese kann bei langen Anstiegen und Rennen mit mehr als drei Stunden Renndauer nur deutlich unterhalb der Functional Threshold Power, FTP, liegen.

Sauerstofftransport. Viele Top-Fahrer wohnen während längerer Phasen in Höhenlagen, zum Beispiel in Andorra. Deren Trainingslager dauern quasi 365 Tage. Auch beim Thema Ernährung hat sich in den vergangenen Jahren viel getan. Ketone, die viele Top-Teams einsetzen, sind zum Beispiel aus wissenschaftlicher Sicht sinnvoll – aber man muss sie sich auch leisten können. Eiweiß, gerade auch Casein, kann die Regeneration verbessern. Deshalb setzen wir auch immer nach den Rennen Recovery-Drinks aus einer 1:3-Mischung aus Proteinen und Kohlenhydraten ein.

## Talent & Training

Der Faktor Talent ist im Radsport extrem bedeutend. Ohne Talent hat man im modernen Radsport keine Chance. Durch Trainingseifer allein kann man das nicht wettmachen. Früher konnte man sich durch ein paar Prozent Extrafleiß noch mehr erarbeiten. Heute sind nur Leute vorne, die genetisches Glück haben und dazu noch 100 Prozent Trainingsfleiß und Motivation aufweisen. Die maximale Sauerstoffaufnahme,  $VO_{2max}$ , ist nur ganz schwierig zu verändern – sie ist stark genetisch determiniert. Die meisten Top-Profis liegen hier bei 80 bis 90 Millilitern pro Kilogramm Körpergewicht und Minute. Ein anderer Parameter ist die Ökonomie: Manche Athleten fahren extrem ökonomisch an der FTP beziehungsweise in dem Bereich um die Functional Threshold Power herum. Wer das ohne viel Training kann, hat enormes Potenzial – oder anders gesagt: Talent. Zu den Leistungsparametern gehören auch die Laktatbildungsrate und der maximale Power-Output. Die Atemgas-Analyse zeigt die Sauerstoffaufnahme. Aus diesen Werten kann man auf die Fett-

Oxidation schließen. Die verschiedenen Fahrertypen unterscheiden sich bei den Leistungsparametern klar. Zeitfahrer weisen zum Beispiel absolut eine sehr hohe FTP auf, aber in der Relation zum Gewicht eine schlechtere als zum Beispiel Klassementfahrer. Die müssen schon um die sechs Watt pro Kilogramm Körpergewicht über 45 Minuten leisten können. Bei einem KT-Fahrer sind es um 5,5 Watt pro Kilogramm nach 2000 Kilojoule geleisteter Arbeit, also nach zwei bis drei Rennstunden. Auch sehr gute ‚Hobbyfahrer‘ beziehungsweise Radmarathon-Spezialisten fahren teils fast sechs Watt pro Kilogramm – aber nur in Leistungstests, nicht nach drei hart gefahrenen Stunden. Das ist der entscheidende Unterschied. Der Ötztaler-Marathon-Sieger kann sicher auch bei KT-Rennen vorne mitfahren. Die Anforderungen in Radrennen sind aber teils anders. Ich kenne mehrere Ötztaler-Top-Ten-Fahrer – die würden in einem Straßenrennen in einem großen Fahrerfeld nicht nach vorne kommen. Das In-Position-Fahren ist für Viele ein Problem. Zudem muss man dauernd nach Kurven antreten, es gibt Positionskämpfe, immer ist das Stress-Level hoch. Von den reinen Leistungswerten her gibt es jedoch sicher kaum Unterschiede zwischen den Top-Radmarathon- und guten Continental-Fahrern. Ihre FTPs sind sicher vergleichbar. Ein größerer Unterschied findet sich wahrscheinlich in der maximalen 30-Sekunden-Leistung. Die Profis sind da generell besser, da sie aufgrund der Wettkampfhärte in der Regel ermüdungsresistenter sind. Und: Sie sind das ständige un-rhythmische Tempofahren einfach gewohnt. Bei WorldTour-Fahrern ist die sogenannte FatMax zudem meist extrem hoch.



## Intervalle & Überlastung

Die Profis haben, lapidar gesagt, einfach ein extremes ‚Standgas‘. Dafür sind die Trainingsjahre und vor allem die vielen Rennkilometer mitverantwortlich. Im Profi-Bereich werden klassische Schwellenintervalle immer seltener gefahren. Stattdessen fährt man viele Over-Unders – man geht also auch häufig stark in den anaeroben Bereich. Auch die ‚traditionelle‘ Periodisierung wird teils deutlich geändert. Zum Beispiel kann man den ersten Trainingsblock polarisiert mit weniger Umfang und viel Intensität gestalten, gefolgt von einem pyramidalen Trainingsblock mit gesteigertem Trainingsvolumen. Der abschließende Trainingsblock vor den ersten Rennen erfolgt sehr rennspezifisch, je nach der Topografie und dem Anforderungsprofil, von 30-Sekunden- bis 10-Minuten-Leistungen. Die Basics sind für mich Explosivität und Kraft. Zwischen Dezember und Mitte Januar steht teils weniger der Umfang im Mittelpunkt, damit man bei den intensiven Einheiten immer möglichst frisch und erholt ist. Nur so kann man sich richtig ausbelasten. Solche Einheiten sind zum Beispiel 30-Sekunden-Sprintintervalle oder Zwei-Minuten-Bestwerte. Die zweite Periode ist dann der Volumenblock. Dabei wollen wir gezielt den Overload, die gewollte Überlastung, den starken akkumulierten Trainingsreiz – um eine entsprechende Adaption des Körpers zu provozieren. Die Gesamtbelastung ist also sehr hoch. Wir setzen dabei auf eine Mischung aus niederintensiven und langen Einheiten, gemischt mit verschiedenen Intervalltrainings – je nach dem Fahrertyp und den eigenen Zielen – und hochintensiven Intervallen. Wer Straßenrennen gewinnen will, braucht in der Regel einen super Antritt. Deshalb integrieren wir auch in die Volumenblöcke alle sieben bis zehn Tage je eine harte hochintensive Sprinteinheit: Damit man die Explosivität nicht verliert. Ich selbst bin aus dem Wintersport in den Radsport gewechselt. Im Skilanglauf trainiert man weniger Stunden, aber dafür deutlich intensiver. Weil die Wettkämpfe deutlich kürzer sind. Deshalb verbringt man auch im Training, relativ gesehen, mehr Zeit oberhalb der Schwelle. Ich lasse meine Athleten gerne schnell und hart trainieren. Das Training tut fast immer weh.“ //





# PROFI TRAINING

## BEGRIFFE: FTP & CO.

Glossar & Hintergründe: FTP – Functional Threshold Power. Die FTP ist definiert als funktionelle Leistungsschwelle. Anhand von ihr kann man ableiten, welche Leistung man für rund eine Stunde maximal erbringen kann. Daraus lassen sich, prozentual heruntergerechnet, auch die Leistungsbereiche relativ exakt schätzen. Over-Unders – Intervalle, bei denen sich Intensitäten über und unter der FTP abwechseln. GA1 – Grundlagenausdauerbereich 1. Dieser Trainingsbereich liegt zwischen 56 und 75 Prozent der FTP. Die Energie wird aerob, also zu einem großen Teil aus dem Fettstoffwechsel bereitgestellt. KB – Kompensationsbereich. Dieser Trainingsbereich liegt bei weniger als 55 Prozent der FTP. Ein Training in diesem Leistungsbereich dient der aktiven Regeneration. Sweetspot – dieser Trainingsbereich 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 und die Energiebereitstellung durch den Kohlenhydratstoffwechsel wird entscheidend.

Die eigene FTP kann recht unkompliziert ermittelt werden – zu Hause auf dem Smart-Rollentrainer sowie draußen auf der Straße auf einem Rad mit einem Powermeter. Die wohl einfachste Messmethode ist der 20-Minuten-Test. Der Ablauf – auf der „Rolle“ beziehungsweise dem Ergometer oder einem ausreichend langen Anstieg: 15 bis 20 Minuten Warmfahren, zwei bis fünf Minuten Steigerungs- oder Entwicklungsbereich-Intervall, fünf bis zehn Minuten im Kompensations-Bereich, 20 Minuten Test, 15 bis 20 Minuten Ausfahren. Der Test: In jenen 20 Minuten geht es darum, die maximal mögliche Leistung zu erbringen. Um den FTP-Wert zu ermitteln, nimmt man die durchschnittliche Leistung dieser 20 Minuten und multipliziert sie mit 0,95. Das Ergebnis ist dann die FTP in Watt. Der Nachteil an der selbstständig ermittelten FTP: Welches energetische System dazu welchen Beitrag liefert, kann nur vermutet werden. Ein Beispiel: Eine Schwellenleistung von 300 Watt kann zu 80 Prozent, also bis 240 Watt, aus dem aeroben Stoffwechsel, zu 13 Prozent, was 39 Watt entspricht, aus dem glykolytischen Stoffwechsel und zu sieben Prozent aus dem anaerob alaktaziden Stoffwechsel, ergo 21 Watt, geleistet werden. Genauso kann es aber sein, dass 87 Prozent, sieben und sechs Prozent aus den jeweiligen Stoffwechselprozessen geleistet werden. Vielleicht hat man nach einer Trainingsperiode sogar seinen Stoffwechsel dementsprechend „umprogrammiert“. Man leistet dann zwar wieder 300 Watt und glaubt, dass sich nichts verändert habe – doch die Veränderungen des Energiestoffwechsels sind dabei enorm. Genauer und vor allem aufschlussreicher lässt sich die eigene Leistungsfähigkeit daher mithilfe von Leistungsdiagnostiken in Leistungsinstituten bestimmen – mit einer Spiroergometrie und einer klassischen Laktatdiagnostik. Meist wird hier ein Belastungs-Stufentest verwendet, beginnend mit einer Belastung von 100 Watt. Alle drei oder vier Minuten wird der Tretwiderstand um etwa 30 Watt erhöht. So lange, bis der Athlet den Widerstand nicht mehr überwinden kann.

Ein großes digitales Trainings-Sonderheft mit Studien, Hintergründen, Tipps und etlichen Trainingsplänen bieten wir hier zum Download bereit: [www.bit.ly/bva-shop-training](http://www.bit.ly/bva-shop-training)



# STABI LISA TION

TRAINING  
GESUNDHEIT & LEISTUNG

DER RADSPORT IST, FÜR DIE MUSKULATUR,  
RECHT EINSEITIG. VIELE BEREICHE WERDEN  
OFTMALS VERNACHLÄSSIGT. DIES KANN  
LANGFRISTIG ZU PROBLEMEN FÜHREN, AM  
RÜCKEN, DEM NACKEN UND ANDERSWO.  
GEGENMASSNAHMEN, TIPPS, ÜBUNGEN:  
TRAINING FÜR GESUNDHEIT UND LEISTUNG.

**Text:** Lisa Stanke, Daniel Götz **Fotos:** L. Stanke, C. Vos, D. Medrala

**A**erodynamik, Watt pro Kilogramm, Vortrieb – darum geht es im Radsport. Die Sitzposition spielt eine entscheidende Rolle. Denn: Mehr als zwei Drittel des gesamten Luftwiderstands werden vom Fahrer verursacht. Tief gebeugt, die Schultern im Nacken, um dem Wind wenig Angriffsfläche zu liefern. Dies wäre – in Sachen Aerodynamik – die ideale Position. Doch es ist keine natürliche Körperhaltung, die man auf dem Rad einnimmt. Es ist eher eine „einseitige Zwangslage“. Dies bringt irgendwann für viele Probleme mit sich. Selbst in einer aufrechteren, komfortorientierten – und damit weniger aerodynamischen Position – werden einzelne Muskelgruppen vernachlässigt und dysfunktionale Bewegungsketten entstehen.

Je nach Studienlage klagten zwischen 30 und 70 Prozent aller Radfahrer regelmäßig über Schmerzen. Diese sind vor allem im Hals-, Brust- oder im Lendenwirbelbereich zu finden. Rückenschmerzen zählen im Radsport und im Triathlon – wie auch in der „Normalbevölkerung“ – zu den am häufigsten verbreiteten Problemen. In einer Studie der Universität Jyväskylä analysierten die Forscher die Verletzungen von 92 japanischen Triathleten. Mehr als die Hälfte der Probanden klagte im Untersuchungszeitraum über Schmerzen im unteren Rückenbereich. Neben Knieschmerzen war dies die am zweithäufigsten genannte Verletzung der Studienteilnehmer. Deren durchschnittliche Trainingszeit auf dem Rad wurde für Rumpfstabilisation, Krafttraining und dem allgemeinen

wöchentlichen Trainingsumfang analysiert. Dabei kamen die finnischen Forscher zu dem Ergebnis, dass das Training auf dem Rad das größte Risiko für Schmerzen im unteren Rückenbereich bei Triathleten darstellt. Ein Schwachpunkt der Studie: Ob die Probanden hauptsächlich auf dem Triathlonrad oder auf einem normalen Rennrad trainierten, wird nicht angegeben. Schmerz und Sitzposition gehören im Radsport demnach – leider oftmals – zusammen. Besonders häufig entstehen diese Schmerzen im Bereich des Oberkörpers. Denn: Der Rumpf ist auf einem sportiven Rad grundsätzlich eher passiv und nach vorne eingerundet.

## Schmerzen & Gegenmaßnahmen

Die Hüften sind konstant gebeugt. Die Knie werden nie komplett gestreckt. In einer tiefen Sitzposition wird der Kopf meist in den Nacken gelegt – und damit die Halswirbelsäule überstreckt. So lautet ein Erklärungsansatz für die Schmerzen. Ein anderer ist: Die Bewegungs- und Haltungsmuster auf dem Rad entsprechen nicht der natürlichen, aufrechten Haltung des Menschen. Stehen, Gehen, Laufen und das in allen Geschwindigkeiten – das waren beziehungsweise sind evolutionsgeschichtlich die Hauptbelastungsformen des Menschen. Über Jahrtausende hinweg hat sich die Anatomie des menschlichen Skeletts, seine Muskeln und Sehnen genau an diese aufrechte Position angepasst. Die Haltung und auch die Bewegungsabläufe auf dem Rad sind vollkommen anders.



Das Pedal ist die entscheidende Kontaktfläche zwischen Mensch und Maschine. Dabei wird mit dem Vorfuß eben jene Kraft auf das Pedal gebracht, die den Vortrieb erzeugen soll. Während in der Druckphase die Kraft hauptsächlich aus der Oberschenkelvorderseite kommt, wird sie in der Zugphase aus der Oberschenkelrückseite generiert. Wenn man sich eine Pedalumdrehung als eine Uhr vorstellt, ist die Phase des Drückens durch die Oberschenkelvorderseite jene von zwölf auf sechs Uhr. Die Phase von sechs auf zwölf Uhr wird meist nur durch die Druckphase des Gegenbeins gestaltet. Sie könnte auch durch eine Zugbewegung über die Hamstringsmuskulatur des zuvor drückenden Beins unterstützt werden. Dies würde deutlich mehr der Idealvorstellung des „runden Tritts“ entsprechen. Die „optimale Trittfrequenz“ wurde beispielsweise in einer US-amerikanischen Studie aus dem Jahr 2006 untersucht. Die Ausgangsfrage: Welche Auswirkung hat die Trittfrequenz beim Zeitfahren. Die Streckenlänge: rund acht Kilometer. Die Ergebnisse: Die Athleten, die mit einer durchschnittlichen Trittfrequenz von 83 Umdrehungen pro Minute unterwegs waren, waren um rund neun Prozent schneller als die Fahrer jener Gruppe, die mit einer Durchschnitts-Trittfrequenz von 92 fuhr. Die Teilnehmer mit einer 101er Trittfrequenz waren wiederum um rund elf Prozent langsamer als jene aus der 92er-Trittfrequenz-Gruppe. Das Fazit: Die generelle Aussage „schneller treten ist ökonomischer“,



ist demnach nicht haltbar. Es kommt auf die Situation an – und auf die eigene Konstitution. Bei den meisten Radfahrern verrichtet beim Pedalieren der Muskel auf der Oberschenkelvorderseite, der Quadrizeps femoris, die meiste Arbeit. Seine Dominanz kann bei zeitgleicher Vernachlässigung des Gegenspielers auf der Rückseite auf Dauer zu verschiedenen orthopädischen Beschwerden führen. Oft sind dies beispielsweise Kniebeschwerden, vor allem im Bereich unmittelbar hinter der Kniescheibe.

### Mythos „Runder Tritt“

Verstärkt werden diese Schmerzen, wenn über längere Zeiträume und auch mehrmals pro Woche in einer fixen Sitzposition – zum Beispiel auf demselben Rad – der Oberschenkelmuskel nur in einem bestimmten Knie- und Hüftgelenkwinkel aktiviert wird. Die Folge: ein erhöhter Muskeltonus und ein Verlust an Elastizität. Der überbelastete Muskel wird dadurch anfälliger für Verletzungen, vor allem bei Bewegungen, die nicht alltäglich sind. Geht ein Radfahrer beispielsweise mit einer erhöhten Quadrizeps-Spannung laufen, sorgt dies für zu viel Zug auf der Patellasehne. Ein Patellaspitzensyndrom, Reizungen der Patellasehne oder ihrer Ansatzstelle am Schienbein, ein vermehrter Abrieb des Knorpels an der Kniescheibenrückseite oder allgemein ein Druckgefühl sowie eine erhöhte Empfindsamkeit des Kniegelenkes können die Folgen sein. Langfristig kann dies wiederum zu Arthrose und dauerhaften Bewegungsschmerzen führen.

## DIE EXPERTIN

Lisa Stanke, die Autorin, bietet mit Funcnetics individuelle Bewegungsanalysen, live und online Coachings, Ernährungsberatungen und Schmerzcoachings an. Zudem wurde mit dem „Athletic-Heroes“-Online-Programm ein Kompaktkurs für Ausdauerathleten geschaffen. In diesem werden in verschiedenen Stufen – beginnend mit einer Bewegungsanalyse und einem individuellen Krafttrainingsplan über Ernährungstipps hin zu Supplementen, Bewegungsvitaminen und Stressmanagement – alle Grundlagen für eine maximale Leistungsfähigkeit und Verletzungsfreiheit gelegt. Der Kurs wird konstant betreut, startet in einer Kleingruppe mit bis zu acht Personen meist zum Monatsbeginn und bietet einen sehr guten Einstieg in ein individuelles, funktionales Training speziell für Ausdauerathleten. Mehr Informationen zu allen Angeboten und Optionen finden Sie unter: [www.funcnetics.de](http://www.funcnetics.de) / [info@funcnetics.de](mailto:info@funcnetics.de)

”

**SCHMERZ UND SITZPOSITION  
GEHÖREN IM RADSPORT - LEIDER - OFT  
UNTRENNBAR ZUSAMMEN.  
RÜCKENSCHMERZEN ZÄHLEN DABEI ZU  
DEN HÄUFIGSTEN BESCHWERDEN.**



## Kniebeuge & Co.

Diesen Schmerz kann man vermeiden, zum Beispiel durch ein gezieltes Krafttraining. Eine besondere Variante davon ist das Muskellängentraining. Dabei handelt es sich nicht um ein klassisches Dehnungs- und Mobilisationstraining. Ganz im Gegenteil, es wird die Kraft im gesamten Bewegungsumfang, der in einem Gelenk theoretisch möglich ist, trainiert. Dieses sogenannte „Full-Range-of-Motion-Training“ sollte am besten in freien Übungen erfolgen und mit Gewichten wie Kurzhanteln, Langhanteln oder Kettlebells durchgeführt werden. Ein typisches Beispiel hierfür ist eine vollständige Kniebeuge in einer „Goblet-Squat-Variante“. Das Gewicht wird vor dem Körper gehalten – natürlich unter der Voraussetzung, dass der Athlet die richtige Technik beherrscht und Grundlagen der Hüftbeugung, Sprunggelenksmobilität und der Rückenaufrichtung mitbringt. Hierbei wird die gesamte Oberschenkelmuskulatur, das Gesäß und auch die Wadenmuskulatur beansprucht, aber dies in allen Positionen von einer Kniestreckung bis hin zu einer maximalen Kniebeugung. Die freie Kniebeuge gilt seit jeher als „Königsübung“ für Radsportler. Sie beansprucht die Haupt-Muskelgruppen des Unterkörpers, die auch beim Radfahren enorm wichtig sind. Auch die Bein- und Hüftbeugung ähneln der Bewegung auf dem Rad. Kniebeugen sorgen für mehr Kraftentfaltung auf den Pedalen und sind daher beim Maximalkrafttraining unverzichtbar. „Mit der Maximalkraft kommt die Geschwindigkeit“, lautet eine weitere wichtige Formel im Radsport. Dies bestätigt eine Untersuchung der Sporthochschule Oslo. Darin ließen die Wissen-

schaftler einen Teil der 19 gut-trainierten Probandinnen während des Untersuchungszeitraums von elf Wochen zusätzlich zu deren Ausdauerprogramm Kraftereinheiten trainieren. Konkret: zwei Mal pro Woche vier Bein-Übungen mit je drei Serien von vier bis zehn Wiederholungen. Das Ergebnis: Die Tritteffizienz – also die benötigte Energie, um eine bestimmte Leistung aufrechtzuerhalten – hatte sich bei den Radfahrerinnen, die das Kraftprogramm absolviert hatten, im Vergleich zu den nur ausdauertrainierenden Athletinnen signifikant verbessert. Zudem konnten sie mehr Sauerstoff verwerten. Einen großen Artikel zu dem Thema mit spannenden wissenschaftlichen Hintergründen und Trainingstipps finden Sie online unter [www.tinyurl.com/effektivitaet](http://www.tinyurl.com/effektivitaet)

## Hamstrings & Hüfte

Wer die Risiken für Knieprobleme minimieren will, der muss auch die Gegenspieler des Quadrizeps femoris kräftigen. Im Fokus dabei: die „rückseitige“ Muskulatur. Denn: Ein gutes Spannungsverhältnis zwischen Oberschenkelvorder- und rückseite ist die Grundvoraussetzung für ein natürliches Druckverhältnis im Kniegelenk und einen „normalen“ Anpressdruck der Knie- scheibe. Knieentlastend wirken vor allem die Muskeln auf der Beinrückseite: die Wadenmuskulatur, die ischiocrurale sowie die Gesäßmuskulatur. Besonders bei vorderseitigen Knie- beschwerden hilft es, die ischiocruralen Muskeln, die auch als „Hamstrings“ bezeichnet werden, zu trainieren. Dies gelingt zum

Beispiel durch Varianten des Beckenhebens und der sogenannten „Legcurls“. Körperübungen mit Zusatzmaterialien wie einem Slingtrainer, einem Pezziball oder einer Faszienrolle reichen in der Regel aus, um eine gute statische und vor allem dynamische Kraft in den Hamstrings zu trainieren. Wichtig hierbei zu beachten ist aber, dass man sowohl Übungen mit gestreckter als auch mit gebeugter Hüfte integriert und damit den gesamten Bewegungsradius der Hamstrings abdeckt.

Liegt der Fokus in der Zugphase bei den Hamstrings, spielt in der Druckphase neben der Oberschenkelvorderseite auch die Hüfte eine entscheidende Rolle. Hüftstrecker Nummer eins ist der Gluteus maximus, der große Gesäßmuskel. Auch ihn kann man trainieren. Hierzu bietet es sich an, zuvor eine aktive Hüft- streckung aus der Gesäßmuskulatur heraus in isolierten Übungen zu probieren. Neben dem klassischen Beckenheben bietet es sich auch an, sich bäuchlings auf einen Hocker oder eine Hantelbank zu legen, den Bauchnabel „festzuhalten“ und nun zu versuchen, die gebeugten Beine in den Knie- und Hüft- gelenken zu strecken. Wichtig: Dabei darf keine Überstreckung der Lendenwirbelsäule erfolgen, sondern eine reine Hüft- streckung. Das Hinzunehmen eines Gewichts oder eines elastischen Widerstandsbands ist hierbei nicht notwendig. Ganz im Gegenteil sollte erst einmal die isolierte Hüftstreckung auf beiden Körperseiten erfolgen und der Fokus der Übung insbesondere auf eine gute Gesäßaktivierung gelegt werden.





”

## **KNIEBESCHWERDEN RESULTIEREN HÄUFIG AUS DER DOMINANZ DES QUADRIZEPS UND DER VERNACHLÄSSIGUNG DER HAMSTRINGS, DEN MUSKELN AUF DER OBERSCHENKELRÜCKSEITE.**

### **Bauch & Rücken**

Im Hinblick auf die Sitzposition kann man die Fahrertypen grob in zwei Kategorien einteilen: die „Buckler“ und die „Hohlkreuz-Sitzer“. Beide Positionen bedeuten langfristig oftmals: Schmerzen – und weniger Leistung. Die „Buckler-Position“ kennzeichnet ein leichter Rundrücken im oberen Bereich der Brustwirbelsäule und ein „Einrunden“ im unteren Bereich der Lendenwirbelsäule. Von der Seite betrachtet, kippt das Becken nach hinten und die Wirbel der Lendenwirbelsäule entlordosieren. Mit anderen Worten: Die Lendenwirbelsäule verliert ihre natürliche leichte Krümmung und wird gerade gestellt. Die natürliche Stoßdämpferfunktion der Wirbelsäule geht verloren. Dies ist zunächst eher unbedenklich. Bedenklich wird es dann, wenn man in dieser Position Druck-, Stoß- oder Gewichtsbelastungen – zum Beispiel durch Schlaglöcher in der Straße – vermehrt ausgesetzt wird. Die gute Nachricht lautet: Wer die tiefliegende Rückenmuskulatur insbesondere im wirbelsäulennahen Rückenstrecker und gleichzeitig die vordere Bauchmuskulatur trainiert, kann Rückenproblemen vorbeugen – und gegebenenfalls auch be-

heben. Darauf weisen gleich mehrere Studien hin. O'Sullivan führte etwa bereits 1997 gemeinsam mit weiteren Forschern eine randomisierte Studie mit 44 Probanden durch, die an Schmerzen im Lendenwirbelbereich litten. Nach der Überprüfung von Haltungsschäden sowie diversen Muskelfunktionstests absolvierte eine Gruppe ein spezielles zehnwöchiges Übungsprogramm zur Stärkung der tiefen Bauchmuskulatur bei gleichzeitiger Aktivierung der Rückenstrecker. Die Kontrollgruppe durchlief ein Standard-Übungsprogramm bei ihren gewöhnlichen Therapeuten. Das Ergebnis nach zehn Wochen: Die Gruppe, die die tiefe Bauchmuskulatur sowie den Rückenstrecker speziell trainiert hatte, konnte die Intensität der Rückenschmerzen und ihre Bewegungseinschränkungen durchschnittlich signifikant reduzieren. Die Kontrollgruppe hingegen zeigte keine signifikanten Veränderungen bei den untersuchten Parametern.

Neben dem Rückenstrecker gibt es aber auch eine zweite Muskelgruppe, die in einem zu schwachen Zustand zur Aufrichtung des Beckens und damit zum typischen „Radfahrer-Buckel“ führen kann: die Hüftbeuger und hier vor allem der Iliopsoas-Muskel. Ist die Spannung im Hüftbeuger zu gering, kippt das Becken nach hinten ab. In der Folge entsteht eine zu hohe Spannung im Bereich der Hamstringsmuskulatur. Eine „Verkürzung“ der Hamstrings, wie sie zum Beispiel durch dauerhaftes, mehrstündiges Sitzen im Büro entstehen kann, schränkt die Hüftmobilität ein und verstärkt den Rundrücken. Dies zeigt zum Beispiel die Studie von Gajdosik, die im „Journal of Orthopaedic & Sports Physical Therapy“ veröffentlicht wurde. Es ist daher wichtig, neben der Kräftigung auch ein Muskellängentraining für die Hamstringsmuskulatur durchzuführen. Die „Hohlkreuz-Sitzer“ bilden das Gegenstück zum „Radfahrer-Buckel“: Hier zeigt sich oftmals eine zu hohe Spannung in der hüftbeugenden Muskulatur und den Rückenstreckern. Zudem fehlt es hier oft an der nötigen Spannung im Bereich der tief liegenden



## KÖRPERHALTUNG: DER AUFRECHTE GANG

Gehen und Laufen ist die natürlichste Fortbewegungsart des Menschen. Beim Gehen ist das Becken aufgerichtet und bietet den inneren Organen wie eine Art Wanne die notwendige Stabilität nach unten. Die Wirbelsäule ist in einer leicht geschwungenen doppelten S-Form und damit perfekt als eine Art Stoßdämpfer wirksam, der Kopf ist aufrecht und wird durch die stabilen Hals- und Nackenmuskeln perfekt auf dem Atlas, dem ersten Halswirbel, balanciert. Das Becken in seiner aufgerichteten Form sowie auch seine mobile Verbindung über die beiden Beckenschaufeln in Form der Iliosakralgelenke ermöglichen es, das funktionale Zusammenspiel der vorderseitigen und rückseitigen Muskelgruppen optimal für eine energiesparende Fortbewegungsweise zu nutzen. Nur das vollständige Ausnutzen aller Gelenkwinkel und aller Muskelgruppen macht das Gehen und auch das Laufen zu einer ergonomischen Fortbewegung. Eine vollständige Hüftstreckung bei einem kompletten Abdrücken des Fußes vom Boden beispielsweise ist die Grundvoraussetzung für einen optimalen Beinvorschwing. Nur eine vollständige Hüftstreckung dehnt die vorderseitigen Hüftbeuger ausreichend auf, damit diese sich anschließend wie eine Art Federelement wieder zusammenziehen und damit den Vorschwing des Beines optimal unterstützen und somit die muskuläre Aktivierung der Hüftbeuger deutlich verringern. Nur so funktioniert ein optimal effizientes und gesundes Bewegen.

Bauchmuskeln. Die Folge: Das Becken kippt nach vorne, die Rippen „springen“ vorne etwas hervor, sodass das Becken und die Rippen nicht mehr übereinander ausgerichtet sind. Durch die geringe Rumpfstabilität wird jegliche Stoß- und Druckbelastung durch die Rückenmuskulatur abgefangen. Beschwerden im unteren Rücken sind also fast schon „vorprogrammiert“. Auch hier hilft ein spezielles Training. Neben einer Haltungsschulung, einem Muskellängentraining der hüftbeugenden Muskeln sowie der Aktivierung von Rückenstrecker und der tiefliegenden Bauchmuskeln lässt sich diese schmerzende Position auf dem Rennrad vermeiden. Wer in der Hohlkreuz-Position auf dem Rennrad sitzt, der klagt zudem oft über Nackenbeschwerden. Der Grund: Um eine gute Sicht geradeaus zu ermöglichen, muss die Halswirbelsäule vermehrt in eine Überstreckung gebracht werden. Der Zug auf die rückseitigen Kompartimente erhöht sich, Muskelverspannungen, Kopfschmerzen, Schwindel und Ohrgeräusche können die Folge sein. Zudem kann die Rundrückenhaltung die Atmung des Athleten negativ beeinflussen und damit die aerobe Leistungsfähigkeit deutlich limitieren. Das Zwerchfell wird in seiner freien Wirkungsweise eingeschränkt. Ein funktionales Rumpfkrafttraining sollte auch immer den Aspekt der Aufrichtung der Brustwirbelsäule beinhalten. Ein aktiver Streckimpuls sowie die Fähigkeit zur Rotation in der Brustwirbelsäule sollten hier neben dem Muskellängentraining für die vorderseitigen Brustmuskelbereiche ein Teil des dauerhaften Trainingsplans sein. Auch bewusste Atemübungen und das Wiedererlernen der Ventilation des gesamten Brustkorbbereichs sowie eine dreidimensionale Erweiterung des Brustkorbs sollten in den Fokus der Planung rücken. Das aktive Stehen an einer Wand mit einem Kontakt von Steißbein, dem mittlerem Rücken und dem Hinterkopf bei einer guten Ausrichtung des Brustkorbs über dem Becken ohne hervorstehende untere Rippen, ist hierbei eine Möglichkeit, um im Alltag eine gute Haltung mit einer Feedbackkontrolle zu erlernen.





## SCHMERZEN: ZAHLEN & FAKTEN

In Deutschland leiden mehr als 80 Prozent der Menschen mindestens einmal in ihrem Leben an Rückenschmerzen. Im Jahr 2022 gaben rund zehn Prozent der befragten Berufstätigen an, dass sie seit der Corona-Pandemie häufiger unter Rückenbeschwerden litten als zuvor. Grundsätzlich werden Schmerzen des unteren Rückens etwa doppelt so häufig angegeben wie Schmerzen des oberen Rückens. Hier gibt laut Robert-Koch-Institut zudem mehr als jeder Dritte an, dass die Schmerzen auch in die Beine ausstrahlen. Das Institut für Therapie- und Gesundheitsforschung Nord hat in Zusammenarbeit mit der DAK-Gesundheit im Präventionsradar 2022/23 unter anderem erhoben, wie häufig Rückenschmerzen bei Schulkindern auftraten. In der aktuellen Erhebung gaben rund 25 Prozent der Schulkinder an, dass sie einmal oder mehrmals die Woche unter Rückenschmerzen litten. Dies sind alarmierende Zahlen, die unter anderem wohl auch auf den zunehmenden Bewegungsmangel von Kindern- und Jugendlichen zurückzuführen sind. Vier von fünf Kindern und Jugendlichen hierzulande bewegen sich laut einer Untersuchung, des Deutschen Kinder- und Jugendsportberichts von 2020, weniger als eine Stunde pro Tag. Sie erreichen damit nicht einmal die von der Weltgesundheitsorganisation WHO vorgegebene Minimal-Anforderung von 60 Minuten täglicher körperlicher Tätigkeit. Über die gesellschaftlichen Folgen des Bewegungsmangels haben wir bereits in mehreren Leitartikeln berichtet, zuletzt in der Ausgabe 5/2023. Sie finden den Artikel auch online auf unserer Homepage: [www.tinyurl.com/bewegungsmangel](http://www.tinyurl.com/bewegungsmangel)

## Schulter & Nacken

Alltägliche Beanspruchungen wie das Arbeiten im Sitzen und vor einem Bildschirm machen das Phänomen des „Geierhalses“ – ein vorgeschobenes Kinn und eine überstreckte Halswirbelsäule – zu einem der Hauptprobleme der heutigen Gesellschaft. Wenn man dann mit einer solchen Vorbelastung und vermutlich der damit verbundenen Neigung zu einem Rundrücken im Brustwirbelsäulenbereich auch noch auf dem Rad in diese Haltung verfällt, kann dies zu größeren Problemen führen. Schmerzen sind nicht immer ein Zeichen für eine akute Schädigung, sondern vielmehr ein Warnsignal des Körpers. Eine gezielte sanfte Aktivierung der Nackenstabilisatoren, etwa durch das Training von Plank-Varianten und anderen Bauchmuskulübungen, können hier bereits eine ausreichende Abhilfe schaffen. Zu bedenken ist jedoch, dass eine leichte Lordose in der Halswirbelsäule einer neutralen Position entspricht. Auch eine Überkorrektur und zu starke Begradigung der Halswirbelsäule kann dauerhaft negative Folgen nach sich ziehen. Neben der Halswirbelsäule ist auch die Funktionsweise der Schulterblätter von der Form der Brustwirbelsäule abhängig. Eine zu steile Brustwirbelsäule sorgt meist für schlecht angebundene und nicht gut aufliegende Schulterblätter. Schmerzprobleme entstehen oft zuerst bei Überkopf- und Wurfbewegungen und äußern sich in Entzündungsgeschehen und Reizungen von Sehnen und Schleimbeuteln. Dabei stellt das Radfahren an sich keine großen Anforderungen an die Schulterblätter dar. Das Abstützen auf dem Lenker benötigt nur eine leichte Aufwärtsrotation und Mobilität der Schulterblätter.

## SARKOPENIE & ALTER

Durchschnittlich gehen rund ein bis zwei Prozent der Skelettmuskelmasse pro Jahr ab dem 50. Geburtstag verloren. Bis zum 70. Lebensjahr nimmt die Skelettmuskelmasse sogar um rund 40 Prozent ab – und analog dazu die Kraft um durchschnittlich 30 Prozent. Dieser natürliche Verlust an Muskelkraft, –masse und –funktion wird in der Fachsprache als „Sarkopenie“ bezeichnet. Nach den Erkenntnissen großer Studien aus den USA an Über-75-Jährigen sind rund ein Drittel der untersuchten Männer und zwei Drittel der Frauen in diesem Alter nicht mehr in der Lage, ein Gewicht von 4,5 Kilogramm zu heben. Eine Studie aus Skandinavien zeigte, dass 60 Prozent der 80-Jährigen die üblichen Treppenstufenhöhen an öffentlichen Verkehrsmitteln nicht mehr gut bewältigen können. Dem generellen Muskel- und Krafterückgang kann man allerdings entgegenreten: mit gezielten Krafttrainingsprogrammen – und mit einer eiweißhaltigen Ernährung. Mehr dazu finden Sie unter: [www.tinyurl.com/alter-leistung](http://www.tinyurl.com/alter-leistung)

**TRAINING**  
GESUNDHEIT & LEISTUNG

”

***WER DIE TIEFLIEGENDE  
BAUCHMUSKULATUR UND DEN  
RÜCKENSTRECKER TRAINIERT, KANN  
RÜCKENSCHMERZEN SIGNIFIKANT LINDERN.  
DIES BELEGEN MEHRERE STUDIEN.***



## ÜBUNGEN - AKTIVIERUNG & KRÄFTIGUNG

1



### 1. BECKENHEBEN

Rückenlage, beide Füße aufgestellt und die Knie nicht nach außen oder innen kippen lassen. Bauch nun festhalten und Becken zur Decke heben, bis die Hüften gestreckt sind, nicht darüber hinaus. Wer etwas im unteren Rücken spürt, ist zu weit nach oben gegangen. Den Po oben fest anspannen, dann langsam wieder lockerlassen und das Becken absenken, nicht ganz ablegen. Option: Zusatzgewicht auf dem Becken platzieren oder einbeinig arbeiten.

2



### 2. LEG CURL

Aus der Rückenlage heraus beide Unterschenkel auf einen Pezziball platzieren. Die Hände neben dem Körper ablegen und das Gesäß anheben, bis die Hüften gestreckt sind und diese immer oben halten. Das Gesäß ist angespannt. Nun die Fersen zum Gesäß heranziehen und langsam wieder ausstrecken. Das Becken immer oben halten und ohne Schwung arbeiten.

3



### 3. SUPERMAN

In der Bauchlage beide Arme nach vorne neben den Ohren ausstrecken oder aber angewinkelt am Kopf halten. Das Becken „in“ den Boden drücken und den Bauchnabel einziehen, sodass ein „Ameisentunnel“ entsteht. Nun das Kinn ins Doppelkinn nehmen und den Oberkörper inklusive der Arme ein Stück weit vom Boden abheben, kurz halten und wieder tiefgehen.

4



### 4. HÜFTBEUGER-AKTIVIERUNG

Einen aufrechten Sitz auf der vordersten Stuhlkante einnehmen, eine Hand auf den Bauch und eine auf den unteren Rücken legen. Nun ein Knie zum Oberkörper beziehungsweise leicht nach außen zur gleichseitigen Schulter heranziehen. Diese Position oben kurz halten und danach langsam wieder tiefgehen – wichtig ist, dabei unbedingt ein leichtes Hohlkreuz beizubehalten.

5



### 5. HOLLOW-BODY-POSITION

Aus der Rückenlage heraus das Kinn leicht ins Doppelkinn nehmen und beide Arme lang neben den Ohren nach hinten ausstrecken. Nun leicht und sanft den Schultergürtel und die Arme vom Boden abheben und in ein halbes „Schiffchen“ gehen. Ein Bein nach dem anderen dazunehmen und auf einer Höhe halten, auf der man den unteren Rücken liegen lassen kann. Wichtig: Den Bauch dabei nicht nach vorne rausschieben, sondern flach halten.

6



### 6. PLANK AUF HOHEN ARMEN

Die Hände unter der Schulter platzieren, beide Beine lang machen und in eine Art Brett kommen. Beide Hände fest in den Boden schieben, sodass sich die Schulterblätter auf dem Rücken auseinanderschieben – keinen Buckel machen. Die Gürtelschnalle beziehungsweise diesen Bereich leicht zum Rippenbogen heranziehen, den Po leicht anspannen und den Kopf im Doppelkinn halten. Option: Die gesamte Bewegung kann auch bereits von Beginn an auf den Unterarmen ausgeführt werden. Das Ganze länger halten.

7



### 7. SEITSTÜTZ

Aus der Seitlage heraus, die Ellenbogen unter der Schulter, das obere Bein vor das untere stellen, das Becken heben und den Oberkörper sowie auch das Becken leicht nach vorne eindrehen. Dann „schiebt“ man sich mit dem Ellenbogen weit vom Boden weg. Den Bauchnabel leicht nach innen halten. Mehr zu Stabilisation, Alternativsport, Grundlagen- und Intervall-Training finden Sie im Trainingsbereich der Page: [www.radsport-rennrad.de/training](http://www.radsport-rennrad.de/training)



## KRAFTTRAININGS - EINHEITEN

Mehrere Studien bezeugen die positiven Effekte von Krafttraining auf die individuelle Leistungsfähigkeit. Besonders wirksam ist dabei das Maximalkrafttraining. Forscher der Universität Trondheim konnten beispielsweise nachweisen, dass eine Versuchsgruppe, die ergänzend zum Rad- auch Krafttraining durchführte, bei einer fünfminütigen All-out-Fahrt sowie bei einer 40 Minuten dauernden Ausbelastung signifikant bessere Leistungen erbrachte als die Gruppe, die kein ergänzendes Krafttraining absolviert hatte. Weitere Infos, Studien und Kraft-Übungen finden Sie unter: [www.tinyurl.com/krafttraining-rennrad](http://www.tinyurl.com/krafttraining-rennrad)

### BEISPIEL-ÜBUNGEN

#### Übung 1: Kniebeugen

Sie sind der Kraft-Klassiker. Jeder kennt sie. Kniebeugen beanspruchen die Haupt-Muskelgruppen des Unterkörpers, die auch beim Radfahren enorm wichtig sind. Sogar die Beinstreckung und die Hüftbeugung ähneln der Bewegung auf dem Rad. Freie Kniebeugen mit Gewicht sorgen für mehr Kraftentfaltung auf den Pedalen und sind daher beim Maximalkrafttraining unverzichtbar.

#### Übung 2: Kreuzheben

Das Kreuzheben beansprucht fast die gleichen Muskelgruppen wie die Kniebeugen. Zusätzlich wird auch noch der untere Rückenbereich, oftmals eine Schwachstelle von Radfahrern, aktiviert.

#### Übung 3: Bankdrücken

Bankdrücken beansprucht die Oberkörpermuskulatur, die auf dem Rad vor allem bei Abfahrten, Unebenheiten und bei der Kurventechnik so wichtig ist: Arme, Schultern, Brustmuskeln und Co.

#### Übung 4: Kurzhantel Rudern im Stehen

Rudern im Stehen mit Kurzhanteln aktiviert die Muskelgruppen im Oberkörper, die vor allem beim Sprint oder am Berg von Bedeutung sind. Dort ziehen sich die erfolgreichen Sportler regelrecht an ihren Lenkern nach vorne. Zudem verbessert es die Körperhaltung klar. Es ist mehr als eine Alternative zu den vielen Drückübungen.

Eine Protraktion, also das Vorwärtsführen der Schulterblätter am Rumpf hin zu einer stabilen Stützposition, ist dabei wichtig für eine gute Sitzposition auf dem Rad. Die Protraktion sorgt dafür, dass Stoßbelastungen mit dem gesamten Oberkörper und nicht nur mit den Ellenbogen und den Schultergelenken abgefangen werden. Eine gute Protraktion sorgt für eine aktive Oberkörperhaltung und einen stabilen Hals-Nackengebiet. Und: Sie vermindert den Gesamt-Energieverbrauch, indem unnötige Mikrobewegungen unterbunden werden. Das Erlernen einer richtigen Protraktion im Schultergürtel, ohne eine Rundung in der Brustwirbelsäule einzunehmen, sollte deshalb ein Teil des eigenen funktionalen Trainings sein. Eine solche lässt sich gut in verschiedenen Vier-Füßler-Stütz-Varianten, in ein- und beidarmigen Planks und schließlich auf dem Rad selbst trainieren. Das Fazit: Auch und gerade im Ausdauer-Sport gibt es oft ungenutzte Leistungspotenziale. Besonders die stabilisierende Rumpfmuskulatur wird von sehr vielen Hobby-Radsportlern extrem vernachlässigt. Dies kann nicht nur negative Leistungs-, sondern auch Gesundheits-Effekte haben. Besonders unterschätzt werden oftmals die Nackenstabilisatoren, der Brustwirbelsäulenaufrichter, die tiefliegenden Bauchmuskeln, die Gesäß- und die beinrückseitigen Muskelgruppen. Auch diese gilt es gezielt zu trainieren. Die gute Nachricht lautet: Schmerzen kann man vermeiden – unter anderem mit Mobilisierungs- und Stabilisierungsübungen und dem bekannten „klassischen“ Krafttraining. //

# GRUNDLAGE & INTERVALLE

DER WINTER UND DAS FRÜHJAHR SIND DIE ZEIT, UM DIE BASIS FÜR DIE NEUE SAISON ZU LEGEN. TIPPS FÜR DIE ERSTEN LANGEN EINHEITEN AUF DER STRASSE UND DEN OPTIMALEN FORMAUFBAU.



**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](http://www.kirchmair-cycling.com) / [www.strava.com/clubs/Kirchmair-Cycling](http://www.strava.com/clubs/Kirchmair-Cycling)

Schmerzen – damit verbinden die meisten von uns wohl die kurzen hochintensiven Intervalle. Doch gerade im Winter können mit diesen Intensitäten teils sehr große Leistungssteigerungen erzielt werden. Viele ambitionierte Fahrer absolvieren bereits seit einigen Wochen regelmäßig intensive Einheiten. Idealerweise erhöht man durch ein gezieltes Intervalltraining im Winter die maximale Sauerstoffaufnahme, VO<sub>2</sub>max, und die individuelle anaerobe Schwellenleistung, IANS. Dadurch ermöglicht man eine nachhaltige Leistungssteigerung im weiteren Saisonverlauf. Auch auf fordernde Trainingslager und rennspezifische Intervalle ab dem Frühjahr reagiert der Körper deutlich besser, wenn bereits der Winter für ein strukturiertes Training genutzt wurde. Doch selbst wer jetzt erst mit der Saisonvorbereitung beginnt, kann seine Fitness mit hochintensiven Intervallen bis zum Frühjahr noch deutlich verbessern. Denn durch ein gezieltes Intervalltraining sind in der Regel relativ schnelle Leistungssteigerungen möglich. Am einfachsten und schnellsten geht das, für Viele, zuhause in den eigenen vier Wänden, auf einem Smarttrainer.

## Risiken & Prävention

So kann man die geplanten Intervalle unabhängig vom Wetter und von der Tageszeit durchführen. Wobei man natürlich idealerweise auch bereits im Winter an den Wochenenden längere Ausfahrten im lockeren Grundlagenbereich absolvieren sollte. Den Februar und den März nutzen Viele zudem für ein Trainingslager. Doch diese längeren Ausfahrten und Trainingslager können auch Risiken mit sich bringen. Denn die Umstellung auf lange Touren im Freien ist nicht zu unterschätzen. Zwar machen Trainingseinheiten in der Natur – gerade bei milden Temperaturen und Sonne während eines Trainingslagers im Süden – deutlich mehr Spaß, doch trotz aller Motivation sollte man es vor allem am Anfang nicht übertreiben und sich langsam steigern. Die Ausfahrten an den Wochenenden oder im Trainingslager können beispielsweise von Woche zu Woche um je 30 Minuten oder bis zu einer Stunde verlängert

werden – bis hin zu vier- oder fünfstündigen Einheiten. So kann sich der Körper an die zunehmende Belastung gewöhnen. Die ersten längeren Einheiten sollte man zudem unbedingt im unteren Ausdauerbereich und mit einer recht hohen Trittfrequenz absolvieren – zum Beispiel nur auf dem kleinen Kettenblatt. Dabei spielt es auch keine Rolle, ob die längeren Ausfahrten zuhause oder während eines Trainingslagers stattfinden. Sofern man in Begleitung fährt, sollte man sich immer problemlos unterhalten können, ohne dabei in Atemnot zu kommen. Bei zu großen Umfängen mit einer zu hohen Intensität droht schnell eine Überlastung oder gar das gefürchtete Übertrainingssyndrom. Hilfsmittel wie ein Herzfrequenzmesser oder ein Powermeter können dabei helfen, mit der richtigen Intensität zu trainieren. Idealerweise lässt man seine Trainingszonen im Winter mittels einer Leistungsdiagnostik vor dem Start in die Saisonvorbereitung ermitteln – und orientiert sich beim Training auch an diesen Werten.

## Intensitäten & Regeneration

So kann man sich selbst gut kontrollieren und dafür sorgen, dass die ersten längeren Einheiten nicht zu intensiv werden. Nach etwa ein bis zwei Wochen kann man dann in der Regel problemlos damit beginnen, längere Ausfahrten auch mit höheren Intensitäten zu kombinieren. In einem Trainingslager ist es dann auch möglich, das gewohnte Pensum um etwa 15 Prozent zu steigern. Erfahrene und ambitionierte Athleten, die bereits viele Saisons und Lebenskilometer „in den Beinen“ haben, können ihre Umfänge sogar verdoppeln. Ich persönlich empfehle allerdings bis zur Zeitumstellung im März unter der Woche selbst während eines Trainingslagers weiterhin eher kürzere Trainingseinheiten mit Intervallen, um eine weitere Formsteigerung zu ermöglichen. Wer im Winter fast ausschließlich im Grundlagenbereich trainiert, hält sich zwar fit, doch vor allem routiniertere Sportler werden dadurch irgendwann keine ernsthaften Leistungssteigerungen mehr erzielen können. Generell schadet es auch nicht, mit den

langen Grundlagen-Einheiten erst ab dem Beginn der Sommerzeit zu starten und den Schwerpunkt des Trainings bis dahin stattdessen mehr auf eher kürzere Fahrten mit Intervallen im FatMax- oder auch im Sweetspot-Bereich zu legen. Gerade auf dem Rollentrainer fallen kürzere Einheiten meist deutlich leichter als längere. Das Ziel dabei: ein effizienterer Fettstoffwechsel und eine niedrigere Laktatbildungsrate, VLamax. Vor allem für Radmarathons mit langen Anstiegen ist eine niedrige Laktatbildungsrate sehr wichtig. Je niedriger sie ist, desto mehr Leistung kann der eigene Körper über den aeroben Stoffwechsel erzeugen, ergo: Die Kohlenhydratspeicher bleiben länger geschont. Die VLamax lässt sich gut trainieren – zum Beispiel mit Intervallen im Sweetspot-Bereich, kombiniert mit niedrigen Trittfrequenzen von 45 bis 60 Umdrehungen pro Minute. Sobald es dann ab dem Frühjahr warm genug ist, kann man mit deutlich längeren Umfängen im Grundlagenbereich weitertrainieren. Ein weiterer wichtiger Faktor für den Formaufbau im Winter und im Frühjahr:

die Regeneration. Gerade während eines Trainingslagers werden Ruhetage oft vernachlässigt. Dabei sind sie für eine nachhaltige Leistungssteigerung extrem wichtig. Im Trainingslager, aber auch zuhause, lässt sich beispielsweise eine Woche gut in zwei Trainingsblöcke mit einem dazwischen liegenden trainingsfreien Tag einteilen. Dieser sollte unbedingt eingehalten werden, kann aber gut mit Stabilisationstraining, Dehnübungen oder einem Spaziergang kombiniert werden. Wer im Winter konsequent und in Kombination mit ausreichenden Regenerationsphasen an seiner Form gearbeitet hat, tut sich ab dem Frühjahr meist recht leicht, bereits bei den ersten Rennen gute Ergebnisse zu erzielen. //

**TRAININGSLAGER & TRAININGSPÄNE**

Tipps für ein effizientes Trainingslager und einige Top-Destinationen im Süden stellen wir in dieser RennRad-Ausgabe ab der Seite 40 vor. Ein großes digitales Trainings-Sonderheft mit Studien, Hintergründen, Tipps und etlichen Trainingsplänen stellen wir hier zum Download bereit: [www.bit.ly/bva-shop-training](http://www.bit.ly/bva-shop-training)

# TRAININGSPÄNE

## 1. WOCHE

## 2. WOCHE

Mo	12/02	Ruhetag	45 Minuten Nüchterntraining, Dehnen	19/02	Ruhetag	Dehnen, Stabilisation
Di	13/02	Rad	1 Stunde mit 20 kurzen Sprints	20/02	Rad	1 Stunde mit 5 x 4 Minuten EB
Mi	14/02	Rad	1 Stunde mit 4 x 4 Minuten Over/Under	21/02	Ausgleich	1 Stunden Langlauf/Rollertraining/Walking
Do	15/02	Ausgleich	Stabilisation, Dehnen, Blackroll	22/02	Ruhetag	Dehnen, Stabilisation
Fr	16/02	Rad	1 Stunde mit 5 x 1 Minute SB	23/02	Rad	1 Stunde mit 4 x 4 Minuten Over/Under
Sa	17/02	Rad	1,5 Stunden mit 3 x 15 Minuten Sweetspot	24/02	MTB/Cross	2 Stunden Fahrtechnik
So	18/02	Rad	2 Stunden mit 3 x 20 Minuten FatMax	25/02	Rad	3 Stunden Grundlage GA1

## 3. WOCHE

## 4. WOCHE

Mo	26/02	Ruhetag	45 Minuten Nüchterntraining, Dehnen	04/03	Ruhetag	Dehnen, Stabilisation
Di	27/02	Kraft	1 Stunde Kraftzirkel und Stabilisation	05/03	Kraft	1 Stunde Kraftzirkel zu Hause
Mi	28/02	Rad	1 Stunde mit 4 x 4 Minuten EB	06/03	Rad	1 Stunde mit 20 kurzen Sprints
Do	29/02	Ruhetag	Dehnen, Stabilisation	07/03	Ausgleich	45 Minuten Nüchterntraining, Dehnen
Fr	01/03	Rad	1 Stunde HIT 10/20 für 3 x 5 Minuten	08/03	Rad	1 Stunde HIT 20/20 für 3 x 5 Minuten
Sa	02/03	Rad	2 Stunden mit 4 x 4 Minuten Over/Under	09/03	Rad	2,5 Stunden mit 3 x 30 Minuten FatMax
So	03/03	Rad	2,5 Stunden mit 3 x 30 Minuten FatMax	10/03	Rad	3 Stunden Grundlage GA1

**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 „Sweetspot“ liegt etwa zwischen 88 und 93 Prozent der individuellen anaeroben Schwelle und bei etwa 75 bis 83 Prozent der maximalen Herzfrequenz. In diesem Intensitätsbereich nimmt der Anteil des Fettstoffwechsels an der Energiebereitstellung ab, die Energiebereitstellung durch den Kohlenhydratstoffwechsel wird entscheidend. „EB“ steht für den Entwicklungsbereich. Durch Training in diesem Intensitätsbereich soll sich vor allem die Schwellenleistung am Übergang zwischen überwiegend aerober und überwiegend anaerober Energiebereitstellung verbessern. Der Entwicklungsbereich befindet sich bei weniger als 90 Prozent der maximalen Herzfrequenz und in einem Bereich zwischen 90 und 110 Prozent der individuellen anaeroben Schwelle. „SB“ bezeichnet den Spitzenbereich der Leistungsfähigkeit. Diese Intensität wird meist in kurzen, sehr fordernden Intervallen trainiert. „Over/Under“ 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](http://www.radsport-rennrad.de/training)

# RENNRAD & GRAVEL

**IM VORJAHR SCHUF MAN IN AACHEN EINES DER SPANNENDSTEN RENNEN DES JAHRES. 2024 WIRD ES DORT GLEICH ZWEI WM-QUALI-RENNEN GEBEN: EINES FÜR GRAVEL- UND EINES FÜR RADMARATHON-FAHRER.**

**Text:** Fabian Schmitz **Fotos:** Leon van Bon, 3RIDES

Einmal bei der WM dabei sein – das kann fast jeder. Zumindest jeder, der sich für die UCI-Radmarathon- beziehungsweise die Gravel-WM-Rennen qualifiziert. In Deutschland kann man dies, beides, 2024 an einem Ort: Aachen. Das erste deutsche Qualifikations-Rennen für die Gravel-Weltmeisterschaft fand dort bereits im Vorjahr im Rahmen des 3RIDES-Rad-Festivals statt. Nun kam auch noch das Quali-Rennen für Gran-Fondo-Fahrer neu hinzu. Straße und Gelände – in und um Aachen wird innerhalb eines Wochenendes beides geboten. Asphalt und Schotter, Rad-Ausstellungen und -Test-Möglichkeiten, Unterhaltung, Kulinarik, Wissen: Beim 3RIDES-Festival findet man dies alles. Das Gravel-Rennen wird am Sonntag, dem 12. Mai 2024, ausgetragen. Es ist Teil der „Trek UCI Gravel World Series“. Bei jedem der weltweit mehr als 20 ausgetragenen Qualifikationsrennen haben je die schnellsten 25 Prozent der Männer und Frauen jeder Altersklasse einen Startplatz bei der UCI-Gravel-Weltmeisterschaft sicher. 3RIDES ist zudem nun auch der Ausrichter des deutschen Qualifikationsrennens für die Gran-Fondo-WM 2024. Auch dieses Rennen findet am 12. Mai statt. Es ist ein Teil der „UCI Gran Fondo World Series“, die nun erstmals auch in Deutschland ausgetragen wird.

Für die Teilnehmer geht es von Aachen auf eine große und anspruchsvolle Schleife über 110 beziehungsweise 140 Kilometer durch die Eifel. Für den Radsport in Deutschland hat der Organisator Björn Müller somit in den vergangenen Jahren einiges geleistet. Während andernorts Radsport-Events in Schwierigkeiten gerieten, plante er eine Premiere. „Wir sind richtig weit gekommen“, sagt er, „in Aachen haben wir Neuland betreten.“ 2023 war das Jahr, in dem Müller mit seinem Team in Aachen ein international viel beachtetes Top-Rennen auf die Beine stellte. „Das war ein großer Erfolg – und jetzt arbeiten wir hart am nächsten.“

## Doppelte WM-Qualifikation

Das 3RIDES-Festival in Aachen bezeichnet er als „Europas vielseitigstes Rad-Event“. Schon vor der ersten Ausgabe im Mai 2022 hatte das kleine Team große Pläne. In Aachen, sonst mit dem Reitsport im Fokus der Sportberichterstattung, sollte ein neuartiges Fest für Radsportlerinnen und Radsportler entstehen: abseits etablierter Strukturen, mit Blick auf Einsteiger, ambitionierte Hobbyfahrer und Profisportler gleichermaßen. Inzwischen ist klar: Müller und das 3RIDES-Team stemmen eines der attraktivsten Rennen, die es hierzulande gibt. 2024 ver-



doppeln sie diesen Anspruch noch. Denn dann bietet das 3RIDES nicht nur ein Gravel-Rennen, sondern auch den ersten deutschen UCI Gran Fondo. Aachen soll damit als Radsport-Standort etabliert werden. Die historisch bedeutsame Stadt, in der im Jahr 800 Karl der Große zum Kaiser gekrönt wurde, grenzt zwar an zwei für die Disziplin enorm wichtige Reviere, die niederländische Provinz Limburg und die Wallonie, wo „das älteste“ unter den Monumenten des Sports jedes Jahr stattfindet. „Doch auf der deutschen Seite hatte man bislang nichts Vergleichbares und auch noch kein ausgeprägtes Verständnis für unseren Sport“, sagt Björn Müller. Dabei habe Aachen mit seinem UNESCO-Kulturerbe, der hügeligen Topografie und der Nähe zu Wäldern und Mittelgebirgen ein Profil, das sportlich ideal nutzbar ist.

Dies machte sich Müller zunutze, als er sich mit den Organisatoren der „UCI Gravel World Series“ in Verbindung setzte. Verantwortlich für diese Serie ist Erwin Vervecken. Der ehemalige Radsport-Weltmeister aus Belgien managt im Auftrag des Weltradsportverbands diese neue Reihe, bei der sich die Teilnehmer direkt für die Gravel-WM qualifizieren können. Das gilt für jeden Teilnehmer – demnach kann auch ein Radsportdebütant bei einem solchen Rennen direkt auf die Topfahrer treffen. Das 3RIDES in Aachen war 2023 eine der erfolgreichsten neuen Veranstaltungen, wie Vervecken Ende des vergangenen Jahres in einer Statistik zeigte. Mit 1200 Teilnehmern war das Gravel-Rennen 2023 ein „Magnet“ und wies ein um rund 30 Prozent größeres Starterfeld auf als durchschnittliche Rennen der Serie. Zudem waren bei der Weltmeisterschaft in Italien im Oktober 108 Fahrer am Start, die sich in Aachen für diesen Wettbewerb qualifiziert hatten. „Damit ist das Event mit Blick auf die Zahl der WM-Teilnehmer unter den drei besten überhaupt“, sagt Erwin Vervecken. 2024 will Björn Müller mit seinem Team diesen Erfolg nun weiter ausbauen. „Wir haben uns erfolgreich um eine weitere Lizenz des Radsport-Weltverbands beworben“, sagt er. Im Mai werden nun nicht nur zum zweiten Mal Gravel-Rennfahrer vom Aachener Pferdesport-Gelände CHIO aus auf einen anspruchsvollen Rundkurs, sondern auch Rennrad-Fahrer auf die verschiedenen angebotenen Radmarathon-Strecken gehen – und versuchen, sich für die GranFondo-WM zu qualifizieren. „Wir haben in diesem Jahr als erster Veranstalter in Deutschland ein Rennen der UCI Gran Fondo World Series“, sagt Müller. „Wir sehen, dass dieses Format international zieht und sind davon überzeugt, dass es auch die deutschen Sportler begeistern wird. Da wollen wir ganz vorne mitmischen.“ Das Doppelkonzept scheint zu funktionieren: Die ersten 1000 Startnummern waren bereits im Spätherbst vergeben. //

## 3RIDES-FESTIVAL: RENN RAD, GRAVEL & MEHR

Rennen, Erlebnisse, Räder, Unterhaltung und mehr – all dies bietet das 3RIDES-Festival auf dem Aachener CHIO-Gelände. Termin: 10. bis 12. Mai 2024. Alle Informationen zu den Strecken, dem großen Starterpaket, dem Startgeld, den Teilnahmebedingungen, den Startzeiten und mehr finden Sie unter: [www.3rides-festival.de](http://www.3rides-festival.de)

BEREIT FÜR DAS VIELFÄLTIGSTE  
RAD-EVENT EUROPAS?

# JETZT ANMELDEN UND DIE STRECKE ROCKEN!



Mach mit beim deutschen Qualifikationsrennen für die **Gravel-Weltmeisterschaft 2024** im Rahmen der **TREK UCI Gravel World Series 2024**.



Melde Dich an für die Rennen der **UCI Gran Fondo World Series** – der bekanntesten internationalen Rennserie mit erstem und einzigem Start in Deutschland und verschiedenen Altersklassen.

Das 3RIDES im Dreiländereck bietet noch viele weitere Highlights auf eigens konzipierten Strecken: ob **Road & Gravel Rides**, beim neuen **Gravel Eliminator**, verschiedene **Kids Races** und der Premiere des **E-Cycling Cup**.



... und obendrauf gibt's noch Bike Expo, Family Rides, Food & Music und vieles mehr.  
[www.abavent.de/anmeldeservice/3ridesfestival2024](http://www.abavent.de/anmeldeservice/3ridesfestival2024)

**BIKES  
+BEATS  
+BITS**

**3RIDES**  
BIKE · FESTIVAL · ESPORTS  
AACHEN · 10. - 12. MAI 2024

@/3rides.aachen f/3rides [www.3rides.de](http://www.3rides.de)

PELTON





## DREHMOMENT, FAHRTECHNIK, TAKTIK

Bis zum Knie oder bis zur Wade? Dass die Athleten bei vielen Cyclocross-Rennen einsinken werden, ist bereits vor dem Start klar. Die Frage ist dabei nur: wie tief? Beim renommierten Superprestige-Rennen im belgischen Niel lautete die Antwort: sehr tief. Der Brite Cameron Mason und der Belgier Witse Meessens liefern sich hier, in einer von vielen Schlammpassagen, ein packendes Duell. Cross ist generell ein sehr fordernder Sport – auf und abseits des Rades. Auf- und Abspringen, Treppen hinauf sprinten, das Rad durch weichen Sand oder tiefen Matsch wuchten: Die Intensität ist stets hoch. Dies gilt meist auch für den Kraftaufwand. Mehr Hintergründe, Trainings-Tipps und -Pläne finden Sie in der RennRad-Ausgabe 1/2 und im Trainingsbereich unserer Website unter: [www.radsport-rennrad.de/training](http://www.radsport-rennrad.de/training)

Foto: Cor Vos



FAHRERWECHSEL

2024

# TRANSFERS

VIELE TEAMS HABEN FÜR DIE NÄCHSTE SAISON „AUFGERÜSTET“: WIE ÄNDERT DIES DIE MACHTVERHÄLTNISSE 2024? TRANSFERS, TAKTIKEN & ANALYSE.

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

Das „Super-Team“ 2023 ist „aufgebrochen“: Einer der Top-Stars hat die Equipe Jumbo-Visma verlassen – und ist nach Deutschland gewechselt. Der Wechsel des vierfachen Grand-Tour-Siegers Primož Roglič ist der spektakulärste Transfer der Saison. „Ich habe das beste Team der Welt verlassen und jetzt eine besondere Herausforderung: Bora-Hansgrohe zum besten Team zu machen“, sagte Roglič. Wird dieser Transfer das „Machtgefüge“ im Profiradsport ändern? Die Aussagen und Ziele des deutschen Teams Bora-Hansgrohe für die Saison 2024 sind klar: Man will mit Roglič die Tour de France gewinnen. Aktuell scheint es nur fünf Weltklasse-Grand-Tour-Fahrer zu geben: Jonas Vingegaard, Sepp Kuss, beide Jumbo-Visma, Tadej Pogačar, UAE Emirates, Remco Evenepoel, Soudal Quick-Step und Primož Roglič. Doch: Der Slowene ist mit 34 Jahren der mit Abstand älteste dieser Top-Fahrer. Wie lange er dieses Niveau halten kann, ist demnach eine wichtige Frage. Er bringt keinen seiner früheren Helfer zu seinem neuen Team mit. Doch die Equipe hat insgesamt acht Fahrer neuverpflichtet. Im Hinblick auf Grand Tours sticht hier vor allem der Kolumbianer Daniel Felipe Martinez hervor: Der 27-Jährige gewann bereits die Gesamtwertungen des Critérium du Dauphiné, der Baskenland-Rundfahrt und der Volta ao Algarve. 2022 wurde er Gesamtdritter von Paris-Nizza. Im Jahr zuvor war er der entscheidende „Edelhelfer“ seines damaligen Kapitäns Egan Bernal – und verhalf ihm zum Giro-d'Italia-Sieg. Mit dem Spanier Roger Adrià wechselt ein weiterer Bergspezialist zu Bora-Hansgrohe, mit dem Italiener Matteo Sobrero ein sehr tempofester Zeitfahrer und Allrounder und mit dem Australier Sam Welsford ein schneller Sprinter. Junge Talente wie Alexander

Hajek aus Österreich und der deutsche Junioren-Weltmeister von 2022, Emil Herzog, ergänzen das Team 2024. Die Top-Mannschaft des Jahres 2023 war, ohne jeden Zweifel: Jumbo-Visma. Ab 2024 wird die Equipe „Visma-Lease a Bike“ heißen. Die Fahrer in den schwarz-gelben Trikots gewannen alle drei Gand Tours – und belegten bei der letzten, der Vuelta, das komplette Podium. Im Herbst wurden Gerüchte über eine Fusion mit der Equipe Soudal Quick-Step laut. Doch: Aus dem Zusammenschluss wurde nichts. Dies war eine gute Nachricht für den Radsport, denn eine Fusion hätte die ohnehin schon enorme Dominanz eines Teams potenziell noch weiter steigern können. Das Hauptziel der niederländischen Equipe bleibt: der Tour-de-France-Sieg.

## Top-Fahrer & Talente

Jonas Vingegaard ist der Fahrer, den es bei der Grande Boucle zu schlagen gilt. Mit dem amtierenden Vuelta-Sieger Sepp Kuss hat er den wohl stärksten „Helfer“ überhaupt. Zu den interessanten Neuverpflichtungen des Teams zählen gleich vier junge Bergbeziehungsweise Rundfahrentalente: der US-Amerikaner Matteo Jorgenson, 24, der Brite Ben Tulett, 22, der Norweger Johannes Staune-Mittet, 22, und der Belgier Cian Uijtdebroeks, 20. Erstgenannter gewann in der Saison 2023 die Tour of Oman und wurde Gesamtzweiter der Tour de Romandie. Zweitgenannter siegte bei der Tour of Norway – und gilt mit seinem Körpergewicht von nur 56 Kilogramm als einer der Bergfahrer der Zukunft. Gleiches gilt auch für den Norweger: Staune-Mittet gewann in der Vorsaison den renommierten Giro Next Generation und gilt als eines der größten Rundfahrer-Talente. Er steht exemplarisch für eine der erfolgreichsten Strategien des Teams: Top-Talente werden im eigenen Development-Team ausgebildet



# TRANSFERS

DANIEL FELIPE MARTÍNEZ

und entwickelt – und so in den Profi-Radsport geführt. Neben Staune-Mittet schaffte zur neuen Saison noch ein weiteres Super-Talent aus Norwegen diesen Sprung: Per Strand Hagenes, 20. Der Junioren-Weltmeister von 2021 gewann in der Vorsaison fünf Rennen. Er gilt als kommender Weltklasse-Klassiker-Fahrer. Cian Uijtdebroeks fuhr 2023 bei allen vier Rundfahrten, bei denen er an den Start ging, in die Top Ten. Er gilt als zukünftiger Grand-Tour-Sieger. Ein „Machtwechsel“ an der Spitze der Leistungspyramide des Profi-Radsports ist angesichts dieser Transferstrategie bis jetzt absolut nicht abzusehen. Diese Strategie könnte sowohl innovativ als auch nachhaltig sein. Eine ähnliche Strategie fährt man bei dem zweiten aktuellen Top-Team der WorldTour, UAE-Emirates. Mit dem amtierenden Gewinner der „Tour de France der U23-Klasse“, der Tour de l'Avenir, dem Mexikaner Isaac del Toro, verpflichtete man eines der Top-Talente seiner Generation. Und mit dem Portugiesen António Morgado ein weiteres. Der erst 20-Jährige unterschrieb einen Vier-Jahres-Vertrag. 2022, in der U19-Klasse, gewann er zwei Rundfahrten und wurde Vize-Weltmeister. Im Jahr darauf, seinem ersten in der Männerklasse, holte er elf Top-Ten-Platzierungen und wiederholte seinen Vize-Weltmeister-Titel, diesmal in der U23-Klasse. Morgado ist ohne jeden Zweifel einer der talentiertesten jungen Fahrer weltweit. Auch der Superstar des UAE-Emirates-Teams ist noch immer vergleichsweise jung: Tadej Pogačar ist inzwischen 25 Jahre alt. Mit 20 Jahren wurde er Dritter der Vuelta, mit 21 gewann er die Tour de France. Seither fuhr er bei der

Grande Boucle zweimal auf Rang zwei. Doch im Vorjahr war er der Fahrer der Saison: Er gewann 17 große Rennen darunter die Klassiker Amstel Gold Race, La Flèche Wallone, Flandern- und Lombardei-Rundfahrt. Für die neue Saison wurde seine Equipe noch einmal deutlich verjüngt: Nur einer der sechs Zugänge ist älter als 26 Jahre – der Deutsche Nils Politt, 29, der von Bora-Hansgrohe in die Emirate wechselte. Er wird voraussichtlich vor allem auch als „Lokomotive“ bei Flachetappen und als Helfer und Ergebnisfahrer bei Klassikern zum Einsatz kommen. Mit Pavel Sivakov, 26, wechselte auch ein erfahrener erfolgreicher Grand-Tour-Spezialist vom Team Ineos zur Equipe UAE-Emirates. Mit Igor Arrieta, 21, und dem U23-Weltmeister von 2021 Filippo Baroncini, 23, kommen zudem zwei Fahrer, die noch ein großes Entwicklungspotenzial aufweisen neu ins Team. Mehrere erfahrene Fahrer wie der deutsche Sprinter Pascal Ackermann, der italienische Ex-Europameister Matteo Trentin oder der neuseeländische Kletterer George Bennett verließen dagegen die Equipe. Das einst erfolgreichste Grand-Tour-Team, das zwischen 2012 und 2019 sieben Mal die Tour de France gewann, vollzog zur neuen Saison einen größeren Umbruch. Der britische Rennstall Ineos Grenadiers ließ gleich mehrere arrivierte Berg- und Grand-Tour-Fahrer ziehen: so etwa Ben Tulett, Pavel Sivakov, Daniel Martínez und den Giro-d'Italia-Sieger von 2020 Tao Geoghegan Hart. Der aktuelle Kapitän, Geraint Thomas, fuhr in der Vorsaison beim Giro d'Italia auf Gesamtrang zwei. Doch der Waliser ist bereits 37 Jahre alt. Der zweite ehemalige Tour-de-France-

## SCOUTING & TALENT

Sieger des Teams, Egan Bernal, ist nach seiner schweren Verletzung im Jahr 2022 noch immer auf dem Weg zurück zu alter Form. Ob dies gelingen wird, ist völlig unklar. Die Kapitäne der Zukunft heißen wohl: Tom Pidcock, 24, und Carlos Rodríguez, 23. Der Brite ist einer der Top-Allrounder seiner Generation – der Spanier, 2023 Gesamtfünfter und Etappensieger der Tour de France, hat das Potenzial, einmal eine Grand Tour zu gewinnen. Vier Neuzugänge kamen bislang zum geschrumpften Team hinzu: Darunter der Ex-Zeitfahrweltmeister Tobias Foss und zwei erst 18-jährige Top-Talente, Andrew August und Theodor Storm. Der frühere Straßen- und aktuelle Zeitfahr-Weltmeister Remco Evenepoel bleibt die klare Nummer Eins des belgischen Teams Soudal Quick-Step. Gerüchte über einen Wechsel des Superstars bestätigten sich nicht. Weite Teile des Teams wurden auf Evenepoel ausgerichtet. Der Neuzugang Mikel Landa wurde eigens verpflichtet, um den Belgier in den Bergen zu unterstützen. In der Equipe kam es, wieder einmal, zu einem Umbruch: Viele der Top-Fahrer verließen das Team. Die vielen Siege der beiden Top-Sprinter Fabio Jakobsen – der zu DSM-Firmenich wechselt – und Ethan Vernon wird man sicherlich vermissen. Zudem verließen die „Siegfahrer“ Andrea Bagioli, Florian Sénéchal, Rémi Cavagna und Mauro Schmid das Team – ebenso wie die erfahrenen Dries Devenyns, Jannik Steimle, Tim Declercq und Michael Mørkøv. Die Equipe wurde somit deutlich jünger.

### Top-Sprinter & Klassikerfahrer

Gleich vier der Neuzugänge stiegen aus dem eigenen U23-Team in die WorldTour auf. Acht der Zugänge sind Neoprofis. Zu den bislang erfolgreichsten zählen der Belgier William Junior Leclercq und der junge US-Amerikaner Luke Lamperti. Letzterer gewann in der Vorsaison neun Rennen – und gilt als potenzieller Top-Sprinter der Zukunft. Die meisten Neuverpflichtungen in diesem Jahr, 14, hat – nach einer vergleichsweise sehr erfolglosen Saison – der kasachische Rennstall Astana Qazaqstan zu verzeichnen. Zu den vielen Neuen gehören auch die beiden Deutschen Max Kanter und Rüdiger Selig. Mit das größte Potenzial haben wohl die erfahrenen Davide Ballerini für die Klassiker und Lorenzo Fortunato für bergige Rennen und Rundfahrten. Mit zehn Neuverpflichtungen steht auch die Equipe Lidl-Trek weit oben in der Transferliste. Darunter sind einige „Hochkaräter“ wie etwa der ehemalige Giro-d'Italia-Sieger Tao Geoghegan Hart, dem auch der Österreicher Patrick Konrad zur Seite gestellt wird. Auch der Spanier Carlos Verona und der Niederländer Sam Oomen sind erfahrene berg-affine Fahrer. Für die meisten Siege könnte der junge neuverpflichtete Top-Sprinter Jonathan Milan sorgen. Allein 2023 holte er neun Podest-Plätze. Wichtige Leistungsträger des Teams bleiben der Tour-de-France-Etappensieger und ehemalige Weltmeister Mads Pedersen und der junge Däne Mattias Skjelmose, der 2023 die Tour de Suisse gewann und beim Giro d'Italia mehrfach knapp am Etappensieg vorbeifuhr. Ein weiterer Top-Fahrer der Zukunft könnte der erst 21-jährige Belgier Thibau Nys sein: Er ist bereits ein Weltklasse-Cyclocross-Fahrer, bergfest und extrem endschnell. Auch im Team Cofidis gab es viele Veränderungen: Mehr als ein Drittel der Fahrer wurden ausgetauscht. Fünf von ihnen haben 2023 ihre Karriere beendet. Dennoch bleibt der Altersschnitt des Teams recht hoch: Zwölf der 30 Fahrer des Kaders 2024 sind mindestens 30 Jahre alt. Der

Eine der erfolgreichsten Mannschaften bei der Ausbildung junger Nachwuchsfahrer ist das österreichische Tirol-KTM-Cycling-Team. Der Team-Sitz: Innsbruck. Allein 2019 schafften gleich drei Fahrer den Sprung in ein WorldTour-beziehungswise ProTour-Team. Zu den vielen aktuellen Profis, die einst für das Tiroler Team fuhren, zählen unter anderem: Marco Haller, Michael Gogl, Lukas Pöstlberger, Gregor Mühlberger, Georg Zimmermann, Patrick Gamber, Patrick Konrad, Tobias Bayer, Sebastian Schönberger, Florian Lipowitz und Georg Steinhauser. Die Equipe hat angesichts dessen einen extrem guten Ruf. Der langjährige Trainer des Teams, Peter Leo, schrieb seine Doktorarbeit an der Universität Innsbruck über die langfristige Leistungsentwicklung im U23-Bereich. Er war einst selbst aktiver Wettkampf-Triathlet. Heute ist er mit vielen der weltbesten Coaches und Sportwissenschaftler vernetzt. So arbeitet er etwa mit Trainern wie Dan Lorang, Team Bora-Hansgrohe, John Wakefield und Jeroen Swart, UAE-Emirates-Team, James Spragg von Spragg Performance Coaching und Iñigo Mujika zusammen. Auf researchgate.net hat er bereits 25 sportwissenschaftliche Veröffentlichungen vorzuweisen. Seit 2022 arbeitet Peter Leo für den australischen Radsportverband und das WorldTour-Team Jayco AlUla. Den ganzen Hintergrund-Artikel finden Sie in der RennRad-Ausgabe 7/2022. Ein großes digitales Trainings-Sonderheft mit Studien, Hintergründen, Tipps und etlichen Trainingsplänen für alle Niveaus bieten wir hier zum Download bereit: [www.bit.ly/bva-shop-training](http://www.bit.ly/bva-shop-training)



TAO GEOGHEGAN HART



NILS POLITT

älteste davon ist der Deutsche Simon Geschke, 37. Unter den Neuzugängen sind junge Talente ebenso vertreten wie erfahrene Fahrer, etwa der Belgier Ben Hermans, 37, und der leichtgewichtige Franzose Kenny Elissonde, 32. Spektakulärer sind da die Verpflichtungen des australischen Teams Jayco AlUla: Der „größte Name“ darunter ist jener des Australiers Caleb Ewan. Der Sprinter gewann bislang elf Grand-Tour-Etappen. Auch der Schweizer Mauro Schmid und ein weiterer australischer Zugang haben das Potenzial für große Siege: Luke Plapp. Der 23-Jährige ist ein extrem starker Zeitfahrer mit Potenzial für Rundfahrten.

## Routiniers & Top-Talente

Ebenfalls stark verändert hat man sich beim niederländischen Team DSM-Firmenich, was schon durch das neue Trikot sichtbar wird: Statt schwarz wählte man nun weiß als Grundfarbe. Unter den zehn Neuverpflichtungen sticht vor allem ein Name hervor: Fabio Jakobsen. Die Zahl seiner Saisonsiege 2023: acht. Mit ihm hat man quasi eine „Sieg-Garantie“ geholt. Weiterhin auffällig: Sieben der zehn Neuzugänge sind Niederländer – dafür verlassen mit Marco Brenner, Leon Heinschke, Marius Mayrhofer und Florian Stork gleich vier junge deutsche Profis das Team.

Für ein großes – oftmals negatives – Medienaufkommen sorgte das „Comeback“ eines „alten Bekannten“: Nairo Quintana, der zweimalige Grand-Tour-Sieger, ist wieder ein WorldTour-Profi. Er kehrte zu seiner alten Wirkungsstätte, dem spanischen Team Movistar, zurück. 2022 wurde er während der Tour de France positiv auf das Schmerzmittel Tramadol getestet und nachträg-

## TRANSFERS: EINE AUSWAHL

NAME	TEAM 2023	TEAM 2024
ABERASTURI Jon	Lidl-Trek	Euskaltel-Euskadi
WELSFORD Sam	Team DSM-Firmenich	Bora-Hansgrohe
HOFSTETTER Hugo	Team Arkéa Samsic	Israel-Premier Tech
TULETT Ben	Ineos Grenadiers	Visma-Lease a Bike
MARTÍNEZ Daniel Felipe	Ineos Grenadiers	Bora-Hansgrohe
CONSONNI Simone	Cofidis	Lidl-Trek
LANDA Mikel	Bahrain-Victorious	Soudal Quick-Step
JORGENSEN Matteo	Movistar Team	Visma-Lease a Bike
VANHOUCKE Harm	Team DSM-Firmenich	Lotto Dstny
KONRAD Patrick	Bora-Hansgrohe	Lidl-Trek
UIJTDEBROEKS Cian	Bora-Hansgrohe	Visma-Lease a Bike
ROGLIČ Primož	Jumbo-Visma	Bora-Hansgrohe
SOBRERO Matteo	Team Jayco AlUla	Bora-Hansgrohe
BAGIOLI Andrea	Soudal Quick-Step	Lidl-Trek
BARGUIL Warren	Team Arkéa Samsic	Team DSM-Firmenich PostNL
JAKOBSEN Fabio	Soudal Quick-Step	Team DSM-Firmenich PostNL
GEOGHEGAN HART Tao	Ineos Grenadiers	Lidl-Trek
SCHELLING Ide	Bora-Hansgrohe	Astana Qazaqstan Team
VERNON Ethan	Soudal Quick-Step	Israel-Premier Tech
MILAN Jonathan	Bahrain-Victorious	Lidl-Trek
VENTURINI Clément	AG2R Citroën Team	Arkéa-B&B Hotels
SIVAKOV Pavel	Ineos Grenadiers	UAE Team Emirates
STORER Michael	Groupama-FDJ	Tudor Pro Cycling Team
DAINESE Alberto	Team DSM-Firmenich	Tudor Pro Cycling Team
TRENTIN Matteo	UAE Team Emirates	Tudor Pro Cycling Team
SCHMID Mauro	Soudal Quick-Step	Team Jayco AlUla
LEKNESUND Andreas	Team DSM-Firmenich	Uno-X Pro Cycling Team
DÉMARE Arnaud	Groupama-FDJ	Team Arkéa Samsic
QUINTANA Nairo	Team Arkéa Samsic	Team Movistar
POLITT Nils	Bora-Hansgrohe	UAE Team Emirates

lich disqualifiziert. Da das Tramadol-Verbot allerdings zu diesem Zeitpunkt nur laut UCI-Regularien galt, nicht aber in den Statuten der Welt-Anti-Doping-Agentur verankert war, wurde Quintana nicht gesperrt. Für Top-Platzierungen sollen auch die erfahrenen Zugänge Rémi Cavagna und Davide Formolo sorgen. Eine andere Transferstrategie verfolgt man bei dem US-amerikanischen EF-Education-Easypost-Team. Sie lautet primär: Top-Talente finden, entwickeln und an sich binden. Sieben der zehn Zugänge sind 22 Jahre alt oder jünger. Die Namen der vielversprechendsten Talente lauten: Lukas Nerurkar, 20, Darren Rafferty, 20, Jack Rootkin-Gray, 21, Archie Ryan, 22 – und Markel Beloki. Der Spanier ist erst 18 Jahre alt. Er „überspringt“ die komplette U23-Klasse und wechselt direkt zu den Profis. Er ist somit eine weitere „Symbolfigur“ für einen der ganz großen Trends in der WorldTour: die immer intensivere Suche nach sehr jungen Talenten, „dem nächsten Tadej, Jonas oder Remco“. Es ist die Suche nach den Siegern von morgen. //



# DEUTSCHE PROFIS: WECHSEL



**B**ereits im Spätsommer wurde bekannt, dass der deutsche Zeitfahrmeister Nils Politt sein bisheriges Team verlassen wird. Er wechselt zur Equipe des Superstars Tadej Pogačar, UAE-Emirates-Team. „UAE hat sich extrem um mich bemüht. Und wenn so ein Team anfragt, dann überlegt man nicht zwei Mal, ob man das macht“, sagte Politt. Zudem legte man bei seinem vorherigen Team, Bora-Hansgrohe, weniger Wert auf die Spezialität Politts: Klassikerrennen. Stattdessen richtet man sich immer weiter auf die Grand Tours hin aus. „Nils ist ein wirklich netter Mensch und ich mag ihn als Person. Natürlich war es ein trauriger Moment, als er mir mitteilte, dass er das Team verlassen wird“, sagte Teamchef Ralph Denk kürzlich in einem Interview. „Andererseits ist er nach dem zweiten Platz bei Paris-Roubaix und dem fünften Platz in Flandern mit einem wirklich guten Gehalt zum Team gekommen. Das Gehalt war recht hoch, und die Ergebnisse bei den Klassikern waren in den vergangenen drei Jahren – nicht nur in einer Saison – nicht mehr auf demselben Niveau wie zu dem Zeitpunkt, als er zu uns kam. Als starker Helfer war er für uns zu teuer.“ Für Politts neuen Arbeitgeber starteten bisher zwei andere deutsche Profis: Pascal Ackermann und Felix Groß. Der Pfälzer mit Wohnsitz in Österreich wechselte nun zum israelischen Zweitdivisionär Israel-Premier Tech, wo er einen Zwei-Jahresvertrag unterzeichnete. Sein großes Ziel: die Tour de France. „Ich werde nicht mehr jünger – und will nun definitiv zur Tour. Das ist mein ganz großer Lebens Traum, den ich mir erfüllen will. Bei Israel habe ich ganz große

Chancen. Denn das Team fährt auf Etappensiege – da wird immer ein Platz für einen Sprinter sein“, sagte der 30-Jährige. Auch sein alter Weggefährte aus Bora-Hansgrohe-Zeiten, Michael Schwarzmann, wird ihn im neuen Team wieder unterstützen. Zusammen haben sie damals viele Siege gefeiert. „Ich bin froh, dass ich wieder mit ‚Schwarzi‘ zusammenfahre. Er hat mir früher gezeigt, wie man Radrennen fährt. Er weiß, wie ich fahre. Ich bin mir jetzt schon sicher, dass wir ein extrem gutes Duo sein werden.“ Der 25-jährige Felix Groß, der als Neoprofi zu UAE wechselte, ist zur neuen Saison nun zu seinem alten Rennstall Rad-Net Oßwald zurückgekehrt. „Ich hatte zwei sportlich durchwachsene, aber auch schöne Jahre beim UAE-Emirates-Team – mit vielen Erfahrungen auch bei den härtesten Monumenten der Welt wie der Flandern-Rundfahrt oder Paris-Roubaix. Kampfgeist, Disziplin und Ehrgeiz wurden hier nochmal ganz anders definiert. Diese Erfahrungen werde ich bestmöglich versuchen, in meinem neuen Team einzubringen. Dort hoffe ich, auch wieder mehr auf eigene Ergebnisse fahren zu dürfen. 2024 liegt mein Fokus aber natürlich vor allem auf dem Bahnradsport – und somit auf den Olympischen Spielen in Paris“, sagt er. Der Neuwieder Maximilian Walscheid, der seit Langem in Heidelberg lebt, verlässt seinen französischen Rennstall Cofidis und fährt 2024 für das australische Team Jayco AlUla. Dort unterschrieb er einen Zweijahresvertrag. „Bei dem Angebot von Jayco musste ich nicht lange nachdenken“, sagt er. „Wir waren uns sehr schnell einig. Da passt einfach das Gesamtkonzept, was den Vertrag angeht, meine

Chancen, das Material, die Teamstruktur und die menschliche Komponente, von der ich sehr viel Positives gehört habe.“ Der niederländische Rennstall DSM-Firmenich verliert dagegen gleich vier seiner jungen deutschen Profis: Marius Mayrhofer, Florian Stork und Marco Brenner wechseln zu Tudor Pro Cycling in die Schweiz. Das Ziel von Leon Heinschke, der ebenfalls DSM verlassen wird, war bei unserem Redaktionsschluss noch unbekannt. Zu Tudor Pro Cycling wechselt auch der Stuttgarter Alexander Krieger, der bisher das Trikot von Alpecin-Deceuninck trug. Dorthin zieht es dagegen künftig den Berliner Juri Hollmann, der genau wie Max Kanter den spanischen Rennstall Movistar verlässt. Der Cottbuser fährt künftig für Astana Qazaqstan, genau wie Rüdiger Selig, der von Lotto Dstny nach Kasachstan ging. Neuer Teamkollege von Juri Hollmann bei Alpecin-Deceuninck wird der 22-jährige deutsche Neoprofi Henri Uhlig, der vom eigenen Development-Team aufschließt. Neu in der WorldTour ist auch Tim Torn Teutenberg, der bereits zum Ende der Vorsaison erste Rennen für seinen neuen Arbeitgeber Lidl-Trek bestritt, aber 2024 seinen Schwerpunkt auf der Bahn haben wird. Das große Ziel des Kölners ist die Teilnahme an den Olympischen Spielen. Jannik Steimle verlässt den belgischen Rennstall Soudal Quick-Step und startet künftig für das Pro-Continental-Team Q36.5. Da er bei Quick-Step in eine Schublade gerutscht sei und mehr und mehr Helferdienste verrichten musste, habe er sich zu diesem Schritt entschieden: „In diesem Team bin ich keine Nummer mehr. Es wird etwas von mir erwartet, und ich bekomme mehr Freiheiten.“ Emil Herzog, 2022 Junioren-Weltmeister auf der Straße der U19-Klasse, wechselt 2024 erwartungsgemäß zum Team Bora-Hansgrohe. Als Junior fuhr er bereits für die Equipe Auto Eder, die Nachwuchsmannschaft des deutschen Profiteams. Einen Portraitartikel zu dem jungen Bayern finden Sie in der RennRad-Ausgabe 4/2023. Der erst 19-Jährige gilt als wohl größtes deutsches Talent seit Jahren. //



# KONSEQUENZ

**EIN GERICHTSURTEIL AUS DEM FUSSBALL HAT DAS POTENZIAL, DEN PROFISPORT NACHHALTIG ZU VERÄNDERN. KOMMERZ, CHANGEGLEICHHEIT, RADRENNEN UND MEHR – DER VERSUCH EINER ANALYSE.**

Text: Dr. Michael Nußbaumer Fotos: Cor Vos



Der „Tod des Fußballs“ oder „Fortschritt“? Das ist die Frage bei einem angedachten Projekt, das die Kommerzialisierungslogik des Profisports auf die nächste Stufe bringen würde: die „Super League“, eine neue internationale Liga für europäische „Elite-Clubs“. Ähnliche Konzepte werden seit Jahren auch im professionellen Radsport debattiert. Die potenziellen Gründe und Konsequenzen: mehr Wettbewerbe, noch mehr Medienaufmerksamkeit, mehr Sponsorsicherheit, mehr Geld. Somit hatte das Urteil des Europäischen Gerichtshof im Dezember weitreichende Wirkungen. Es hat den Weg für die Gründung einer Fußball-Super-League freigemacht. Die Grundsatzentscheidung lautet: Verbände wie die UEFA und die FIFA dürfen die Gründung von Konkurrenzwettbewerben nicht be-

hindern, entschied der EuGH. Die bisherige Monopolstellung sei nicht mit dem Wettbewerbsrecht vereinbar. Auf den Radsport übertragen, könnte dies wichtige vielfältige Konsequenzen haben. Einer der langjährigen Befürworter einer solchen „Radsport-Super-Liga“ ist der Teamchef der Equipe EF Education-EasyPost Jonathan Vaughters. Sein Standpunkt: „Die Logik einer ‚Super League‘ ist ganz einfach: Wenn ich ein Investor mit Geld wäre, der in eine Sportart investieren will, würde ich mein Geld nicht in eine stecken, in der ein Team absteigen kann. Und ich würde nicht in eine investieren, in der es keine harten Regeln für den finanziellen Ausgleich gibt. Beides treibt die Kosten in die Höhe und senkt die Wettbewerbsfähigkeit (...) Der Radsport ist so zersplittert, dass es keine einheitliche Kraft gibt (...)

Der Sport wird von der ASO und, in geringerem Maße, von der UCI betrieben. Keiner von beiden sieht wirklich einen Wert in finanzieller Fairness oder in der Abschaffung von Auf- und Abstieg.“

## Chancen & Risiken

Um die im Fußball geplante europäische Super League war es fast schon ruhig geworden. Die Gründung wurde von 15 Spitzenclubs lanciert – doch nach Fan-Protesten und einer Intervention der Fußballverbände FIFA und UEFA nahmen alle bis auf drei Clubs Abstand von den Plänen. Die Verbände hegten derweil Pläne, Spieler von der EM und der WM auszuschließen, und Vereinen die Teilnahme an Verbandsbewerben wie der Champions League oder anderen internationalen Wettkämpfen zu verbieten. Juventus Turin, der FC Barcelona und Real Madrid



ließen sich jedoch nicht von der Idee abbringen. Sie brachten das Thema mit einer Feststellungsklage vor das Madrider Handelsgericht. Das Gericht sollte urteilen, ob die Gründung einer Super League, abseits des Verbandssystems, sanktionslos zulässig sei. Von dort wurde der Europäische Gerichtshof angerufen und um eine Vorabentscheidung ersucht. Im Kern dieser Entscheidung heißt es nun: Die Androhung oder das Setzen von Sanktionen – wie einem Wettbewerbsausschluss für Vereine oder Spieler vonseiten der UEFA oder FIFA – ist nicht rechtens. Es würde sich dabei um einen Missbrauch der Monopolstellung handeln. Generell klassifiziert das Gericht die Organisation von Fußballwettkämpfen als wirtschaftliches Handeln. Dabei sind die Arbeitnehmerfreizügigkeitsrechte zu wahren. Konkret heißt dies: Ein Projekt

wie die Super League außerhalb einer Verbandsstruktur kann von Verbänden nicht verhindert werden. Sanktionen gegen Vereine oder Sportler sind in diesem Fall als Missbrauch einer marktbeherrschenden Stellung zu klassifizieren. Spielern so die Erwerbsausübung einzuschränken, verstößt gegen den europäischen Grundsatz der Arbeitnehmerfreizügigkeit. Auch für den Radsport hat dieses Urteil erhebliche Auswirkungen, gab es in der Vergangenheit ja bereits Ambitionen von großen Teams, eigene Rennserien auf die Beine zu stellen. Wie so oft geht es auch dabei ums Geld: Die Marktmacht der Organisation A.S.O., die hinter der Tour de France und etlichen anderen großen Radrennen steht, und der UCI könnte aufgebrochen werden, damit Teams direkt Gewinne aus den Fernsehrechten generieren können.

## Kommerz & Fairness

In Hinblick auf die mediale Vermarktung hält der EuGH im Fall der Super League fest: „Die entsprechenden Vorschriften der FIFA und der UEFA sind so beschaffen, dass sie den europäischen Fußballvereinen, allen auf den Medienmärkten tätigen Unternehmen und letztlich auch den Verbrauchern und Fernsehzuschauern schaden, indem sie sie daran hindern, neue und potenziell innovative oder interessante Wettbewerbe zu erleben. Es ist jedoch Sache des Handelsgerichts Madrid, zu prüfen, ob diese Regeln nicht dennoch den verschiedenen Akteuren des Fußballsports zugutekommen würden, indem sie beispielsweise eine solidarische Umverteilung der mit diesen Rechten erzielten Gewinne gewährleisten.“ Für die bereits gehegten Pläne einiger Profi-Radteams klingt dies – vorbehaltlich der finalen Entscheidung des Madrider Handelsgerichts – fast nach einer Einladung, eigene Rennen zu etablieren. Würden sich Organisatoren finden, könnten gut medialisierte Rennen außerhalb des UCI-Reglements stattfinden. Ob dies für den Sport auch in puncto Sicherheit insgesamt eine gute Sache ist, sei dahingestellt. Insgesamt bringt dieses Urteil aber vor allem die UCI und die nationalen Verbände unter Zugzwang. Das Verbandsmonopol – so scheint es – ist seit dem 21.12.2023 nicht nur im Fußball Geschichte.

”

**PROFIS UND HOBBYFAHRER  
IN DEN SELBEN RENNEN?  
DAS KÖNNTE DIE ZUKUNFT  
SEIN. NACH DEM EUGH-  
URTEIL KÖNNTEN  
VERMEHRT AUCH ELITE-  
FAHRER AN DEN  
STARTLINIEN DER GROSSEN  
RADMARATHONS STEHEN.**

Im Radsport scheiterte die Organisation eines neuen Rennformats zuletzt mit den „Hammer-Series“, die von der Teamvereinigung „Velon“ organisiert wurden. 2020 kam es zur Einstellung des Formats. Velon begründete diese mit dem Verhalten des Weltradsportverbandes, der ständig versucht hätte, das neuartige, dreitägige Rennformat zu torpedieren. Auch diesen Streitigkeiten ging eine Kartellrechtsbeschwerde voraus. Zu erwarten ist nun, dass die Macht der A.S.O. gegenüber dem Weltverband weiter zunehmen wird. Theoretisch wäre eine Tour de France auch außerhalb des UCI-Reglements möglich, zumal sich Radteams den Wettbewerb des drittgrößten Sportereignisses der Welt sicher nicht entgehen lassen würden. Ähnliches gilt wohl auch für die beiden anderen großen dreiwöchigen Landesrundfahrten Giro und Vuelta sowie für die belgischen Klassiker, die ebenfalls allesamt von privaten Gesellschaften – RCS Sport, einer Tochtergesellschaft der A.S.O. beziehungsweise

„Flanders Classics“ – organisiert werden. Spannend könnte es auch in der zweiten und dritten Kategorie des Radsports werden: Hier wirft das Veranstellen von Profi-Rennen meist wenig bis keinen Gewinn ab. Auch dort könnte das Urteil Wirkung zeigen: Aufgrund der Tatsache, dass das vom EuGH geforderte Geld-Transfersystem im Monopol von oben nach unten nicht existiert, bestünde die Möglichkeit, sich nicht mehr dem Weltverband zu unterwerfen, um so Gebühren und Abgaben einzusparen. Vorausgesetzt, dass Teams dennoch der Einladung dieser Veranstalter folgen. Gefordert ist nun der Weltverband, der sich mit seinem etablierten, aber bisher monopolistischen System ab sofort im Wettbewerb befindet und so zwangsläufig an der Attraktivität und am Nutzen seines Produktes für Fahrer, Teams, Veranstalter und Öffentlichkeit arbeiten muss. Dass im Gegensatz zum Fußball die UCI selbst kaum Wettkämpfe ausrichtet, könnte nun zum Boomerang für den Radsport-Welt-

verband werden: Das Geschäftsmodell des in der Schweiz ansässigen Verbandes beschränkte sich in der Vergangenheit vorrangig darauf, das Lizenzmonopol zu verwalten und mittels Gebühren von Sportlern, Teams und Veranstaltern Gewinn zu erwirtschaften. Erlöse aus Medienrechten flossen bis auf wenige Ausnahmen den großen Veranstaltern zu, diese haben durch das Dasein der UCI lediglich den Vorteil, einen neutralen Schiedsrichter zur Verfügung gestellt zu bekommen. Gegen Gebühr versteht sich.

## Marathons & Rad-Profis

Auch auf das nationale Reglement hat das Urteil Auswirkungen: Derzeit dürfen lizenzierte Fahrer laut Reglement des Österreichischen Radsportverbandes nur in den für sie bestimmten Kategorien starten. Ein gemeinsamer Start von lizenzierten und unlizenzierten Fahrern ist verboten. Seitens der UCI hat man bereits vor Jahren dieses Reglement zumindest teilweise aufgebrochen: In Anlehnung an das geltende UCI-Reglement ist in Österreich der Start bei drei unangemeldeten touristischen Veranstaltungen pro Jahr möglich, was durch die hohe Anzahl an Radmarathonveranstaltungen eine besondere praktische Relevanz hat. Wird diese Anzahl überschritten, sieht der ÖRV Strafenkatalog ein Startverbot für vier Rennen vor. Dies ist eine Vorgangsweise, die mit dem vorliegenden Urteil ab sofort wohl nicht mehr mit dem Europarecht in Einklang steht. Für Renn-Veranstalter könnte sich einiges ändern. Zum Beispiel könnte es sein, dass bei den großen Radmarathon-Events künftig auch Elite-Lizenzfahrer nicht mehr vom Start ausgeschlossen werden könnten. „Kleinere“ Radmarathons dürften zwar keine großen Auswirkungen auf die Erwerbsausübung von Profisportlern haben – anders würde dies aber bei Marathon-Veranstaltungen wie dem „Ötztaler“ aussehen: Deren mediales Echo liegt teils um ein vielfach höher als jenes vieler Verbands- und UCI-Rennen. Genau bei solchen medialen Bühnen hakt der EuGH auch ein: Diese Plattform darf Lizenznehmern im Hinblick auf die Arbeitnehmerfreizügigkeit nicht verwehrt werden. So sträuben sich zum Beispiel die Organisatoren des Ötztaler Rad-



# HINTERGRÜNDE & AUTOR

Der Autor dieses Kommentars, Dr. Michael Nußbaumer, ist Jurist sowie Sport- und Medienmanager. Er ist unter anderem Veranstalter der jährlich stattfindenden Extremradsportveranstaltung Race Around Austria. Rückfragen: mail@numotion.media / Die Pro-Super-League-Argumente führt der EF-Education-Team-Manager Jonathan Vaughters weiter aus: „Im Radsport gibt es keine Gehaltsobergrenzen. Wenn man das Geld hat und ausgibt, gewinnt man. Das haben wir in den vergangenen paar Jahren gesehen. Ineos, UAE, Jumbo-Visma – wer ausgibt, gewinnt. Das ist eine einfache Gleichung. Man muss kein Genie sein, um das herauszufinden. Die gleichen Teams gewinnen immer wieder, was die allgemeine Wettbewerbsfähigkeit senkt. Zudem besteht immer die Möglichkeit des Abstiegs. Aus der Sicht eines Investors ist dies nicht attraktiv.“ Im Radsport wird zudem seit Monaten über neue private Rennformate debattiert, zum Beispiel über eine „Saudi Racing League“. Der öffentliche Investitionsfonds Saudi-Arabiens steht angeblich hinter Plänen zur Schaffung eines Champions-League-ähnlichen Formats, das dem bestehenden Radsportkalender Konkurrenz machen soll. Die Organisation, die hinter den Änderungen steht, One Cycling, geht auf den Team-Jumbo-CEO Richard Plugge und Zdenek Bakala, den Eigentümer von Soudal-QuickStep, zurück. Fünf oder sechs andere große Teams, darunter Ineos Grenadiers und Lidl-Trek unterstützen angeblich den Vorschlag. Die Uneinigkeit unter den Teams über die Verteilung des Geldes im Radsport scheint ein wichtiger Faktor zu sein. Der Großteil der Einnahmen aus Etappenrennen und lukrativen Fernsehverträgen geht demnach bislang an die

Organisatoren und nicht an die Teams selbst, die zum Überleben auf Sponsoren angewiesen sind. Richard Plugge erklärte gegenüber Reuters: „Es ist offensichtlich, dass der Radsport ein schlafender Riese ist und ein verbessertes Geschäftsmodell verdient. Für alle Beteiligten, aber insbesondere für die WorldTour-Teams. Der einzige Weg dorthin ist die Zusammenarbeit.“ Die Idee einer konkurrierenden, von Saudi-Arabien unterstützten Liga hat zu Sorgen um das Überleben des Profiradsports, „wie wir ihn kennen“ und um die Zukunft kleinerer, finanziell weniger gut aufgestellter Teams geführt. Weitere Hintergründe zur Kommerzialisierung des Sports finden Sie hier: [www.radsport-rennrad.de](http://www.radsport-rennrad.de)



marathons – wohl auch aus medialen Gründen – bereits nicht gegen die Teilnahme von Elite-Fahrern. Tatsächlich gab es allerdings aufgrund der möglichen Verbands-Konsequenzen für die Sportler bisher nur eine überschaubare Anzahl von Elite-Athleten an der Startlinie. Das EuGH-Urteil könnte diese Anzahl mittelfristig wohl langsam erhöhen. So könnte sich innerhalb einiger Jahre eine Mischung aus Ötztaler-Radmarathon und dem 2017 ausgetragenen Profi-Rennen „Pro Ötztaler 5500“ in einem einzigen Event-Format etablieren. Sollten es die limitierten Startplätze zulassen, stünde jedem Elite-Radteam die Möglichkeit frei, sich bei den medial bestens vermarkteten großen europäischen Radmarathons an die Startlinie zu stellen. Einzelfahrer könnten so wohl nur mehr durch ihre privatrechtlichen Arbeitsverträge und somit durch Weisung ihrer

Teams daran gehindert werden, außerhalb des Verbandssystems zu starten. Während die Radsportverbände den Radsport-für-Alle-Boom seit den 1990er Jahren weitgehend verschlafen haben und es verabsäumten, ein für Radmarathon-Starter taugliches Lizenzsystem zu etablieren, ist der im Verhältnis dazu junge Triathlonverband hier deutlich weiter: Der Verband agiert als Dienstleister für den Veranstalter und stellt Technical Officials, die das Rennen unabhängig leiten und Entscheidungen über Zeitstrafen, Disqualifikationen und andere Streitfälle treffen. Eine Trennung von Lizenzierten und Unlizenzierten, Profis und Hobbyathleten, ist dem Triathlon im nationalen Rennsektor fremd, was somit auch mit der EU-Freizügigkeit in Einklang steht. Dennoch muss auch hier der Strafenkatalog in Hinblick auf das Urteil überarbeitet werden: Dieser sieht bei der Teil-

nahme eines Kaderathleten an einem nicht vom ÖTRV genehmigten „wildem“ Rennen bis dato einen Lizenzentzug von zwölf Monaten Dauer vor. Für Jahreslizenzinhaber, ergo Hobbyathleten, gibt es Geldstrafen. Im Radsport ist die zukünftige Entwicklung wohl davon abhängig, ob beziehungsweise wann „große Player“ Änderungen anstoßen. Falls diese finanzielle Vorteile für sich erkennen, könnte dies sehr schnell gehen. Aus juristischer Sicht muss nach dieser ersten Presseaussendung des EuGH noch die schriftliche Ausformulierung des Urteils abgewartet werden. Werden die bisherigen Aussagen hier bestätigt, wäre der Weg für eine Super League geebnet – und die UCI wäre wohl gut beraten, im eigenen Interesse proaktiv zu agieren. //



# SCHNELL NACH OBEN



GESCHWINDIGKEIT, TAKTIK, SCHNELLKRAFT:  
DAS SIND BAHNRAD-SPRINTS. ALESSA-CATRIONA  
PRÖPSTER IST 22 - UND EIN TOP-TALENT.  
EINBLICKE, PORTRAIT & TRAININGS-TIPPS.



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

Sie rollten mit zehn km/h dahin – und belauern sich. 300 Meter trennen sie noch von der Ziellinie. Drei Runden, zwei Fahrer, ein Sieger – das ist die Sprint-Disziplin auf der Radrennbahn. Jedes Rennen, jeder Lauf ist auch ein Psycho-Spiel. Man muss seinen Gegner „lesen“, verunsichern, beeinflussen. Die beiden Fahrerinnen tragen schwarz-weiß-rot-goldene beziehungsweise blau-rot-weiße Rennanzüge und Aero-Helme mit großen geschlossenen Visieren. Rund 250 Meter vor dem Ziel tritt die hintere an. Es dauert, gefühlt, fast eine Sekunde, bis ihre Gegnerin reagiert. Für beide gilt nun: 100 Prozent Intensität, All-Out-Belastung. Die „dicken“ Gänge müssen in „Schwung gebracht“ werden. Die hintere kommt der vorderen Fahrerinnen immer näher. Doch sie kommt nicht an ihr vorbei. Alessa-Catriona Pröpster siegt. Es ist ihr dritter Sieg bei der ‚UCI Track Champions League‘ in diesem Winter. Die 22-jährige Deutsche hat sich hier „freigeschwommen“: Im Laufe der noch jungen fünfteiligen Prestige-Elite-Serie der UCI hat sie sich gegen zahlreiche Weltklasse-Fahrerinnen durchgesetzt.

Bereits zum Auftakt der Serie gewann sie sensationell das Sprint-Turnier auf Mallorca – und übernahm nach Platz drei im Keirin auch die Führung in der Gesamtwertung. Die verlor sie zwar schlussendlich an die neuseeländische Keirin-Weltmeisterin Ellesse Andrews – doch insgesamt kam sie auf einen hervorragenden zweiten Gesamtplatz. Im Verlauf der Serie holte sie noch zwei weitere Siege: Sie gewann das Keirin-Turnier auf der Olympiabahn von Paris und den Sprint beim Finalwochenende in London. Ein Highlight dabei: das Halbfinale. Ihre Gegnerin: die Weltmeisterin Emma Finucane. Knapp 300 Meter vor dem Ziel tritt die britische Weltmeisterin an. Ein paar Meter liegt sie in Führung. Dann schließt Pröpster auf. Etwa 100 Meter fahren sie direkt nebeneinander. Die letzte Kurve vor dem Ziel: Pröpster fährt auf der kürzeren Innenbahn – und setzt sich ab. Ihr Vorsprung: rund eine Radlänge. Finucane kann die Lücke nicht mehr schließen, Pröpster gewinnt.

### Rolle & Taktiken

„Es war schon überwältigend, weil ich damit niemals gerechnet hätte. Ich dachte: Unter die ersten Sechs zu kommen, das wäre cool. Es waren ja schon einige Hochkaräter dabei, mit den zwei amtierenden Weltmeisterinnen, der Olympiasiegerin und Martha Bayona aus Kolumbien“, sagte sie nach der Rennserie. „Ich war selbst davon überrascht, dass ich in Berlin das Leadertrikot tragen konnte. Damit hätte ich niemals gerechnet. Ich war nach jedem einzelnen Lauf zufrieden – und jedes Mal besser als gedacht. Die Situation hat mich fast überwältigt.“ Sie war eine der großen Gewinnerinnen eines neuen Rennformats: der UCI Bahn Champions League. Die Zuschauerzahlen fielen bei den verschiedenen Events der Serie jedoch sehr unterschiedlich aus. In Berlin fanden etwa nur wenige Hundert Zuschauer ins Velodrom, in London waren die Events dagegen ausverkauft. Das Konzept geht aber auf, da alle Rennen live auf dem Sender Eurosport zu sehen sind. Für Alessa-Catriona Pröpster bedeutete die Teilnahme an der Rennserie sowohl eine große Chance als auch Stress pur. Während die anderen sich nach den Wettkämpfen Anfang der Woche etwas ausruhen konnten, saß sie montags um sieben Uhr wieder auf der Schulbank. In Kienbaum absolvierte sie die Ausbildung bei der Bundespolizei und legte im Januar erfolgreich ihre Prüfung zur Polizeimeisterin ab. Doch: Sie kam mit dieser Doppelbelastung enorm gut zurecht. Sie hat die Chance Champions League für sich genutzt – und sich somit für große Aufgaben empfohlen. Viele andere Nationen wären froh, eine solche Athletin in ihren Reihen zu haben. Doch in Deutschland ist das Niveau der Bahnsprinterinnen extrem hoch. Ihre Konkurrentinnen im Bundeskader heißen etwa: Emma Hinze, Lea-Sophie Friedrich, Pauline Grabosch. Sie sind die aktuellen Team-Sprint-Weltmeisterinnen. Und Top-Favoritinnen für die Sprint-Events im Rahmen der Olympischen Spiele von Paris. Alessa-Catriona Pröpster könnte auch dort „nur“ die Ersatzfahrerinnen sein. „Ach, ich sehe das ganz entspannt. An Olympia denke ich jetzt eigentlich noch nicht wirklich“, sagt sie. „Ich trainiere einfach, versuche, so schnell wie möglich zu sein, und schaue dann, was kommt. Es ist kein Geheimnis: In Deutschland gibt es die drei großen Mädels, und dann gibts halt noch so eine, die Vierte, mich. Die Champions League war die Chance, mich zu zeigen und zu sagen: ‚Hey, ich bin auch noch da.‘ Deswegen habe ich sofort zugesagt – und im Laufe der Events nicht nur Erfahrung gesammelt, sondern auch, was für mich besonders wichtig ist, Selbstbewusst-

sein.“ Wegen ihrer Prüfungen startete sie erst spät in die olympische Saison, verzichtete auf die Bahn-EM und den ersten Nations Cup in Australien. Die wettkampffreie Zeit zu Jahresbeginn nutzte sie, um nach den Prüfungen ihre neue Wohnung zu beziehen. „Bisher lebte ich so im Nirgendwo“, lacht sie. Sie pendelte zwischen der elterlichen Wohnung in Jungingen, Baden-Württemberg, ihrem Zimmer an der Polizeischule in Kienbaum und dem Internat des Heinrich-Heine-Gymnasiums in Kaiserslautern, einer „Eliteschule des Sports“, hin und her. Künftig teilt sie sich mit ihren Teamkollegen des Radteams Rheinland-Pfalz, Luca Spiegel und Henric Hackmann, eine WG in Kaiserslautern. Das vorolympische Jahr, das für sie so erfolgreich endete, hatte aber nicht nur Höhepunkte: Während den Deutschen Meisterschaften im Sommer des vergangenen Jahres in Cottbus stürzte sie schwer.

## Verletzungen & Triumphe

Die dort erlittenen Verletzungen machten ihr noch lange Probleme. Noch heute hat sie Schmerzen in der rechten Schulter, und über die rechte Hüfte kann sie ihre hintere Muskelkette nicht richtig ansteuern. Das braucht noch weitere intensive physiotherapeutische Behandlungen. Schon zwei Jahre zuvor warf sie ein Sturz zurück: Im Oktober 2021 verletzte sie sich während der Bahn-EM der Elite. Sie wurde im Keirin in einen Sturz verwickelt. Und das, nachdem sie zuvor im Teamsprint – zusammen mit Pauline Grabosch und Lea-Sophie Friedrich – die Silbermedaille gewonnen hatte. Ein Stück Holz der Bahn, ein langer dünner Splitter, bohrte sich in ihren Oberschenkel. Dazu erlitt sie Schürfwunden und Prellungen. Als sie nach einer längeren Pause wieder



## SPRINT-TRAINING

### 1. TRITTFREQUENZ-VARIANTEN:

Je 10 Minuten mit einer hohen Trittfrequenz von 100 bis 110 Umdrehungen pro Minute bei etwa 80 Prozent der FTP und 10 Minuten GA1 mit 80 bis 90 Umdrehungen pro Minute bei 55 bis 65 Prozent der FTP im Wechsel. Das Ziel der Trainingseinheit ist eine verbesserte Trittkonomie. Wichtig: Das Becken sollte dabei möglichst wenige seitliche Bewegungen ausführen, ein „Hüpfen“ auf dem Sattel sollte vermieden werden.

### 2. TRITTFREQUENZ-INTERVALLE:

6 bis 8 Sprints in einem „leichten“ Gang, dazwischen je 5 bis 10 Minuten sehr locker im unteren GA1 fahren mit 50 bis 55 Prozent der FTP. Die Sprints werden mit einer kleinen Übersetzung und „All-out“ gefahren, bis die Trittfrequenz nicht mehr weiter gesteigert werden kann. Jeder Sprint sollte etwa 6 bis maximal 10 Sekunden dauern. Das Ziel dabei ist es, in möglichst kurzer Zeit auf die maximal mögliche Trittfrequenz zu beschleunigen.

### 3. K1-INTERVALLE:

Die Sprintintervalle werden nahezu aus dem Stand gefahren. Dazu herunterbremsen auf unter 10 km/h und in einem dicken Gang mit maximalem Krafteinsatz bis auf eine Trittfrequenz von etwa 100 Umdrehungen pro Minute gehen. Die Pause zwischen den Sprints beträgt etwa 5 bis 10 Minuten im unteren GA1-Bereich, dabei soll eine vollständige Regeneration ermöglicht werden. Das Warm-up und Cool-down: jeweils locker bei 50 bis 60 Prozent der FTP.

Weitere Trainingstipps und -pläne sowie zahlreiche Studien finden Sie auf unserer Homepage unter [www.radsport-rennrad.de/training](http://www.radsport-rennrad.de/training) und in unserem großen digitalen Trainings-Sonderheft, hier zum Download bereit: [www.bit.ly/bva-shop-training](http://www.bit.ly/bva-shop-training)

ins Training einstieg, waren die Schmerzen wieder da. Weitere Untersuchungen ergaben, dass nach dem Sturz Darm- und Kreuzbein aufeinander – und somit auch auf einen wichtigen Nerv – gedrückt haben. Nach einer langen Behandlung war sie schließlich wieder beschwerdefrei. Doch ihr Training, ihre Saisonvorbereitung, war noch sehr lange eingeschränkt. „Im Winter macht man normalerweise den größten Sprung. Aber ich konnte keine Sprintantritte fahren. Im Krafraum ging es mehr um den Krafterhalt als um den Kraftaufbau. Bei den Kniebeugen habe ich nur noch 45 statt 95 Kilogramm gedrückt. Es war deprimierend. Alle anderen haben voll trainiert, und ich hatte immer das gleiche Problem.“ Kristina Vogel, die elfmalige Weltmeisterin und zweifache Olympiasiegerin, mit der Pröpster in Kienbaum trainiert, sagt über sie: „Alessa fährt sehr intuitiv. Sie versteht die Bahn-Taktik sehr gut – und an den paar PS, die vielleicht noch fehlen, arbeiten wir noch.“ Alessa-Catriona Pröpster, im März 2001 in Hechingen in Baden-Württemberg geboren, begann bei der RSG Zollern-Alb mit dem Radsport. Zwischen 2017 und 2020 besuchte sie das Heinrich-Heine-Gymnasium in Kaiserslautern, eine Eliteschule des Sports, wo sie 2020 ihr Abitur ablegte. Dort wurde sie von Frank Ziegler trainiert und gefördert. Sie ist Mitglied ihres Heimatvereins RV Offenbach und des Radteams Rheinland-Pfalz. 2018 wurde sie gemeinsam mit Lea Sophie Friedrich Junioren-Weltmeisterin im Teamsprint. Im 500-Meter-Zeitfahren holte sie Bronze. Ein Jahr später holte sie bei der EM in Gent die Titel im Sprint und im Keirin – sowie Silber im Zeitfahren und Bronze im Teamsprint. Bei den wenig später stattfindenden Junioren-Weltmeisterschaften gewann sie erneut vier Medaillen: Gold im Sprint und Keirin, Silber im



# ZUR PERSON

**Geboren:** 3. März 2001 in Hechlingen  
**Wohnort:** Kaiserslautern  
**Verein:** RV Offenbach  
**Team:** Bahn-Team Rheinland-Pfalz

**2023:** U23-Europameisterin Sprint  
 Elite-Europameisterin Teamsprint  
**2022:** U23-Europameisterin Sprint, Teamsprint, Keirin  
**2020:** U23-Europameisterin Teamsprint  
**2019:** Dreifache U19-Weltmeisterin  
**2018:** U19-Weltmeisterin Teamsprint



500-Meter-Zeitfahren und mit Christina Sperlich und Katharina Albers im Teamsprint. Anschließend musste sie am Sprunggelenk operiert werden und konnte längere Zeit nicht trainieren. 2020 wurde sie U23-Europameisterin im Teamsprint. Im Folgejahr holte sie mit Katharina Albers und Christina Sperlich den U23-EM-Titel. Bei der Bahn-EM 2022 der U23 in Anadia gewann sie dreimal Gold und einmal Bronze. Im Vorjahr holte sie EM-Gold im Sprint der U23-Klasse – und wurde danach mit Pauline Grabosch, Emma Hinze und Lea Sophie Friedrich Europameisterin im Teamsprint. „Die drei sind halt dreimal Weltmeister hintereinander mit Weltrekord-Zeiten geworden. Ich glaube nicht, dass ich so schnell die Chance haben werde, da reinzufahren“, sagt sie. „Ich war dreimal U23-Europameisterin, stand aber nie bei der Elite-WM am Start. Während alle aus den anderen Nationen, die in der U23 hinter mir lagen, dort eingesetzt wurden, Erfahrungen sammeln konnten und jetzt teilweise in der Weltspitze der Eliteklasse sind.“ Ein Beispiel: Die 21-jährige Britin Emma Finucane wurde im August in Glasgow Sprint-Weltmeisterin der Elite. Noch vier Wochen vorher unterlag sie bei der U23-EM in Portugal Alessa Pröpster. Auch die Französin Taky Marie-Divine Kouamé, Elite-Weltmeisterin über 500 Meter, unterlag ihr bereits. „Aber ich sehe das total entspannt, denn ich habe ja noch hoffentlich viele Jahre vor mir. Ich habe gelernt, mit der Situation umzugehen. Es tut mir gut, nicht nach rechts oder links zu schauen, sondern meinen Weg zu gehen. Und 2028 sind wieder Olympische Spiele.“ //

1 **bike** 4 **life**

4 **brands**



one love one bike one life one love one bike one life one love one bike  
 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](http://www.1bike4life.com)

# 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](http://www.fahrrad-buecher-karten.de)



Alle Routen von ADFC-Scouts vor Ort recherchiert!



Alle lieferbaren Titel



Alle Titel erhältlich unter: [fahrrad-buecher-karten.de](http://fahrrad-buecher-karten.de)

Bestellen Sie direkt im Webshop oder per E-Mail unter [bestellung@bva-bikemedia.de](mailto:bestellung@bva-bikemedia.de)

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

# IMPRESSUM

## Verlag

EVA 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](http://www.radsport-rennrad.de)  
Facebook: [www.facebook.com/RadsportmagazinRennRad](https://www.facebook.com/RadsportmagazinRennRad)  
Leserbriefe an: [service@bva-bikemedia.de](mailto:service@bva-bikemedia.de)

## Redaktion

Christina Kapp, Frederik Böna, Silvio Pusch

## Fotoredaktion

Jürgen Amann, Gideon Heede

## Lektorat

Sabine Stalujanis - Lektorat Punktgenau

## Layout & Produktion

Ludwig Bestler | Wort & Satz  
[www.ludwigbestler.de](http://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](mailto:mario.stuetzer@bva-bikemedia.de)

Fabian Morlock  
T +49 (0) 151-18 85 05 59  
[fabian.morlock@bva-bikemedia.de](mailto:fabian.morlock@bva-bikemedia.de)

Benedikt Sperl  
T +49 (0) 151-18 85 05 62  
[benedikt.sperl@bva-bikemedia.de](mailto: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](mailto: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](mailto: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](http://www.fahrradbuecherkarten.de)  
Oder direkt bei Ulrike Krumme  
T +49 (0) 521-595-540  
[ulrike.krumme@bva-bikemedia.de](mailto:ulrike.krumme@bva-bikemedia.de)

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

Rad Fahren Elektro **Räd** **Rad**sport **Rad**Markt



# Digitale EXTRA-Magazine

## PREIS-LEISTUNG



194  
SEITEN

## GRAVELBIKES



162  
SEITEN

## TEST-SPEZIAL



188  
SEITEN

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



## allwetterfeste KETTENSCHMIERUNG



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

[www.brunox.swiss](http://www.brunox.swiss)



# Schnee- männer



## Sicher durch den Winter

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

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

# HP

## VELOTECHNIK

Telefon 0 61 92 - 97 99 20 • Fax - 97 99 22 99  
[www.hpvelotechnik.com](http://www.hpvelotechnik.com) • [mail@hpvelotechnik.com](mailto:mail@hpvelotechnik.com)



RADURLAUB GRAN CANARIA

# G R



# A N P I C O S

**VON NULL AUF FAST 2000 METER: VON  
HÖHENMETERN, SCHLUCHTEN, WÄRME UND  
MEER - TRAUM-TOUREN UND TIPPS FÜR EINEN  
RADURLAUB AUF GRAN CANARIA.**



**Text:** Sebastian Meier, David Binnig

**Fotos:** Matteo Zanga, Polartec, Campagnolo, Anna Vi

20 und 10 – lauten die beiden Zahlen, für die ich gerade keine Kapazität habe, die aber definieren, was ich im Moment erlebe oder besser: erleide. Die Straße vor und unter mir steigt mit 20 Prozent an. Wie es sich gehört für einen Anstieg, der, so sagt man, zu den zehn steilsten Pässen Europas gehört. Ich bin am äußersten westlichen Rand Europas. Auf einer Insel, umgeben von den Wassern des Atlantiks. Und einigen anderen Inseln. Bis zur nächsten Küste Afrikas sind es rund 210 Kilometer. Die Daten des Sträßchens, auf dem ich mich gerade – im Spaziergängertempo – bewege: neun Kilometer mit rund 1100 Höhenmetern. Zählt man die ansteigende Anfahrt dazu, so ist der Anstieg fast 24 Kilometer lang. Dies ist der berühmte „Korkenzieher“. Der Anstieg beginnt in La Aldea de San Nicolás – nachdem man schon etliche Höhenmeter hinter sich hat. Ich bin in Puerto de Mogán aufgebrochen. An der Westküste der Insel. In einer anderen Welt. Der Welt der Strände, des Tourismus, der Restaurants mit Speisekarten in vier Sprachen, des kühlenden Windes, der vom Meer herüberweht. Hier oben in den Bergen ist alles anders.

## Steigung & Schmerz

Mein Hauptziel des Tages ist: das „Tal der Tränen“. Die Landschaft um mich herum sieht aus wie das Setting eines Spaghetti-Westerns oder eines alten Winnetou-Films. Schluchten, Canyons, das Grau von Felsen, das Rotbraun-Beige des trockenen Bodens. Es geht an mehreren Stauseen vorbei. Seen, die sonst wohl mehr Wasser führen. Ein Tunnel. Eine Abzweigung. Auf dem Schild steht „GC 606 El Carizal“. Ich fahre nach rechts. In eine Wand. So fühlt sich jedenfalls der Anstieg an. Eine enge, steile Serpentine folgt der nächsten. Hier arbeitet man sich, im Wortsinn, einen Steilhang hinauf. Die ersten drei Kilometer weisen eine Durchschnittssteigung von rund zwölf Prozent auf. Dann lässt die Steigung etwas nach. Zurück aus dem Wiegetritt in den Sattel. Atmen. Atmen. Es kommt noch mehr. Viel mehr. Es folgt: die nächste Monsterrampe, die nächste Wand. Der Anstieg ist extrem unrhythmisch. Auf eine Rampe folgt je ein kurzer, etwas „flacherer“ Abschnitt. Kein Schatten, nirgends. Die Sonne steht hoch über mir, schon jetzt im März. Leider ist sie nicht das Einzige, das steht: Das gilt auch für die Luft hier im Tal – und für mich. Zu Fuß wäre ich an den steilsten Stellen auch nicht langsamer. Die maximale Steigung: 25 Prozent. Werden die Steigungsprozente ab und an einstellig, fühle ich: eine tiefe Dankbarkeit. Immer wieder blende ich mir dieselben Gedanken vor das geistige Auge: Du bist freiwillig hier, du wolltest das, du wusstest, was dich erwartet, du kanntest die Zahlen des Anstiegs, du hast Urlaub, also genieße es. Ich versuche, mich von der Wand beziehungsweise Straße vor mir abzulenken, und starre in die Landschaft. Eine gute Strategie. Denn das, was ich sehe, ist traumhaft. Unwirklich. Filmreif. Keine Autos, keine Häuser, keine Stromleitungen. Nur Berghänge, Felsen, Sonne. Irgendwann, nach einer gefühlten Ewigkeit, hört die Straße damit auf, anzusteigen. Ich bin oben. Am höchsten Punkt des Degollada de la Hoya de la Vieja – 1412 Meter über dem Meer. Jenem Meer, an dem ich heute Morgen nach dem Frühstück meine Tour startete.



## Berge & Schluchten

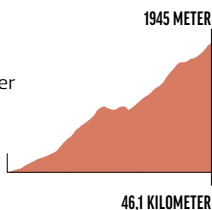
Fährt man, wie wohl die meisten Inselbesucher, in der Region um die Touristenzentren von Maspalomas beziehungsweise Playa del Inglés los, liegen allein bis San Nicolás, dem Beginn des Anstiegs, rund 60 Kilometer Strecke und 1200 Höhenmeter vor einem. Das könnte man nun „unmöglich“ nennen oder „ausgiebiges Warmfahren“. Auslegungssache. Pause. Fotos machen. Windweste anziehen. Weiterfahren. In einem kleinen Dorf-Café einkehren. Zwei kleine starke Kaffees mit Milch und ein Bocado, ein großes Sandwich mit Serrano-Schinken und Olivenöl, das gerade besser schmeckt als jedes Sterne-Restaurant-Gericht. Meine Tour führt mich, nach einer langen Abfahrt, wieder gen Küste. Gen Hotel. Gen Meer. Gen abkühlen im noch verdammt kalten Wasser des Atlantiks. Gen Abendessen-Buffer. Gen 8,5 Stunden Schlaf. Dies ist mein drittes Mal auf der Insel. Dieser Insel für Bergfahrer. Die Landmasse ist rund 1560 Quadratkilometer groß, fast kreisrund und weitgehend von Hügeln, Bergen und Tälern bedeckt. 14 verschiedene Mikroklimazonen sind hier zu finden. Der Norden ist meist kühler und feuchter. Hier durchfährt man dichte Wälder. Der Süden ist klar trockener, wärmer, karger. Die felsige Landschaft ist hier oftmals von den Barrancos, tiefen Schluchten, durchzogen. Der nächste Tag, die nächste Tour. Es geht durch das Tal von Mogán. Das Tagesziel lautet:



## TOP-ANSTIEGE

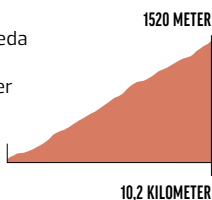
### PICO DE LAS NIEVAS

**Startort:** Playa de Mogán  
**Distanz:** 46,1 Kilometer  
**Anstieg:** 2110 Höhenmeter  
**Ø-Steigung:** 4,6 Prozent



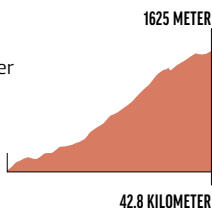
### CRUZ DE TEJEDA

**Startort:** Barranco de Tejeda  
**Distanz:** 10,2 Kilometer  
**Anstieg:** 505 Höhenmeter  
**Ø-Steigung:** 5,0 Prozent



### ALTO DE LOS MORISCOS

**Startort:** Las Palmas  
**Distanz:** 42,8 Kilometer  
**Anstieg:** 1715 Höhenmeter  
**Ø-Steigung:** 4,0 Prozent



hinauf auf den Pico de las Nieves. Die Richtung: immer gen Inselmitte. Immer bergauf. Viele Wege führen an den Talseiten gen Pico. Dann erreiche ich ein fast schon flaches Hochplateau in der Inselmitte. Doch die Erholungsphase ist nur kurz. Bald geht es wieder auf und ab und auf und ab. Ich sehe ihn schon von Weitem, aus vielen Kilometern Entfernung vor mir: den Pico de las Nieves. Er wird, wie der Schicksalsberg in Mordor – was, wie mir auffällt, während ich mit acht km/h und bei gefühlten 34 Grad Außentemperatur eine steile Rampe gen Gipfel hinaufkrieche, sehr ähnlich klingen wie Mogán – aus dem „Herrn der Ringe“, der Ort der Entscheidung sein. Der Entscheidung darüber, ob die zu diesem frühen Saisonzeitpunkt noch kaum vorhandene Fitness ausreichend ist für diese selbst auferlegte Herausforderung. Wie der Schicksalsberg so ist auch der Pico ein Vulkan, wenn auch ein erloschener. Sein höchster Punkt liegt 1949 Meter oberhalb des Meeresniveaus. Die Daten der Auffahrt von Playa de Mogán aus fallen demnach beeindruckend beziehungsweise erschreckend aus: 46 Kilometer, 2100 Höhenmeter. Doch: Dies ist noch eine der „einfachen“ Auffahrtsvarianten. Die kürzeren, steileren, schwierigeren führen von Osten aus gen Inselmitte. Die Zahlen zu dem Anstieg, der in dem kleinen Dorf Carrizal beginnt: 27 Kilometer, 1900 Höhenmeter, 7,1 Prozent Durchschnittssteigung.



## INSEL & ANREISE

Gran Canaria ist die drittgrößte der kanarischen Inseln. Sie liegt rund 210 Kilometer westlich vor der Küste Afrikas zwischen ihren beiden größeren Nachbarinseln Teneriffa im Westen und Fuerteventura im Osten. Gran Canaria ist annähernd kreisrund und besitzt einen Durchmesser von knapp 50 Kilometern bei einer Küstenlänge von rund 236 Kilometern. Die höchste Erhebung im Zentrum der Insel ist der 1949 Meter hohe Pico de las Nieves. Von hier aus hat man einen Blick auf den berühmten Felsen Roque Nublo, das Wahrzeichen Gran Canarias – und bei guter Sicht sogar bis auf den Pico del Teide auf Teneriffa. Für Radsportler bietet die Insel extrem viel. Vor allem: fast ganzjährig frühlingshafte bis sommerliche Temperaturen und rund 300 Sonnentage pro Jahr. Speziell die Monate November bis März bieten sich hier für ein Trainingslager an. Besonders beliebt bei Rennradfahrern ist das Tal von Mogán im Westen der Insel. Hier schlängelt sich die Straße an gleich fünf verschiedenen Talhängen in Serpentinaufwärts zur Inselmitte und in Richtung des Pico de las Nieves. Im Süden der Insel ist Maspalomas ein beliebter Ausgangspunkt für Rennradtouren. Generell machen etliche versteckte Berge und Täler auf Gran Canaria das Sammeln sehr vieler Höhenmeter möglich. Die Infrastruktur für Radsportler ist gut und wird stetig verbessert. Einige Straßen wurden erst kürzlich erneuert. Bikeshops mit Leihrädern findet man in fast jedem größeren Küstenort. Insgesamt gibt es 14 verschiedene Mikroklimazonen auf Gran Canaria, in denen Fauna und Flora extrem unterschiedlich sind. Im Norden der Insel durchfährt man dichte Wälder. Nicht selten hängt dabei ein kühlender Nebel in der Luft. Im Gegensatz dazu steht der karge Süden der Insel: Tiefe Täler, die Barrancos, durchziehen trockene und felsige Landschaften. Die hohen Hänge der Barrancos reichen stellenweise bis zur Küste, fallen hier steil in den Atlantik ab und trennen viele der kleinen Hafenstädtchen voneinander.

Für die Anreise nach Gran Canaria hat man zwei Möglichkeiten: Flugzeug oder Schiff. Von Deutschland aus fliegen viele Airlines die Insel direkt an. Die Flugdauer: rund vier Stunden. Der Airport Gran Canaria liegt rund 20 Kilometer von der Hauptstadt Las Palmas entfernt. Eine Fähre fährt einmal wöchentlich von Cádiz in Südspanien nach Las Palmas. Die Fahrt dauert bis zu zwei Tage.

## Gipfel & Meer

Diese Variante spare ich mir auf – für einen späteren Saisonzeitpunkt, eine bessere Form oder ein nächstes Leben. Die ersten Kilometer des Anstiegs nehme ich kaum wahr. Auf jedes kurze steilere Stück folgt wieder ein flacheres. Nach etwas mehr als einem Drittel der Strecke wird es gar flach – und geht dann sogar ein Stück weit bergab. Es folgt: eine sanfte, gut und rhythmisch zu fahrende Steigung über mehrere Kilometer. Erst im letzten Drittel bleiben die Steigungsprozente teils auch über längere Abschnitte erhöht. Ich bin seit Ewigkeiten unterwegs. Mit jeder halben Stunde wird es, geschätzt, um vier Grad wärmer. Um mich herum: kaum Bäume, keinerlei Schatten, überall dieselben drei Farben. Farben, die für Trockenheit stehen, für viel Sonne und wenig Wasser. Und dann, dann bin ich oben. Auf dem Gipfel des Vulkans. Am höchsten Punkt Gran Canarias. Fast 2000 Meter über dem Meer. Nur wenige Schleierwolken sind am Himmel. Der Blick reicht weit, sehr weit. Auf den Roque Nublo, das Wahrzeichen der Insel. Und bis hinüber, übers Meer, bis zu einem anderen Vulkan, rund 120 Kilometer entfernt: bis zum höchsten Berg ganz Spaniens, bis zum Pico del Teide auf Teneriffa. Die Anstiege hier sind meist anders als jene auf der Nachbarinsel. Teneriffa steht für: Unendliche lange, oft gleichmäßige Auffahrten – von denen die meisten auf dem Hochplateau des Teide enden. Die Daten der längsten dieser Aufstiegsvarianten: 58,7 Kilometer, 2545 Höhenmeter. Die



TOP-TOUREN

### GRAN CANARIA

#### SANTA MARÍA DE GUÍA – TAL DER TRÄNEN

**Startort:** Gáldar  
**Distanz:** 109 Kilometer  
**Anstieg:** 3100 Höhenmeter  
**GPS-Daten:** [www.bit.ly/tal-der-tränen](http://www.bit.ly/tal-der-tränen)



Durchschnittssteigungsprozente halten sich, abgesehen von einigen extrem steilen Ausnahmen unter anderem im wunderschönen Masca-Gebirge, in Grenzen. Hier auf Gran Canaria lassen sich die meisten Hügel und Pässe dagegen deutlich un-rhythmischer fahren. Zudem lassen sich Höhenmeter hier kaum vermeiden. Wer im Flachen fahren will, kann dies nur in einigen begrenzten Küstenabschnitten, etwa im Bereich um Maspalomas und um den Flughafen herum. Weitere, andere Anstiege stehen am übernächsten Tag auf dem Programm. Die Zahlen meiner Tagestour: 92,4 Kilometer, 2910 Höhenmeter. Es geht über die Inselmitte hinaus. Mein Teilziel beziehungsweise Umkehrpunkt ist der höchste richtige Pass: Cruz de Tejada. Man erreicht seinen höchsten Punkt auch von der Hauptstadt der Insel, Las Palmas, mit ihren etwa 380.000 Einwohnern aus. Doch ich fahre den Gipfel von der anderen Seite aus an. Aus dem Barranco de Tejada kommend. Auch von hier aus hat man die Wahl: länger und flacher oder kürzer und steiler? Letztere Auffahrtsvariante weist eine Durchschnittssteigung von rund sieben Prozent auf. Angesichts meiner „Form“ entscheide ich mich für Variante eins. Die Zahlen dazu: zehn Kilometer mit 510 Höhenmetern. Die Steigungsgrade: machbar. Endlich einmal kann ich die Landschaft um mich herum genießen. Irgendwann sehe ich die Serpentina der Straße unter mir. Die wenigen weißen Häuser. Die zerklüftete Berglandschaft. Und bin angekommen. //



## TENERIFFA

Rund 115 Kilometer Luftlinie entfernt von Gran Canaria liegt die Nachbarinsel Teneriffa. Ihr höchster Berg ist, bei guten Voraussetzungen, vom manchen Orten Gran Canarias aus zu sehen: der Pico del Teide. Er ist mit einer Höhe von 3715 Metern der höchste Berg auf spanischem Staatsgebiet – und besonders bei Radprofis ein beliebter Standort für ein Trainingslager im Winter. Vor allem die Fahrer des britischen Teams Sky, heute Ineos Grenadiers, machten diese Region als Trainingslager-Destination bekannt. Die größte Besonderheit dort ist weder das Wetter noch die Ruhe, sondern: die Höhe. Und damit: die dünne Luft. Höhen Trainingslager gehören, gerade im Ausdauerbereich, bei Profisportlern schon seit Jahrzehnten dazu. Meist dauern sie zwischen drei und vier Wochen. Weitere Hintergründe und Tipps für ein effizientes Training in der Höhe finden Sie auf unserer Homepage unter: [www.tinyurl.com/hoehentraining](http://www.tinyurl.com/hoehentraining)

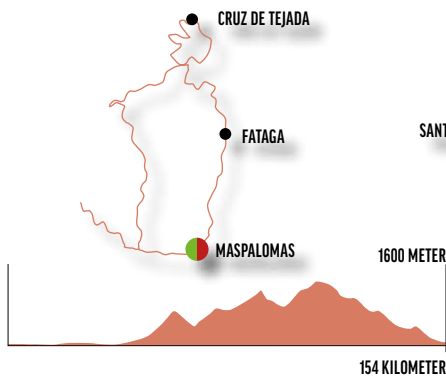
## TRAININGSLAGER

Ein Trainingslager macht vieles einfacher: Man kann sich auf die täglichen Ausfahrten konzentrieren, auf eine gute Ernährung und man findet in der Regel Zeit und Muße für die Regeneration. Im Winter und im Frühjahr ist Mallorca für viele Rennradfahrer die Top-Destination für ein Trainingslager. Die Insel ist nah, die Flüge sind meist günstig, das Wetter in der Regel mild. Ideale Bedingungen, um viele Kilometer zu sammeln. Doch: Eine effiziente, wenig aufwendige Trainings-Schwerpunkt-Phase geht auch anders. Zu Hause. Oder in Top-Trainings-Regionen in der Nähe. Zu Hause zu bleiben, bedeutet in diesem Fall zunächst: Einsparungen – bei den Parametern Geld, Zeit, Planungsaufwand, CO2. Inzwischen verzichten selbst viele Spitzen-Amateurfahrer ganz bewusst auf ein fernes Trainingscamp. Einige potenzielle Trainingslager-Ziele finden Sie in dieser Ausgabe ab der Seite 40 und auf unserer Homepage unter: [www.tinyurl.com/destinationen](http://www.tinyurl.com/destinationen)

### GRAN CANARIA

#### TEJEDA – ALTO DE FATAGA

**Startort:** Maspalomas  
**Distanz:** 154 Kilometer  
**Anstieg:** 3790 Höhenmeter  
**GPS-Daten:** [www.bit.ly/tejeda-san-bartolomé](http://www.bit.ly/tejeda-san-bartolomé)



### TENERIFFA

#### LOS REALEJOS – SANTIAGO DEL TEIDE

**Startort:** Los Realejos  
**Distanz:** 134 Kilometer  
**Anstieg:** 3380 Höhenmeter  
**GPS-Daten:** [www.tinyurl.com/los-realejos](http://www.tinyurl.com/los-realejos)



### TENERIFFA

#### LOS CRISTIANOS – CARRETERA AL TEIDE

**Startort:** Los Cristianos  
**Distanz:** 93 Kilometer  
**Anstieg:** 2400 Höhenmeter  
**GPS-Daten:** [www.tinyurl.com/los-cristianos](http://www.tinyurl.com/los-cristianos)



# VORSCHAU

RENNRAD 4 | 2024

ERSCHEINUNGSTERMIN:

5. MÄRZ



## RADTEST: BESTSELLER UNTER 4000 EURO

Schnell, aerodynamisch, robust, komfortabel – Top-Rennräder unter 4000 Euro im großen Vergleichstest. Mit Modellen von Canyon, Baldiso, Rose, Basso und vielen mehr.



ÜBERBLICK: RADMARATHON- & RENN-KALENDER

### DIE SAISON-HIGHLIGHTS 2024

Top-Events in Deutschland und Europa: Radmarathons, Jedermannrennen, RTF's, Ultra- & Gravevents – der Saisonkalender.



TESTS, TIPPS UND TRAININGS-PLÄNE FÜR ALLE

### SPEZIAL: TRAINING & KI-APPS

Fitter werden dank Künstlicher Intelligenz: Neue Trainings-Apps im Test. Plus: Inside zu skandinavischen Teams & Trainingsmethoden.



ABENTEUER: NONSTOPP DURCH DIE USA - REPORT

### EXTREM: 10.500 KILOMETER

In 100 Tagen mit dem Rad durch die ganze USA – und zu Fuß wieder zurück. Die große Reportage. Plus: Vorbereitung & Material.

Fotos: Cameron Baird, Gideon Heede, Markus Weinberg, Cor Vos



[www.radsport-rennrad.de](http://www.radsport-rennrad.de)



[rennradmagazin](#)



[radsportmagazinrennrad](#)

“

*Ich bin nicht besser als die anderen, ich kann nur mehr aushalten.*

*Bernhard Hinault, französischer 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](http://radsport-rennrad.de/shop)

089/416 15 40-0

[service@bva-bikemedia.de](mailto: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 ein Jahr. Das Abonnement umfasst zehn 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 zwei 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 von der BVA BikeMedia GmbH auf mein Konto gezogene 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.

**BENOTTI**  
by ax-lightness



[www.benotti-bikes.com](http://www.benotti-bikes.com)

## DAS NEUE BENOTTI FUOCO AERO SL – SUPERLEICHT, AERODYNAMISCH, BEZAHLBAR

• ab 6,1 kg

• ab 4.499 € •

Extrem leichter und steifer  
Rahmen aus T1000-Carbon-  
Hochmodulfaser mit optimierter  
Formgebung für Aerodynamik

Neues, leichteres  
Carbon-Cockpit  
ax-lightness AXAC1

Neuer 1100 Gramm  
leichter Laufradsatz  
ax-lightness Ultra  
50C SL Disc Ceramic



Erhöhte Tretlager-  
steifigkeit

Abbildung zeigt das BENOTTI FUOCO AERO SL - LTD, Shimano Dura-Ace Di2 - Chameleon Edition