

RennRad



TOUR: 18.000 HÖHENMETER

21 Pässe & 700 Kilometer:
die Route des Grandes Alpes

Extra: Laufräder, Komponenten & mehr

NEUHEITEN: RÄDER & CO.

Material-Highlights: Renn-
& Laufräder. Plus: Tests

TRAINING: MEHR AUSDAUER

Leistung, Langdistanzen &
Hitze: Fit für Radmarathons

TEST: 36 SHIRTS & SOCKEN

Funktionsunterhemden und
Radsocken – Kaufberatung

TOP-TOUREN: ÖSTERREICH

Überblick: Regionen, Anstiege
Tipps und Traum-Strecken



KOMFORTRÄDER

RADTEST: 11 MARATHON- & KOMFORTMODELLE VON CANYON, BMC & CO.





PÄSSE, ALPEN, AUSDAUER

Dies sind nur Buchstaben – Druckerschwärze auf Papier. Und dennoch können manche Namen und Begriffe schon beim bloßen Lesen Emotionen wecken. Zum Beispiel diese: Col de l'Iseran, Col du Télégraphe, Col du Galibier, Col du Lautaret, Col d'Izoard. Diese Namen stehen für: Wildheit, Natur, Grenzerfahrungen, Dramen, Helden, die Tour de France. Es sind die Namen großer, berühmter, französischer Alpen-Pässe. Es sind Orte, von denen viele Rennradfahrer träumen. Es sind: Ziele. Herausforderungen. Unsere Autoren haben alle diese Berge selbst erfahren, im Wortsinn. Im Rahmen einer Mehrtagestour vom Genfer See zum Mittelmeer. Die Daten: 21 Alpen-Pässe, sieben Tage, 700 Kilometer – und 18.000 Höhenmeter. Die Strecke: die legendäre Route des Grandes Alpes. Berge und Höhenmeter sind auch im Mittelpunkt eines anderen Schwerpunkartikels dieser RennRad. Konkret: Pässe, Hügel, Anstiege

und Traumstrecken, die weiter östlich gelegen sind. In Österreich. Wir stellen acht der Top-Rennrad-Regionen des Landes, sowie etliche Top-Routen, vor. Passende Räder für solche Ziele – für Langdistanz- und Mehrtagestouren, für Viel-, Komfort- und Radmarathonfahrer – können Sie im großen Radtest dieser Ausgabe finden. Dieser dreht sich um: Endurance-Rennräder. Dabei im Fokus: der Dämpfungskomfort, die Langstrecken- und Alltagstauglichkeit, die Robustheit und mehr. Dafür haben wir elf Modelle ab 3999 Euro ausgiebig getestet.

David Binnig

David Binnig | Chefredakteur



ZAHL
DES
MONATS 1

7,48
KILOGRAMM

wiegt das Titici Flexy-DB02, das leichteste Rennrad des aktuellen Testfeldes. Den Radtest finden Sie ab der **Seite 54**.

ZAHL
DES
MONATS 2

8000
HÖHENMETER

auf sechs Etappen umfasst die Tour de Kärnten, ein Etappenrennen für Hobbyathleten. Die Reportage finden Sie ab der **Seite 30**.

16



Traumtour: Sieben Tage lang über 21 der bekanntesten Alpen-Pässe Frankreichs. Die Route des Grandes Alpes im Selbstversuch

30



Mehrtages-Rennen: Sechs Etappen, 500 Kilometer – die Tour de Kärnten

92



Training: Ausdauer, Leistung & Schweiß

54



Radtest: Langstrecke – elf komfortorientierte Marathon-Modelle im Vergleich

Titelbild: Jens Scheibe
Ort: Costa de la Luz, Spanien



INHALT

AUSGABE 8 | 2022



ERFAHREN

Auftakt: Menschen, Szene, Geschichten 10

News, Termine, Leitartikel: Image und Kultur. Über Regeln, Fremd- und Selbstbilder von Rennradfahrern

Alpen-Tour: 21 Pässe – von Genf zum Meer 16

Klassiker: Die Route des Grandes Alpes führt über 21 legendäre Alpenpässe. Die Traum-Tour erlebt

Selbstversuch: Zeitfahren, Rennen & Urlaub 30

Bergankünfte, Sprints, Zeitfahren. Bei der Tour de Kärnten fühlen sich die Teilnehmer wie Profis

Top-Strecken: Regionen & Pässe Österreichs 38

Vom Burgenland bis Vorarlberg: Einblicke, Tipps, Anstiege, Pässe und Strecken-Highlights

TEST & TECHNIK

Trends: Rennräder, Bekleidung & mehr 50

Offroad-Ausstattung: Neues Gravelbike von Titici, Bikepacking-Kleidung, Gravelschuhe und mehr

Radtest-Spezial: Komfort & Marathon-Räder 54

Elf Radmarathon-Modelle im Vergleichstest. Mit Modellen von Canyon, Specialized, Giant und mehr

Neuheiten: Räder, Helme & Co. – Top-Material 68

Die Top-Neuerscheinungen der Saison: Neue Race-Modelle von Canyon, Rose & Trek und Vieles mehr

Getestet: 36 Sport-Unterhemden & Socken 80

Unverzichtbar: Funktionsunterhemden für Männer und Frauen sowie 18 Paar Rad-Socken im Test

TRAINING

Auftakt: Wissen, Tipps & Fitness-Rezepte 90

Studie: Pflanzliche vs. tierische Proteine. Plus: Rezept – Essen wie die Bora-Hansgrohe-Profis

Training: Ausdauer, Leistung & Schweiß 92

Der Einfluss von Mineralstoffen auf die Leistung. Einblicke in die Forschung. Plus Trainingspläne

Von 0 auf Radmarathon: der Saisonhöhepunkt 100

Der Weg zur Topform: Die Zwillinge Maren und Isa fahren 175 Kilometer & 2700 Höhenmeter

PELOTON

Analyse: Neue Strategien beim Giro d'Italia 110

Hintergrund: Einblicke in die neue Taktik des deutschen Teams Bora-Hansgrohe

Portrait: Vincenzo Nibali – seine Karriere 114

Sieben Grand-Tour-Siege, zwei Monumente: Mit Vincenzo Nibali geht ein Star. Ein Portrait

Historie: DDR vs. BRD – Bahn-Duelle 118

Einblicke: Taktiken, Fahrerwechsel, Material und mehr. Die Olympischen Spiele von München 1972

REISE

Berge & Seen: Traum-Touren in Nord-Italien 122

Gardasee, Levicosee, Sellaronda und Co: Pässe, Top-Regionen und Traum-Touren um die Dolomiten

Impressum Seite 121

21

▲ P Ä S S E

**21 ALPEN-PÄSSE, SIEBEN TAGE,
700 KILOMETER - UND 18.000
HÖHENMETER: DAS IST DIE
ROUTE DES GRANDES ALPES
ZWISCHEN DEM GENFER SEE
UND DEM MITTELMEER.
EIN ERLEBNISBERICHT.**



ROUTE DES GRANDES ALPES

ETAPPEN ZIELE



Bergankünfte, Zeitfahren, Sprints – Radrennen und Urlaub: Das ist die Tour de Kärnten in Österreich. Unser Autor war dabei. Selbstversuch & Analyse.

Text: Markus Hertlein **Fotos:** Bernhard Felder, Event-Gucker

Ich fahre durch den dichten weißen Nebel. Fast blind. Denn: Ich sehe nichts von dem, was um mich herum ist. Mein Sichtfeld ist keine 15 Meter weit. Doch ich sehe, jedes Mal, wenn ich auf das Display meines Radcomputers blicke, also immer wieder innerhalb der letzten 50 Minuten, extrem Erschreckendes: erschreckend hohe Zahlen. Meine Herzfrequenz ist konstant höher als 180. Ich bin im roten Bereich. Am Limit. Dauerhaft. Hier an diesem letzten Anstieg. Heute an diesem letzten Renntag. Immer wieder sage ich mir: „Nur noch einmal, nur noch jetzt, nur noch diesen einen Berg.“ Dieser Berg, das ist der Dobratsch, der Villacher Hausberg. Der Höhenzug der Villacher Alpe liegt zwischen dem Gail- und dem Drautal als östlicher Ausläufer der Gailtaler Alpen. Die Mautstraße, die hinaufführt, ist gut ausgebaut und, vor allem im letzten Drittel, steil. Sie endet rund 400 Höhenmeter unter dem Gipfel des Dobratsch, auf 1732 Metern über dem Meer. Dieser höchste mit dem Rennrad erreichbare Punkt ist mein Ziel. Und: das heutige Etappenziel. Und: das letzte Ziel der letzten Etappe der Tour de Kärnten 2022. Die Tour ist ein Etappenrennen für Hobby- und Jedermann-Radsportler.

BEST OF

AUS

**TRAUMTOUREN IN ÖSTERREICH: BERGE,
PÄSSE, HÜGEL, FLÜSSE, SEEN - TRAUMHAFTE
LANDSCHAFTEN UND HÖHENMETER. REGIONEN,
ANSTIEGE, TIPPS & ELF TOP-STRECKEN.**

TKLA



Die Endurance-Kategorie: zehn komfortable Rennräder ab 3999 Euro für den Alltags-, Langdistanz- und Radmarathon-Einsatz im Vergleichstest.

Text: David Binnig, Leon Echtermann, Jan Zesewitz

Fotos: Gideon Heede, Kathrin Schafbauer

Zwischen sieben und 14 Stunden lang sitzt man auf dem Rad. Um ans Ziel zu kommen. An jenen Ort, an dem man morgens um 6.30 Uhr gestartet ist: Sölden. 227 Kilometer, 5100 Höhenmeter – dies sind die Daten des legendären Ötztaler Radmarathons. Er steht hier für ein beispielhaftes Saisonziel und zur Verdeutlichung einer Frage, die da lautet: Welcher Rennradtyp ist der beste für solche lange Distanzen? Für den täglichen Einsatz? Für Vielfahrer? Ein „klassisches“ Rennrad mit einer „klassischen“ Geometrie ist in der Regel eines nicht: komfortabel. Radprofis, junge, hochtrainierte, ambitionierte Athleten haben teils ganz andere Ansprüche an ihr Sportgerät als andere Fahrer. Für die meisten Hobbyathleten geht es darum, einen möglichst optimalen Kompromiss aus Leichtgewicht, Rahmensteifigkeit, Fahrkomfort, Langstreckentauglichkeit und Robustheit zu finden. Und dies zu einem möglichst attraktiven Preis. Unsere Testräder der Vorausgabe hatten einen ganz klaren Fokus: Leichtgewicht. Die Testmodelle dieser RennRad sind dagegen „Räder der Kompromisse“. Sie sind nicht nur auf einen Parameter ausgerichtet, sondern auf viele. Etwa: Dämpfung, Endurance-Geometrie, Robustheit, Agilität, Laufruhe – und etliche weitere.

Reifen & Gewicht

Am racig-sportiven Pol der Ausrichtungsränge der Testmodelle ist etwa das Titici F-DB002 angesiedelt. Mit seinem Gewicht von 7,48 Kilogramm ist es das leichteste Rad des Testfeldes. Seine Fahreigenschaften: sportiv, agil, rennorientiert. Dennoch punktet es auch mit einem recht hohen Dämpfungskomfort. Auch das 7,67 Kilogramm schwere Storck Fascenario.4 Pro zählt zu den agilen, sportiven, rennorientierten Endurance-Modellen. Am anderen Ende der Skala lassen sich etwa das Falkenjagd Aristos RS Speedgravel und das Baldiso Titanium einordnen. Ihre Gewichte:

8,4 beziehungsweise 9,1 Kilogramm. Deren Besonderheit: Beide basieren je auf hochwertigen Titan-Rahmen. Ein logischer, deutlicher, einfacher und klarer Indikator für eine Komfort- und teils gar eine Allroad-Ausrichtung ist: die Reifenbreite. Das Giant Defy Advanced Pro 1 rollt auf 32 Millimeter breiten Giant-Gavia-Tubeless-Pneus. Insgesamt sind neun der elf getesteten Rennräder mit mindestens 28-Millimeter-Reifen ausgestattet – nur an zwei von ihnen sind 25-Millimeter-Modelle montiert. Das Giant ist mit seinem Tubeless-Reifen sogar – auch – auf den leichten Graveleinsatz ausgelegt und punktete somit im Testverlauf mit seiner Offroadtauglichkeit und Vielseitigkeit. Auch in diesem Testfeld wird wieder, leider, die starke Preisinflation des Marktes deutlich. Das günstigste Testmodell, das Lapierre Pulsium SAT, kostet 3999 Euro. Seine Ausstattung: eine elektronische Sram-Rival-AXS-Gruppe und solide DT-Swiss-ER1600-Aluminium-Laufräder. In späteren Ausgaben werden wir wieder verstärkt das Thema Preis-Leistung in den Fokus rücken. Einen großen Dauertest zu besonders preisleistungsstarken Produkten – von Laufrädern über Kleidung, Brillen, Helmen bis hin zu Werkzeug-Zubehör – finden Sie in der RennRad-Ausgabe 6/2022. //

DAS GÜNSTIGSTE RAD

Lapierre Pulsium SAT 6.0 – 3999 Euro

DAS LEICHTESTE RAD

Titici Flexy-DB02 – 7,48 Kilogramm

DAS SCHWERSTE RAD

Baldiso Titanium – 9,11 Kilogramm



KOMFORT SPORT

ENDURANCE-RENNRÄDER IM TEST

**DIE HIGHLIGHTS DER SAISON:
RENNRÄDER, GRAVELBIKES,
ZUBEHÖR & VIELES MEHR.**

Text: Jan Zesewitz **Foto:** Tino Pohlmann

NEU HEITEN

**20
23**



BASELAYER
& SOCKEN
IM TEST

UN VER ZICHT BAR

JEDER BRAUCHT SIE, BEI JEDER
FAHRT: RADSOCKEN UND
FUNKTIONSUNTERHEMDEN. 18
PAAR SPORTSOCKEN UND 18
SPORTSHIRTS IM TEST.
DER VERGLEICH.

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

Sommer, ein schattenloser Anstieg, der Schweiß rinnt. 20 Minuten später: 60, 65, 70 km/h, eine Abfahrt, kühler Fahrtwind. Dies ist eine der vielen Situationen, in denen sich eine funktionale Zwischenschicht zwischen den Trägern der Radhose und dem Trikot bezahlt macht. Eine Zwischenschicht, die für die allermeisten Radsportler unverzichtbar ist: ein Funktionsunterhemd. Ein solches kann die Temperaturregulation unterstützen. Es kann, im Idealfall, den Schweiß weiterleiten und somit vor dem Auskühlen schützen. Und: Es sollte so konzipiert sein, dass es möglichst schnell wieder trocknet.

Der Wirkmechanismus: Hydrophobe Kunstfasern am Körper sind mit hydrophilen Fasern im Außenbereich verwoben und transportieren den Schweiß weg. Oder: Die inneren Fasern sind dicker als die äußeren und machen sich den sogenannten Kapillareffekt zunutze. Außen am Unterhemd kann der Schweiß dann verdunsten. Auch die sogenannten Fishnet-Stoffe, die kaum Schweiß aufnehmen können oder sollen, haben einen Effekt: Ein dünnes „Luftpolster“ sorgt hier für die nötige Isolierung des Körpers. Zudem nimmt auch das Netzmaterial, in geringerem Ausmaß, Schweiß auf und „transportiert“ diesen vom Körper weg.

Passform & Sockentest

Die Passform: Ein Funktionsunterhemd sollte in der Regel sehr nah am Körper anliegen, da sonst der Schweißtransport vermindert ist. Die Materialstärke ist hingegen ein sehr individuelles Thema. In diesem Test zeigte sich, dass auch viele der etwas „dickeren“ Varianten bei Sommertemperaturen punkten können. Wenn auch die dünneren luftigeren Modelle im Hochsommer oftmals Vorteile haben. Trägt man etwa ein sehr dünnes Trikot mit Aero-Ärmeln, trägt ein Unterhemd mit kurzen Ärmeln oft etwas dick in diesem Bereich auf. In solchen Fällen empfiehlt sich



AUS DAUER

Leistung, Anstrengung, Erfolg, Schweiß und Tränen – all dies hängt zusammen. Es basiert auf Mineralstoffen, Natrium, Flüssigkeit, Energie und Training. Einblicke, Tipps & Trainingspläne für mehr Ausdauer.

TRAINING
FLEISS &
SCHWEISS

Text: Markus Kinzlbauer, David Binnig **Fotos:** Cor Vos

Sommer. Training. Man sieht: Ein Glitzern auf dunklem Grund – Salzkristalle auf einem Sommertrikot. Sie sind ein Zeichen für die getane Arbeit, für Hitze. Und für die Bedeutung des richtigen Flüssigkeitsmanagements während des Trainings. Wer beim Sport viel schwitzt, verliert: vor allem Mineralstoffe, allen voran Natrium. Dieses Elektrolyt reguliert unter anderem den Flüssigkeitshaushalt der Zellen, fördert die Wasseraufnahme, bindet Wasser in den Geweben und sorgt für die Übertragung und Weiterleitung von Nervenimpulsen. Auch an der Aufnahme und dem Transport von Glukose, Aminosäuren und anderen Nährstoffen sowie der Regulierung des Säure-Basen-Haushalts ist Natrium beteiligt. Es ist somit: unverzichtbar. Der Mineralstoff muss in einer bestimmten Konzentration vorliegen, um seine „Aufgaben“ optimal erfüllen zu können. Wer viel Natrium über den Schweiß verliert, muss es wieder zuzuführen. Dies ist – gerade bei langdauernden oder heißen Events – mitentscheidend für die Leistung. Und für die Gesundheit. Denn nur mit Wasser zu rehydrieren, würde auf Dauer die Natriumkonzentration im Blut „verwässern“, wodurch es zu Leistungseinbußen und Wasserverschiebungen im Körper kommen kann. Der schlimmst-

RAD MARATHON



Text: Maren & Isa Franz, Jan Zesewitz
Fotos: 3Rides Festival

Die Straße vor mir steigt steil an – schon wieder. Es ist der, gefühlt, 20. Anstieg des Tages. Mein Körper verrichtet seine Arbeit fast automatisch. Runterschalten, Rhythmus finden, tiefer Luft holen, treten. Dieser Anstieg ist steiler als die vorherigen: Ich gehe aus dem Sattel – nach ein paar Hundert Metern muss ich trotz der Anstrengung kurz lachen. Die Ortschaft, in der dieser steile Berg beginnt, nennt sich „Hammer“. Als wäre es ein Witz explizit für uns Radfahrer. Ein paar Stunden vorher stehen wir mit ein paar Dutzend anderen Teilnehmern im Startbereich des 3Rides Festivals in Aachen. Wir wissen, was uns erwartet.

175 Kilometer mit 2650 Höhenmetern. Für jeden in unserer Fünfer-Gruppe ist es bis zu diesem Zeitpunkt die längste Strecke des Jahres. Es ist Mitte Mai, doch die Temperaturen sind schon am Morgen sommerlich. Schon kurz nach dem Start zeigt sich, was sich hinter den reinen Streckendaten verbirgt: Ein stetiges Auf und ab. Das Dreiländereck rund um Aachen ist topografisch recht „wellig“. Immer wieder fahren wir kurze giftige Anstiege hinauf – es fällt uns schwer, einen Rhythmus zu finden. Wir halten uns von Anfang an zurück und lassen uns von den Fahrern um uns herum nicht anstecken. Das Ziel heute lautet: ankommen. Der Granfondo des 3Rides Festivals ist nicht als Rennen konzipiert. Es gibt keine Zeitmessung. Das Ziel ist es, die Vielfalt und Schönheit dieser Region kennenzulernen. Und vor allem: ihre Anstiege.

**MAREN UND ISA FRANZ
SIND „NEULINGE“ AUF
DEM RENNRAD. MIT
EINEM TRAININGSPLAN
DES RADLABORS
MÜNCHEN KAMEN SIE
IN TOPFORM ZU IHREM
SAISONHÖHEPUNKT: DEM
3RIDES GRANFONDO
UM AACHEN. DER
ERFAHRUNGSBERICHT.**

Pausen & Höhenmeter

Die Route führt durch das Aachener Umland in einem Bogen gen Süden. Nach einiger Zeit werden die Ortschaften weniger und die Wälder dichter. Wir fahren auf kleinen Straßen und Radwegen. Motorisierter Verkehr begegnet uns hier nur sehr selten. Die Grenzen zu Belgien und Holland sind nah und damit auch: die Ardennen. Unweit von unserer Strecke findet jährlich das Amstel Gold Race statt. Die Daten des Profirennens: 250 Kilometer, 3500 Höhenmeter. Die Topografie kommt uns auch auf der deutschen Seite ähnlich anspruchsvoll vor. Durch den Hürtgenwald wird das Terrain etwas gleichmäßiger, welliger, wir finden uns in unserer Fünfer-Gruppe zusammen. Das funktioniert so gut, dass wir an der zweiten Verpflegungsstation nach rund 70 Kilometern fast vorbeifahren. Wir füllen unsere Trinkflaschen auf, kommen mit anderen Teilnehmern ins Gespräch und essen etwas. Die Stimmung ist bei allen gelöst, keiner fährt diese 175 Kilometer „auf Zeit“. Am Ende des Vormittags steigen die Temperaturen, 30, 31, 32 Grad. Nach rund zehn Minuten und mit einigen Süßigkeiten als Wegzehrung fahren wir weiter – weiter Richtung Süden. Bald zweigt die Strecke des Mediofondo links ab. Die Streckendaten: 130 Kilometer und 2000 Höhenmeter. Der Granfondo führt auf einer zusätzlichen Schleife durch die Eifel. Nach einer Abfahrt von einem Hochplateau erreichen wir den längsten Anstieg des Tages. Auch dieser ist nach einer Ortschaft benannt und hat einen ungewöhnlichen Namen: Schmidt. Die Zahlen: sechs Kilometer und 250 Höhenmeter. Es ist auch der erste Anstieg, der gleichmäßig und fast schon angenehm zu fahren ist – trotz der Hitze. Im unteren Bereich gibt es sogar ein paar Serpentinchen, die dem Streckenabschnitt einen fast alpinen Charakter geben. Am höchsten Punkt warten wir, bis unsere kleine Gruppe wieder zusammen ist. Es folgt keine direkte Abfahrt, sondern ein Plateau auf rund 500 Metern Höhe. Der Ausblick an diesem wolkenlosen Tag reicht bis nach Belgien, über Wälder, Felder und Wiesen. Dann: Abfahrt. Kurvenreich, aber nicht zu technisch – es macht Spaß. Unten erreichen wir den Rurstausee und bald danach den nächsten Hügel.



DAS DEUTSCHE TEAM BORA-
HANSGRÖHE ERLEBTE VOR
DIESER SAISON EINEN UMBRUCH.
DIE FOLGE: NEUE FAHRER, NEUE
STRATEGIEN, NEUE ERFOLGE
- UND DER ERSTE GRAND-TOUR-
GESAMTSIEG. EINBLICKE.





TEAM BORA-HANSGRÖHE
GIRO D'ITALIA
JAI HINDLEY

UM BENCH

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

1 5 Prozent Steigung – zehn Kilometer fahren sie schon bergauf, drei sind es noch bis zum höchsten Punkt des Passo Fedaia. Er attackiert. Und zum ersten Mal in diesen drei Wochen kann der Träger des Rosa Trikots nicht folgen. Zwischen den Menschenmassen am Passo Fedaia ist er plötzlich eine Radlänge hinter seinem großen Konkurrenten. Drei Kilometer vor dem Ziel. Schnell sind es zwei Radlängen, dann drei, dann fünf, dann zehn. Richard Carapaz kann nicht mehr folgen. Am Ende verliert er 1:25 Minuten auf den neuen Träger des Rosa Trikots – einen Tag später ist er der neue Sieger des Giro d'Italia: Jai Hindley, 26 Jahre alt, aus Australien. Er schreibt in mehrerer Hinsicht Geschichte: Er ist der erste Australier, der den Giro gewinnt, und es ist der erste Grand-Tour-Erfolg für die deutsche Mannschaft Bora-Hansgrohe. Sechs Tage lang fuhr zuvor Carapaz im Maglia Rosa – sechs Tage lang kontrollierte seine Mannschaft, Ineos Grenadiers, das Peloton. Bis zu diesem vorletzten Tag des Giro d'Italia.

Erfolg & Neuausrichtung

Für das Team Bora-Hansgrohe ist es der bisher größte Erfolg bei einer großen Landesrundfahrt. Dieser gelingt gleich im ersten Versuch seit der Neuausrichtung des Teams zur aktuellen Saison. Seit der Gründung unter dem Namen NetApp entwickelte sich das Team kontinuierlich weiter. Mit der Verpflichtung von Peter Sagan 2017 kam die deutsche Equipe endgültig in der Weltspitze an. Das Team hatte einen klaren Kapitän und der fuhr die besten Ergebnisse ein: Sagan gewann im Bora-Trikot allein in den folgenden fünf Jahren Paris-Roubaix, zweimal das Grüne Trikot der Tour de France sowie fünf Etappen – insgesamt 30 Siege fuhr der Slowake für das Team ein. Rundfahrten-Erfolge waren dagegen seltener in

der „Ära Sagan“ – Emanuel Buchmann wurde 2019 Vierter bei der Tour de France. Maximilian Schachmann gewann zweimal Paris-Nizza. Sagan verließ Bora-Hansgrohe zum Ende der vergangenen Saison in Richtung der Equipe TotalEnergies. Für den Teamchef Ralph Denk war dieser Wechsel der Anlass, die Ausrichtung des Teams komplett zu ändern: Mit Aleksandr Vlasov, Sergio Higuita und Jai Hindley kamen drei erwiesene Rundfahrer, die alle am Beginn des Zenits ihrer Karriere stehen. Die neue Ausrichtung, das neue Ziel, lautete: Podiumsplatzierungen bei Grand Tours. In diesen Giro d'Italia startete die Equipe mit einer Dreier-Spitze: Jai Hindley, Wilco Kelderman und Emanuel Buchmann – einer von ihnen sollte es aufs Podium schaffen. „Nicht nur reagieren, sondern agieren“ – so lautete der Plan des Teams um den neuen Sportdirektor Rolf Aldag, wie er im RennRad-Interview in der Ausgabe 7/2022 bestätigte. „Top-Platzierungen im Gesamtklassement sind in der Öffentlichkeit nicht so sichtbar. Wir brauchen ein dickes Fell, um diese klare Linie weiterzugehen. Ein Fahrer, der in die Top Ten fährt, ist im Fernsehen viel weniger präsent als einer, der um den Tages-sieg sprintet.“ Der Plan ging bereits im Frühjahr auf: Erst gewann Aleksandr Vlasov die Ruta del Sol in Andalusien und die Tour de Romandie, dazwischen Sergio Higuita die Katalonien-Rundfahrt. Beim Giro fuhr das Team eine Art Doppelstrategie: Zum einen war alles auf die Gesamtwertung ausgerichtet – zum anderen gab es einen „Joker“. Einen Fahrer, der seine Freiheiten bekam – und sie nutzte. Sein Name: Lennard Kämna. Der 25-Jährige setzte sich im Finale der vierten Etappe aus einer Spitzengruppe ab – und gewann die prestigeträchtige Bergankunft am Ätna auf Sizilien.



TEAM BORA-HANSGRÖHE GIRO D'ITALIA JAI HINDLEY

DER GIRO-SIEGER: JAI HINDLEY

Der Australier wuchs in Perth auf. Als er sieben Jahre alt war, brachte ihn sein Vater zum ersten Mal auf eine Radrennbahn – und begann ihn zu coachen. 2016 unterschrieb er seinen ersten Profivertrag, beim CT-Team Attaque Gusto. 2018 wechselte er zu Sunweb, 2022 zu Bora-Hansgrohe. Seine Leistungen am Berg bei diesem Giro waren extrem. So etwa während der 16. Etappe, am 12,6 Kilometer langen, durchschnittlich 8,4 Prozent steilen Schlussanstieg nach Santa Cristina. Die Zeit der Gruppe um Richard Carapaz, Jai Hindley und Mikel Landa: 36:15 Minuten. Acht Sekunden schneller als Marco Pantanis Rekord 1994.

MEHR WATT: POWER-DATEN

Fahrer:	Juan Pedro López
Etappe:	Belluno-Passo Fedaia
Distanz:	168
Schlussanstieg:	12,9 Kilometer
Zeit am Fedaia	39:50 Minuten
Ø Leistung:	312 Watt 5,7 Watt/Kilogramm
Zeit finale 5,5 Kilometer:	21:57 Minuten
Ø Watt:	326 Watt
Ø Geschwindigkeit:	15 km/h
Zeit Hindley:	19:54 Minuten

Taktik & Joker

Nach seinem Tour-Etappensieg in Villard-de-Lans 2020 ist der Etappensieg am Ätna sein zweiter Grand-Tour-Erfolg. Zwischen diesen Siegen erlebt er einige Rückschläge: Infekte, Verletzungen, Motivationsprobleme. 2021 nahm er sich eine Auszeit vom Radsport. Später trat er bei einem besonderen Rennen an: der Mountainbike-Etappenfahrt Cape Epic in Südafrika. Es folgte: Das bislang erfolgreichste Frühjahr seiner Karriere. Schon vor dem Giro gewann er je eine Etappe der Ruta del Sol und der Tour of the Alps. Nach seinem Sieg am Ätna trug er zudem drei Tage lang das Trikot des Bergbesten des Giro. „Das ist das erste Wertungstrikot, das ich in meiner Profikarriere trage. Das macht mich umso stolzer.“ Der Norddeutsche war einer der aktivsten Fahrer des Giro: Immer wieder attackierte er früh, immer wieder fuhr er in Spitzengruppen. Und: Immer wieder arbeitete er für seine Teamkollegen. Auch an jenem Tag, an dem die Entscheidung über den Gesamtsieg fiel: Kämna ließ sich aus einer Ausreißergruppe zu Jai Hindley zurückfallen – und machte Tempo. Er bereitete damit dessen entscheidende Attacke am Passo Fedaia vor. „Ich wusste, dass der letzte Berg die allerletzte Möglichkeit war, um Rosa zu erobern. Also habe ich alle Kräfte mobilisiert“, sagte Jai Hindley im Ziel. „Lennard hat einen fantastischen Job gemacht. Der Impuls, den er mir gab, gab auch den Ausschlag.“



VINCENZO

VINCENZO

Giro, Tour, Vuelta: Vincenzo Nibali ist einer von nur sieben Profis, die alle drei Grand Tours mindestens einmal gewannen. Nun erklärte er seinen Rücktritt zum Saisonende. Ein Porträt.

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



DEUTSCHLAND
TOUR

HEIMAT RUNDE

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

1 2 Kilometer, 750 Höhenmeter, 6,5 Prozent Durchschnittssteigung – dies sind die Daten des potenziellen „Scharfrichters“ der einzigen Profi-Rundfahrt durch Deutschland: des Schauinsland. Von der Freiburger Altstadt bis zu seinem höchsten Punkt sind es rund 18 Kilometer. „Diesen Berg kenne ich wie meine Trikottasche“, sagt Simon Geschke. Der 36-jährige Berliner, Tour-de-France-Etappensieger 2015, lebt seit Jahren in Freiburg im Breisgau – und nutzt die nahen Berge des Schwarzwalds als Trainingsrevier. „Ich freue mich richtig auf den Anstieg – und auf die tolle Atmosphäre, die wir dort erleben werden. Freiburg ist eine Fahrradstadt. Schon der Start wird bestimmt toll.“ Der Startschuss zur Deutschland Tour fällt am 24. August. 500 Kilometer von Freiburg entfernt: in Weimar. Dort findet ein 2,7 Kilometer langes Prolog-Zeitfahren statt. Der erste 171 Kilometer lange Tagesabschnitt führt nach Meiningen. Die Strecke der zweiten Etappe führt von Meiningen nach Hessen – und endet nach 199 Kilometern in Marburg. Es folgen: ein Transfer per Auto beziehungsweise Bus – und die Königsetappe. Sie

wird in Freiburg gestartet und endet nach 150 Kilometern auf dem Schauinsland. Die Daten der vierten und finalen Etappe: 188 Kilometer. Der Zielort: Stuttgart. Zwar steht das Etappenrennen durch Deutschland zeitlich in der Konkurrenz zur Vuelta a España – dennoch ist von einem starken Fahrerfeld auszugehen.

Schwarzwald & Württemberg

Gerade für viele deutsche Teams und Fahrer ist die „D-Tour“ ein Saisonziel. Für den deutschen Vorjahressieger Nils Politt wird die Titelverteidigung jedoch schwierig. Denn: Die nun deutlich anspruchsvollere Topografie liegt dem 80 Kilogramm schweren Rouleur und Klassiker-Spezialisten eher nicht. „Die Bergankunft am Schauinsland ist für mich nicht ideal“, sagt er. „Das wird wohl für mich zu schwer. Aber ich bin froh, als Titelverteidiger antreten zu können, und freue mich schon besonders auf die Schlussetappe. In Stuttgart habe ich 2018 meinen ersten Profisieg gefeiert. Das ist für mich sehr motivierend.“ Die württembergische Landeshauptstadt, in der die Deutschland Tour nach einem Pro-

**50 JAHRE VOR DEN
AKTUELLEN EUROPEAN
GAMES IN MÜNCHEN SCHRIEB
DER DEUTSCHE BAHN-VIERER
UNTER BUNDESTRAINER
GUSTAV KILIAN HIER
RADSPORT-GESCHICHTE.**

GOLD - V

Text: Christina Kapp **Fotos:** Archiv Schoppe

Sport und Geschichte sind miteinander verwoben. Sport schreibt Geschichte und ist ein Teil von ihr. Vor einem halben Jahrhundert war die Welt eine andere. Dieses Land war geteilt. München, der 4. September. Es ist der Tag des Vierer-Finals der Olympischen Spiele von 1972. Es ist der Tag eines deutsch-deutschen Duells: BRD gegen DDR. Für die DDR gingen Thomas Huschke, Heinz und Herbert Richter und Uwe Unterwalder an den Start. Für die Bundesrepublik: Udo Hempel, Günther Schumacher, Jürgen Colombo und Günter Haritz. An diesem Montagabend des 4. September wehte eine sanfte Brise über die offene Bahn in München. Der Bundestrainer Gustav Kilian, den sie auch den „eisernen Gustav“ nannten, kannte die Stärken seiner Fahrer genau und wusste sie in jedem Lauf richtig einzusetzen. Und: Er war er ein Meister darin, sich immer wieder neue technische Tricks einfallen zu lassen. So fuhr das Quartett im Finale mit kürzeren Kurbeln: Statt der übliche 170er ließ Kilian 167,5-Millimeter-Kurbeln montieren. Auch bei der Übersetzung wurde getüftelt. Die Mechaniker ketteten schließlich: 51 x 15. Schon die erste Runde lief, aus der Sicht des BRD-Vierers, perfekt: Die „Wessis“ gingen in Führung, 0,27 Sekunden vor den

Fahrern der DDR. Und bauten sie aus: Nach 4000 Metern waren es 3,11 Sekunden Vorsprung bei einer Fahrzeit von 4:22,14 Minuten. Kilians Fahrer holten sich die Gold-Medaille. Aus deutscher Sicht erlebten die Olympischen Bahnwettbewerbe in München vor einem halben Jahrhundert mit dem Sieg des bundesdeutschen Bahnvierers einen großartigen Abschluss. Der Vierer war in den 60er- und 70er-Jahren das „Flaggschiff der Nation“. 1964 bei den Olympischen Spielen von Tokio noch als gesamtdeutsche Mannschaft gestartet und erstmals mit Gold dekoriert, gewann das Quartett vier Jahre später in Mexiko Silber. Allerdings wurde ihnen diese Medaille erst sehr viel später überreicht. Wegen „unerlaubten Anschießens“ durch Jürgen Kießner wurde die Mannschaft zunächst disqualifiziert.

Skandale & Rekorde

Kießner war aus der DDR geflohen, weshalb Vermutungen aufkamen, der damalige Chef-Kommissär Jürgen Gallinge, DDR, habe die Disqualifizierung durchgedrückt. Italien, das statt Deutschland Silber erhalten sollte, verweigerte die Annahme der Medaille. Monate später revidierte ein Schiedsgericht jenes „Skandal-Urteil von Mexiko“. Nach diesen Vorkommnissen gab es für den BDR-Vierer in München nur ein Ziel: Gold. Udo Hempel war schon 1968 in Mexiko



wurde. Am Ende fuhren die Briten auf Rang drei – hinter den Athleten der BRD und jenen der DDR. 50 Jahre später erinnert sich Udo Hempel noch immer gern an den größten Triumph seiner Laufbahn: „An München habe ich gute Erinnerungen. Damals hat alles gepasst. Es gibt Dinge im Leben, da hast du nur eine Chance. Und das war in München.“ Mit der Goldmedaille im Bahnvierer und dem Gewinn der Bronzemedaille durch Hans Lutz in der Einerverfolgung zählte der Bund Deutscher Radfahrer 1972 zu den erfolgreichsten Verbänden der Bahn-Wettbewerbe. Die DDR-Athleten gewannen in München drei Medaillen – aber keine goldene. Neben dem Vierer holten Jürgen Geschke, der Vater des heutigen Straßenprofis Simon, und Werner Otto Silber im Tandem, und Jürgen Schütze gewann Bronze im 1000-Meter-Zeitfahren. Beide Disziplinen gehören längst nicht mehr zum Olympischen Programm – ebenso wenig wie, leider, die Einerverfolgung. Die Sternstunde des Vierers in München an diesem Tag war der letzte unbeschwerte Moment dieser Spiele. In jener Nacht griffen palästinensische Terroristen das Olympische Dorf an und töteten elf israelische Sportler. Die Spiele verloren ihre Unschuld. //

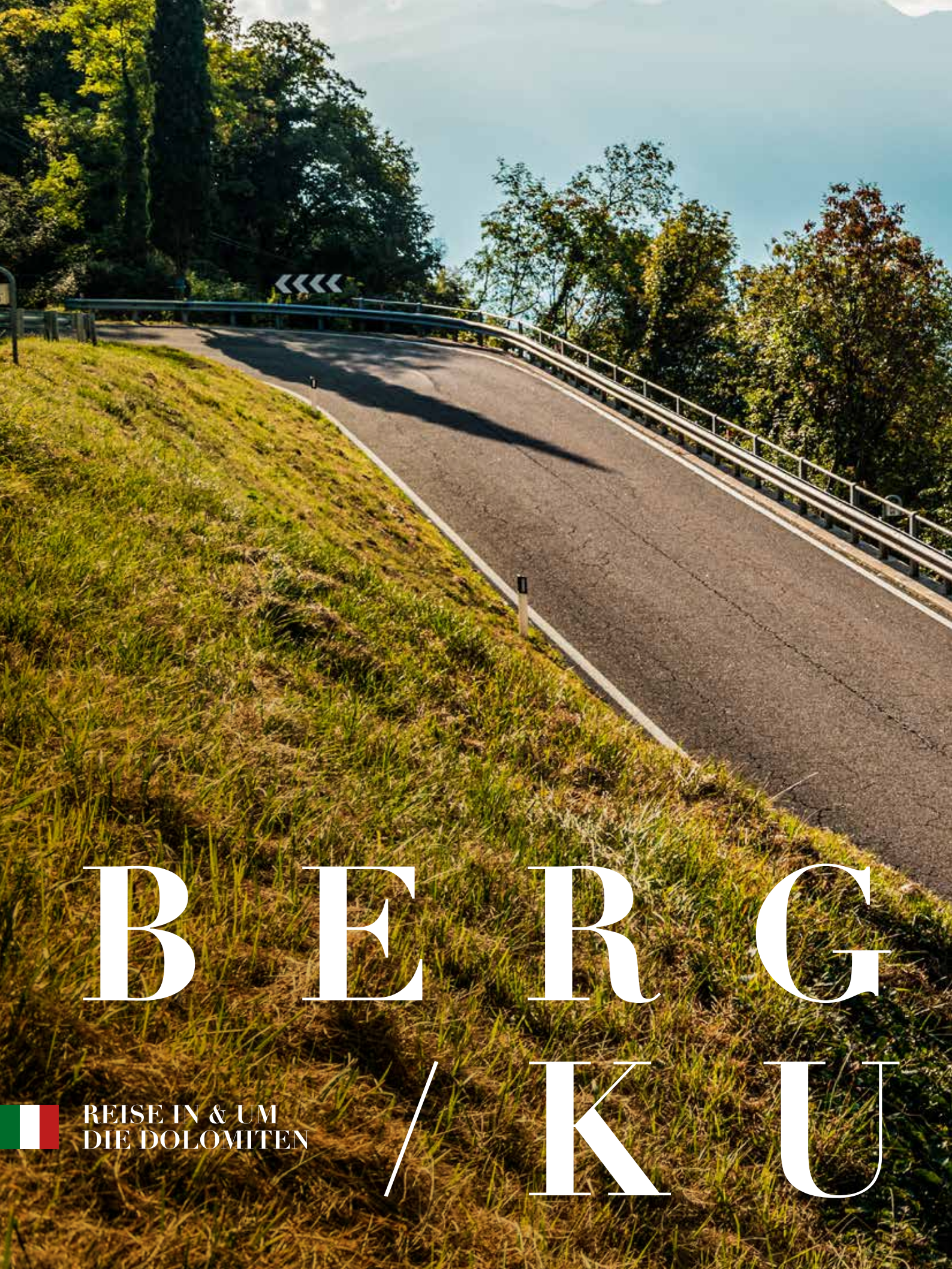
E R

KUIPERS SOLOSIEG



am Start. Im Finale von München war er einer der Stärksten – obwohl er im Viertelfinale „schwächelte“ und im Halbfinale deshalb durch Peter Vonhof ersetzt worden war. Udo Hempel, Günther Schumacher, Jürgen Colombo und Günter Haritz fuhren in der Qualifikation technisch perfekt und bestanden die erste Bewährungsprobe glänzend. Mit 4:23,54 Minuten fuhren sie Bestzeit. Zum Vergleich: Heute liegt der Weltrekord, gehalten vom italienischen Vierer, bei 3:42,032. Der DDR-Vierer war in München in der ersten Runde zwei Sekunden langsamer als die Konkurrenz aus dem Westen. Die Weltmeister aus Italien fuhren unsauber, fanden nicht zusammen und waren mit 4:31,61 Minuten nicht nur acht Sekunden langsamer als der BRD-Vierer, sondern verpassten als Neunte den Sprung in die nächste Runde und schieden aus. Die Italiener erlebten bei diesen Spielen einen völligen Einbruch. Sie gewannen nicht eine einzige Medaille, obwohl sie im Bahnvierer damals amtierende Weltmeister waren. Im Viertelfinale erreichte der Kilian-Vierer mit einer Zeit von 4:24,49 Minuten die nächste Runde, obwohl er zwischenzeitlich hinter den Außenseitern aus Bulgarien zurücklag. Im Halbfinale kam die Mannschaft anfangs nicht in Tritt – und lag sechs Runden hinter Großbritannien zurück. Dann hatte der britische Fahrer William Moore einen Defekt an seinem Rad. Dieser brachte den britischen Vierer so aus dem Rhythmus, dass er von den Deutschen eingeholt

Nur zwei Tage nach dem schrecklichen Attentat während der Spiele war die Stimmung beim Straßenrennen mehr als getrübt. Acht Runden waren auf dem 22,8 Kilometer langen Parcours rund um Grünwald zurückzulegen. Nach der Hälfte des Rennens hatte sich eine zehnköpfige Spitzengruppe um den späteren Olympiasieger Hennie Kuiper aus den Niederlanden und den Deutschen Erwin Tischler gebildet. Von hinten fuhr nach 140 Rennkilometern der Niederländer Fedor den Hertog heran, der in den 70er-Jahren einer der erfolgreichsten Amateure war. 1968 in Mexiko hatte er mit dem niederländischen Straßenvierer Gold gewonnen. In den Folgejahren siegte er bei der Tour de l'Avenir und der Rheinland-Pfalz-Rundfahrt. Er war der große Favorit des Olympischen Straßenrennens. Während den Hertog noch hinter der Spitzengruppe fuhr, attackiert ganz vorne sein Landsmann Hennie Kuiper. 35 Kilometer vor dem Ziel lag sein Vorsprung bei 30 Sekunden. Wäre man sich in der Verfolgung einig gewesen, hätte Kuiper wohl keine Chance gehabt. Doch: Es herrschte Uneinigkeit. Manche Fahrer fielen zurück, andere kamen nach vorne. Obwohl Kuipers Vorsprung bis ins Ziel immer nur zwischen 30 Sekunden und einer Minute pendelte, wurde er nicht mehr eingeholt. Er siegte als Solist vor Kevin Sefton aus Australien und dem Spanier Jaime Huélamo, der jedoch später wegen Dopingmissbrauchs disqualifiziert wurde. Bester Deutscher war Wilfried Trott auf Rang sieben. Kuiper startete anschließend eine große Profikarriere. Er gewann 1975 den WM-Titel bei den Profis, war zweimal Zweiter der Tour de France und Gewinner von Mailand-Sanremo, Paris-Roubaix und der Tour de Suisse. Sein Rad, mit dem er Gold bei den Olympischen Spielen 1972 in München holte, kann man noch heute im Eiscafé De IJskulp in seiner Heimatstadt Noord Deurningen besichtigen.



BERG / KU



REISE IN & UM
DIE DOLOMITEN



Traum-Touren, Berg-Welten,
Rad-Kultur & mehr: In und um
die Dolomiten finden sich
etliche Rennrad-Highlights.
Gardasee, Levicosee, Cortina
d'Ampezzo – die Region, die
Seen, die Pässe, die Touren.

LTUR