

RennRad

WINDKANAL-TESTS
SCHNELLER
 10 RENN- & 8 LAUFRÄDER

EXTREM: 3300 KILOMETER

Langdistanz-Rennen rund um
 Deutschland & Heimat-Touren

Im Windkanal & in der Praxis getestet

TEST: AERO-LAUFRÄDER

Aerodynamik: Watt sparen –
 mit Rädern von DT Swiss & Co.

TRAUM-TOUREN: BERGAUF

Pässe, Berge, Top-Strecken:
 Tirol, Salzburg, Oberbayern

TRAINING: MEHR LEISTUNG

Effizienz & Watt-Werte: mit
 Powermetern & Trainingsplänen

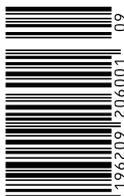
TEST-SPEZIAL: RADSCHUHE

Vergleich & Kaufberatung: 24
 Paar Radschuhe ab 99 Euro



AERO-RÄDER

RADTEST: 10 RACE-RENNRÄDER VON SPECIALIZED, TREK, SCOTT & CO.



FASCENARIO. NOCH SCHNELLER.

Mit verbesserter Aerodynamik, bewährtem Komfort und geringem Gewicht ist das neue F.4 Pro der perfekte Allrounder!

Fast so schnell wie sein Namensgeber, dem Blue Marlin - Topspeed: 110 km/h.

ab 7,4 kg | ab € 5.698,-



STORCK

www.storck-bikes.com/fascenario-4

Fascenario. 4 Pro Disc Blue Marlin



IM WINDKANAL, IN DER HEIMAT & IN DEN ALPEN

Schneller fahren mit der gleichen Leistung: Das ist, was Viele wollen. Das ist, was das Aero-Tuning – das Verbessern der Aerodynamik von Mensch und Maschine – verspricht. Wie viele Watt man mit Aero-Race-Rennrädern und -Laufrädern wirklich „sparen“ kann, haben wir für diese RennRad in mehreren aufwendigen Windkanal-Tests untersucht. Mit teils überraschenden Ergebnissen. Wir unterzogen zehn Rennräder, die zwischen 4699 und 14.449 Euro kosten, und acht Laufräder ab 899 Euro neben diesen Labor- auch ausgiebigen Praxis-Tests – dort, wo es darauf ankommt: auf den Straßen. Neben diesem ersten Leitmotiv, der Geschwindigkeit, dreht sich dieses Magazin auch um ein zweites: die Themen Langstrecke und Ausdauer. Unsere Autoren führen etwa vom höchsten Berg Österreichs, dem Großglockner, bis an die Adria-Küste Italiens – rund 300 Kilometer – in zehn Stunden. Sie absolvierten dieselbe Distanz

zu Hause, von der eigenen Haustür in München aus. Und sie wollten ganz Deutschland umrunden, fast non-stop, im Rahmen eines Extrem-Radrennens: des Race Around Germany. Dessen Daten: 3300 Kilometer, 23.000 Höhenmeter, maximal zwölf Tage Fahrzeit. Die Reportagen zu diesen Erlebnissen bilden einen Kern dieser RennRad-Ausgabe – ebenso wie die Wege dorthin, und somit: das Thema Training. Mehr Ausdauer, mehr Tempohärte, mehr Intervall-Ideen, mehr Effizienz – all dies soll unser großer Hintergrund-Artikel inklusive mehrerer Trainingspläne bieten.

David Binnig | Chefredakteur



GEWICHT
DES
MONATS

244

GRAMM

wiegt der leichteste Radschuh unseres großen Testfeldes. Den Test von 24 Paar Schuhen finden Sie ab der **Seite 78**.

ZAHL
DES
MONATS

53,3

WATT

kann man mit dem Simplon Pride II, dem besten Aero-Rad unseres Windkanal-Tests, „sparen“. Den Test finden Sie ab der **Seite 54**.

16



Race Around Germany: 3300 Kilometer & 23.000 Höhenmeter entlang der deutschen Grenze. Der Selbstversuch

26



Schweizer Pässe: 6000 Höhenmeter – einer der härtesten Radmarathons Europas

94



Effizient: Das Training mit Leistungsmessern

54



Radtest-Spezial: Zehn Aero-Rennräder im Praxis- und Windkanaltest

Titelbild: Maxime Rambaud/Scott
Ort: Gotthardpass, Schweiz



Fotos: Jürgen Amann, Cor Vos, Phil Gale/BMC, Noah Baader

INHALT

AUSGABE 9 | 2021



JEDERMANN

Auftakt: Menschen, Szene, Geschichten 10
News, Termine und Leitartikel: Stürze prägten die Tour de France. Wie kann man die Sicherheit erhöhen?

Extrem: 3300 Kilometer rund um Deutschland 16
Das Race Around Germany: Ein Ultracycling-Rennen entlang der Grenze. Ein Selbstversuch & Portrait

Die Schweizer Alpen: 6000 Höhenmeter 26
Einer der härtesten Radmarathons Europas: Chasing Cancellara. 280 Kilometer von Zürich nach Zermatt

Pässe & Meer: 325 Kilometer an einem Tag 34
Vom Gletscher ans Meer, vom Großglockner an die Adria. 150 Teilnehmer, ein Erlebnis

Oberbayern: Top-Touren rund um München 42
300 Kilometer, 4000 Höhenmeter: Rampen, Hügel, Anstiege in Bayerns Süden. Mit Tourentipps

TEST & TECHNIK

Auftakt: Neuheiten, Trends & mehr 50
Ein neues Aero-Modell von BH. Plus: Rahmen „made in Italy“ und Laufräder von DT Swiss & Swiss Side

Rad- & Windkanaltest: Aero-Rennräder 54
Schneller: Aero-Modelle im Labor- & Praxistest. Mit Rädern von Basso, Specialized, Trek & anderen

Schneller: Aero-Laufräder im Windkanal 68
Test: Acht Laufräder aller Preisklassen mit Felgen zwischen 35 und 50 Millimetern Höhe im Vergleich

Vergleichs-Test: 24 Paar Radschuhe 78
Kraftübertragung, geringes Gewicht, Komfort: günstig vs. teurer. Test & Kaufberatung

TRAINING

Auftakt: Wissen, Tipps und Rezepte 88
Studie: Der Einfluss der Schuhplatten. Plus: Rezept – Essen wie die Bora-Hansgrohe-Profis

Wissen: Radschuhe, Passform & Effizienz 90
Passform, Material, Gewicht & mehr: Welcher Radschuh passt zu wem? Zahlen & Studien

Training & Leistungsmesser: Effizienter trainieren 94
Mehr Leistung, mehr Effizienz – dank Powermetern, Watt-Werten & mehr. Einblicke & Trainingspläne

Radmarathon-Training: Schneller bergauf 104
Rekordfahrt am Kitzbüheler Horn & das Training des zweifachen Öztaler-Siegers. Mit Tipps & Plänen

PELOTON

Olympische Spiele: Rennen & Portrait 110
Max Schachmann: seine Vorbereitung, seine Ziele, seine Rennen. Hintergründe & Analysen

Tour de France: Die Stars & Aufsteiger 114
Pogačar, Cavendish, Politt: drei Protagonisten dieser Tour. Zahlen, Analysen & ein Rückblick

REISE

Berge & Bäche: Graveln im Salzburger Land 122
Trails, Schotter & Asphalt: Die Hohen Tauern bieten Radfahrern alles. Tipps & Top-Touren

Pässe & Gletscher: Der Westen Tirols 126
Nah & vielfältig: Die Region um Zams bietet Höhenmeter, Ruhe & Natur. Mit Tourentipps

Impressum Seite 121

JEDERMANN



MALLORCA: BERGZEITFAHREN

Zehn Kilometer, etliche Serpentinaen, 710 Höhenmeter – am 6. November wird die Straße von Sa Calobra zum Coll dels Reis während des erstmals ausgetragenen Bergzeitfahrens „Kill the Hill“ für den normalen Verkehr gesperrt. Bei dem Wettkampf für Sportler aller Alters- und Leistungsklassen werden die Platzierungen in den verschiedenen Klassen anhand der gemessenen Auffahrtszeiten ermittelt. Die Zahl der Startplätze ist bei dieser Premieren-Veranstaltung limitiert. Doch parallel dazu wird auch ein digitales Zeitfahren für alle ausgetragen – auf einer Hometraining-Plattform. Die Gewinnerin und der Gewinner des digitalen Rennens werden zu dem realen Event des nächsten Jahres nach Mallorca eingeladen. Am Rennntag selbst werden alle Teilnehmer von Port de Soller aus mit dem Boot zum Hafen Sa Calobra gebracht. RennRad ist der Medienpartner des Events. Weitere Informationen unter: www.killthehill.cc

Foto: Kathrin Schafbauer



ITALIEN: BERGE, HITZE & MEER

Die italienische Region Apulien, hier wurde das Foto aufgenommen, ist auf Landkarten besonders charakteristisch. Denn die zu ihr gehörende Halbinsel Salento bildet bei der häufig mit einem Stiefel verglichenen geographischen Form Italiens den Bereich des Absatzes. Der Gargano, der „Sporn“ des Stiefels, ist die Halbinsel-Gebirgsregion an der Adria. Dies ist der bergigste Teil des ansonsten recht flachen Apuliens. 2021 führte die achte höhenmeterreiche Etappe des Giro d'Italia von Foggia in Apulien nach Guardia Sanframondi im benachbarten Kampanien. Aufgrund der Sommertemperaturen von häufig mehr als 30 Grad bieten sich Trainingslager oder Touren vor allem in den milderen Monaten an. Welche Trikots und Hosen bei Hitze eine besonders gute Belüftung bieten, haben wir in der RennRad-Ausgabe 8/2021 getestet. Für diese Ausgabe haben wir, auch im Windkanal, zehn Aero-Rennräder, Aero-Laufradsätze sowie 24 Paar Radschuhe getestet.



4800 KILOMETER DURCH DIE USA

EXTREM-RENNEN: LEAH GOLDSTEIN, 52, GEWINNT DAS RACE ACROSS AMERICA

Erstmals hat eine Frau die Solo-Gesamtwertung des Race Across America gewonnen. Das berühmteste Ultra-Radrennen der Welt führt über eine Distanz von 4800 Kilometern und 42.000 Höhenmetern von der West- an die Ostküste der USA. Die 52-jährige Leah Goldstein erreichte das Ziel in Annapolis nach elf Tagen, drei Stunden und drei Minuten – 17 Stunden vor dem Zweiten. Ihre Durchschnittsgeschwindigkeit: 19 km/h. Wegen der extremen Hitze auf vielen Streckenabschnitten kamen nur drei Einzelstarter überhaupt ins Ziel. Auch Leah Goldstein hätte das Rennen beinahe aufgeben müssen. Nur wenige Kilometer vor dem Ziel musste sie absteigen. „Es war, als hätte mich ein Schlag getroffen. Meine Herzfrequenz war bei 190. Ich wollte aufstehen, konnte aber nicht.“ Als sie sich wieder bewegen konnte, zog sie Laufschuhe an, schob ihr Rad einen Anstieg hinauf und rollte von dort aus bis ins Ziel. Leah Goldstein besitzt die kanadische und die israelische Staatsbürgerschaft. In den Jahren 2007, 2008 und 2009 wurde sie israelische Meisterin im Straßenrennen. Im Alter von 17 Jahren wurde sie Kickbox-Weltmeisterin. Unsere große RAAM-Reportage und ein Portrait über sie erscheinen in einer der kommenden RennRad-Ausgaben.

DAS RAAM 2021 IN ZAHLEN

Siegerin:	Leah Goldstein
Alter:	52 Jahre
Distanz:	4800 Kilometer
Höhenmeter:	42.000
Dauer:	11 Tage, 3:03 Stunden
Ø-Geschwindigkeit:	19 km/h

Fotos: Luttenberger/Königshofer, Gore, Jürgen Amann, GranFondo Fausto Coppi



RADMARATHONS & DOPING

Der Granfondo La Fausto Coppi ist einer der renommiertesten Radmarathons Italiens. Nach 177 Kilometern und 4125 Höhenmetern fuhr der Italiener Marco Provera, 28, auf Rang fünf. Zuvor wurde er Fünfter des Mont Blanc Granfondo und Dritter des Granfondo Sestriere. Nach dem GF Coppi wurde er für einen Dopingtest ausgewählt – und dieser fiel positiv aus. Die festgestellte Substanz: Clostebol, ein anaboles Steroid, das dabei „hilft“, den Testosteron-Spiegel hochzuhalten und nur schwierig nachzuweisen ist. In Italien wurden zuvor bereits mehrere andere Top-Radmarathonfahrer des Clostebol-Dopings überführt, darunter jüngst auch der Granfondo-Bottecchia-Sieger Thomas Bergamini und der Sieger der nationalen Granfondo-Serie 2019, Marco Larossa. Einen Hintergrundartikel zum Doping im Hobbyradsport finden Sie hier: www.bit.ly/doping-hobbyradsport



BERGAUF-BESTZEITEN

Der Rad-Hersteller Basso verbindet mit der Bergauf-Sonderwertung „Basso Climbing Championship“ die beiden Radmarathons Prosecco Cycling in Venetien am 3. Oktober und Dieci Colli in Bologna am 17. Oktober. Während der beiden Events wird die Zeit an ausgewählten Anstiegen genommen. Die fünf jeweils schnellsten Athleten eines Teams dürfen als „Basso Climbing Champions“ im folgenden Jahr aus der ersten Reihe starten. Weitere Preise: 60 Flaschen Prosecco-Schaumwein und ein Laib Parmesan-Käse. Die Anstiege: Der Collato mit einer Länge von 1,5 Kilometern und einer durchschnittlichen Steigung von 6,3 Prozent beim Prosecco Cycling und der Tiola beim Dieci Colli. Seine Zahlen: 2,8 Kilometer, 7,2 Prozent Steigung, maximal 14 Prozent. Weitere Informationen zu den Events finden sie hier: www.proseccocycling.it | www.dieccolli.it

Die Tour de France 2021 war geprägt von Stürzen. Zahlen, Gedanken, Analysen zu den Themenfeldern Sicherheit, Risiken, Unfällen und Gegen-Maßnahmen.

„Ich bin weit mehr als 1000 Radrennen in meiner Karriere gefahren – und es gab wohl nur ein einziges, bei dem kein Sturz passierte.“ Philippe Gilbert, Team Lotto-S.

Die Tour de France 2021 war eine besondere, eine, die geprägt war von einem dominierenden „Überfahrer“ – und von Stürzen und ihren Folgen. Die Zahl der Stürze während der ersten Etappe: vier. Während der zweiten: einer. Während der dritten: fünf. Während der gesamten drei Wochen: mindestens 20. Die Zahl der Radprofis, die sich bei Stürzen mindestens einen Knochen brachen: sechs. Zu den Topfahrern, die diese Tour de France vorzeitig beenden mussten, zählten unter anderem: Primož Roglič, Peter Sagan, Caleb Ewan, Simon Yates, Steven Kruijswijk, Jack Haig, Tony Martin. Vor dem Start der vierten Etappe in Redon stiegen alle Fahrer – für rund eine Minute – von ihren Rädern, um gegen gefährliche Renn-Bedingungen zu protestieren. Schon vor der dritten Etappe hatten viele Profis eine Ausweitung der neutralen Zielzone ohne Zeitmessung auf fünf Kilometer gefordert. Vergänglich. „Wir hatten die Strecke analysiert und festgestellt, dass das Finale extrem gefährlich ist“, kommentierte Philippe Gilbert, der Ex-Weltmeister aus dem Team Lotto-Soudal, diese Aktion. Die Verantwortlichen des Rennveranstalters ASO hätten den Vorschlag der Fahrer unterstützt. „Aber die UCI-Kommissare akzeptierten unseren Antrag nicht. Er wurde am Morgen vor dem Etappenstart abgewiesen.“ Wird die Tour de France – werden Radrennen – immer gefährlicher? Nein. So beantwortete zumindest Christian Prudhomme, der Tour-Direktor, bereits 2016 diese Frage: „Die Tour ist nicht gefährlicher als in der Vergangenheit.“ Prudhomme sieht als Grund für die Stürze eher die Fahrweise im Peloton. „Alle Fahrer von einem Team versammeln sich um ihren Kapitän und kämpfen darum, an der Spitze des Felds zu sein. Aus der Helikopterperspektive sieht man, dass oft vier oder fünf Teams die ersten 30 Plätze besetzen. Die Fahrer dahinter sind oft in einem Chaos.“

LEITARTIKEL

von David Binnig

SICHER

Ursachen & Wirkung

Der Routenplaner der Tour, Thierry Gouvenou, brachte in einem Interview mit der ‚L'Equipe‘ eine weitere Problematik ins Spiel: „Es gibt längst keine mittelgroßen Städte mehr ohne Verkehrsinseln, einen Kreisverkehr oder eine Straßenverengung. Vor zehn Jahren gab es bei einer Tour insgesamt 1100 Gefahrenpunkte. In diesem Jahr sind es 2300. Wenn die Anforderungen zu groß werden, gibt es irgendwann gar keine Zielankünfte mehr.“ Fakt ist: Die Bedeutung der Tour de France ist enorm – was die Wahrscheinlichkeit erhöht, dass die Nervosität im Fahrerfeld hoch ist. Nimmt die mentale Anspannung zu, so betrifft dies in der Regel auch die Aggressivität und die Risikobereitschaft. „Die Tour steht über allem. Das Interesse an der Tour macht 70 bis 80 Prozent des gesamten Radsports aus“, sagte Tony Martin in einem Rennrad-Interview. „Die Tour ist das Wichtigste für uns. Daraus machen wir keinen Hehl. Wir generieren dort 70 Prozent unseres jährlichen Werbewertes. Die Tour ist das höchste Gut“, sagte Ralph Denk, der Bora-Hansgrohe-Teamchef in 2020.

Viel spricht dafür, dass sich das Wissen um diese Bedeutung – für die Sponsoren, die Team-Leiter, die Fahrer, für die eigene berufliche Zukunft, für den nächsten Vertrag – auf die Psyche der Fahrer auswirkt. Und somit wohl auch: auf ihre Fahrweise. Doch auch der Giro d'Italia dieses Jahres war geprägt von Stürzen. Zu den prominentesten Sturzopfern zählten etwa: Mikel Landa, Emanuel Buchmann und Remco Evenepoel. Zehn Fahrer mussten das Rennen nach schweren Massenstürzen beenden – insgesamt erreichten 41 Fahrer nicht das Ziel in Mailand. Eine ähnliche Zahl wie bei der Tour de France dieses Jahres – dort gab es die meisten Aufgaben seit 2012. Die größte Diskussion um das Thema „Sicherheit im Profiradsport“ kam im Vorjahr auf – nach einem Hochgeschwindigkeits-Sturz bei mehr als 80 km/h im Finale der ersten Etappe der Polen-Rundfahrt. Der junge niederländische Top-Sprinter Fabio Jakobsen zog sich dabei schwere Kopfverletzungen zu. Er lag zwei Tage lang in einem künstlichen Koma. Bei diesem Sturz wurden gleich drei Problemfelder deutlich: zum einen die teils aggressive, überharte Fahrweise, gerade in Sprints, zum anderen das Design beziehungsweise die Crash-Eigenschaften der in den Zielbereichen eingesetzten Barrieren und drittens die teils gefährlichen Streckenführungen, gerade in den Renn-Finals. Die eine Folge dessen war, dass der Sturz-Verursacher, Dylan Groenewegen, für neun Monate gesperrt wurde – und die Staatsanwaltschaft Ermittlungen gegen ihn aufnahm. Die andere: Der Weltradsportverband UCI beschloss Neuerungen hinsichtlich mehrerer „Sicherheitsprotokolle“ und -Anforderungen. Darin enthalten: Ein neues Vorgehens-Protokoll bei dem Verdacht auf Gehirnerschütterungen, das auf den Radsport zugeschnitten ist. Zudem wurde die Position eines „Safety Managers“ innerhalb der UCI geschaffen. Zu den weiteren beschlossenen Maßnahmen zählt auch ein neuer Standard für Barrieren, die zur Streckenabsicherung eingesetzt werden. 2017 stürzte etwa Mark Cavendish nach einem ähnlichen Unfallhergang wie bei Fabio Jakobsens Crash in die Absperrgitter. Doch diese hielten Stand, sodass sich Cavendish „nur“ das Schulterblatt brach.

Fabio Jakobsens Horrorsturz geschah an einem besonderen, traurigen, aber in weiten Kreisen unbeachteten, vergessenen Tag: Bjorg Lambrechts erstem Todestag. Der Belgier prallte am 5. August 2019 während der 3. Etappe der Polen-Rundfahrt nach einem Sturz bei Regen gegen einen Betonpfeiler, und starb später in einem Krankenhaus. Er wurde nur 22 Jahre alt.

Sicherheit im Alltag

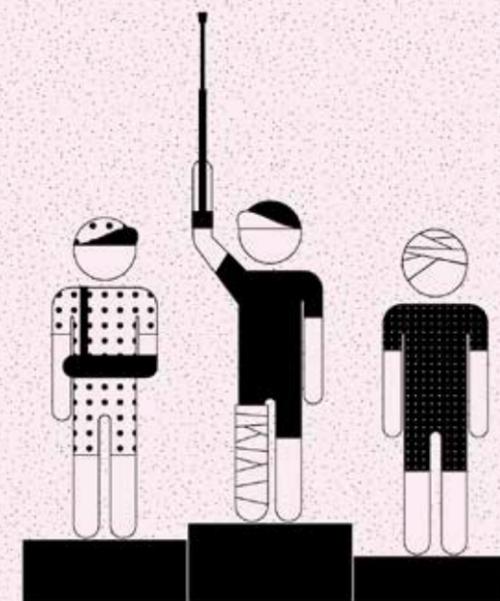
Der deutsche Profi Simon Geschke schrieb nach Jakobsens Unfall auf Twitter: „Jedes Jahr der gleiche dumme Bergab-Sprint bei der Polen-Rundfahrt. Jedes Jahr frage ich mich, warum die Organisatoren das für eine gute Idee halten. Massensprints sind an sich gefährlich genug, man braucht keinen Bergab-Sprint mit 80 km/h.“ In einem Interview schlug Geschke später vor, dass Abgesandte der CPA, der „Fahrer-Gewerkschaft“, Streckenpassagen wie jene Bergab-Zielankunft in Polen „vorher anschauen. Diese Dinge stehen ja bereits Wochen vorher fest. Die CPA könnte dann grünes Licht geben, oder einwerfen, dass es so nicht geht, dass es einfach zu gefährlich ist. Wenn man am Tag zuvor die Strecke erst sieht, dann ist es zu spät, um etwas zu ändern. Solche Finals sehen für die Fans am Bildschirm auch nicht spannender aus als ein normaler Sprint. Warum es dann immer noch schneller und noch steiler bergab gehen soll, verstehe ich überhaupt nicht.“ Zu dem – laut

der UCI aus Sicherheitsgründen – am 1. April in Kraft getretenen Verbot der sogenannten „Supertuck“-Haltung auf dem Rad, ergo dem Sitzen auf dem Oberrohr während Abfahrten, schrieb Geschke nach der sturz-geprägten 3. Etappe der Tour de France: „Komisch, dass der Supertuck und die Unterarm-Position ‚aus Sicherheitsgründen‘ verboten wurden, während gleichzeitig ein Etappenfinale wie heute bei der Tour möglich ist.“ Die eine Frage ist, ob bei dem Thema Fahrer-Sicherheit die richtigen Prioritäten gesetzt werden. Die andere lautet: Gilt bei den Streckenführungen nicht teils das Motto ‚Spektakel vor Sicherheit‘? Wie kann man die Sicherheit erhöhen, ohne den Charakter des Sports zu verändern? Mit „entschärften“, weniger riskanten Ankünften etwa. Mit einer klareren Markierung, Sicherung – etwa durch weiträumige Polster-Aufbauten – und der mehrfachen Ankündigung von potenziellen Risikostellen. Mit teils kevlar-verstärkten Radhosen, wie es manche Experten vorschlagen? Und: wie noch? Das Alltags-Radfahren ist eine andere Welt als der Profi-Radsport. Dennoch ist auch hier das Sicherheitsthema ein virulentes. So wurden 2020 bundesweit 426 Radfahrer im Straßenverkehr getötet. Eine Steigerung um 16,8 Prozent im Vergleich zu 2010. Mehr als 90.000 Radfahrer wurden verletzt. Einen Leitartikel mit etlichen Zahlen und Statistiken dazu finden Sie in der RennRad-Ausgabe 1/2021. Eine Studie der

Allianz zeigt, dass sich Radfahrer bei mehr als 40 Prozent der Kollisionen mit einem Auto eine schwere Kopf- oder Hirnverletzung zuziehen. Forscher aus Aalborg, Dänemark, untersuchten mittels einer Studie den Einfluss der Farbe der Kleidung auf die Unfallrate. Eine Untersuchungsgruppe trug normale Straßenkleidung, die andere gelbe Warnwesten. Der Untersuchungszeitraum betrug mehrere Monate. Das Ergebnis: Die Probanden, die Warnwesten trugen, waren in 47 Prozent weniger Unfälle – und 55 Prozent weniger Unfälle mit motorisierten Fahrzeugen – involviert. Die Ergebnisse einer anderen großen dänischen Studie machen Hoffnung: Demnach ist die Zahl der Radfahrer in Dänemark in den vergangenen zwanzig Jahren um zehn Prozent gestiegen. Gleichzeitig ging die Zahl der Unfall-Verletzungen zurück: Sie liegt nun um 55 Prozent unter dem Niveau von 1998. Noch deutlicher wird dies in der Hauptstadt Kopenhagen: Auf 30 Prozent mehr Radverkehr kommen 33 Prozent weniger Verletzungen. Es gibt demnach einen ‚Safety-in-Numbers-Effekt‘: Je mehr Menschen Radfahren, desto sicherer wird es – zumindest, wenn die dafür nötige Infrastruktur vorhanden ist. Diese Studie zeigt zudem: Wer regelmäßig Rad fährt, hat eine 21 Mal höhere Wahrscheinlichkeit für eine bessere Gesundheit als dafür, auf dem Rad jemals eine Verletzung zu erleiden. //



Grafik: Tim Koneczka Foto: J. Amann





LESERBRIEF

DIE AUSWIRKUNGEN VON LONG-COVID FÜR EINEN LEISTUNGSSPORTLER

„Long Covid, Fatigue-Syndrom, diese Begriffe hört und liest man in letzter Zeit immer wieder. Man nimmt es nur am Rande wahr, bis es einen selbst erwischt. Und mich hat es erwischt. Unerwartet und mit voller Wucht. Ich, Manuel Karger, bin 35 Jahre alt, verheiratet und Vater einer zweijährigen Tochter. Am 24. Dezember 2020 wurden meine Frau und ich Corona positiv getestet. So landeten wir über die Weihnachtsfeiertage für zwanzig Tage in Quarantäne. Am 14. Januar wurde ich zum zweiten Mal positiv getestet, am 28. zum dritten Mal. Es ging mir von Tag zu Tag schlechter. Ich bin Leistungssportler, und trainiere normalerweise 13 bis 16 Stunden pro Woche. Ich bin Triathlet und Athletik-Trainer. Nun ließ mich mein Körper völlig im Stich. Meine Symptome: Kopf-, Muskel-, und Gelenkschmerzen, Brennen in der Brust, Schwindel-Attacken, Durchfall, Konzentrationsprobleme, Schlafstörungen und Erschöpfung. Bis zum 15. März wurde ich krankgeschrieben. Danach versuchte ich den Weg zurück in meine Arbeit zu

finden, aber es ging nicht. Mein Körper und nun auch meine Psyche machten nicht mit. Am 30. März hatte ich eine Untersuchung, die ich selber finanzieren musste. Leider ohne Ergebnis. Es schien so, als könnte man mir dort keine Hilfe anbieten, um die Krankheit zu überwinden. Anfang Mai wurde ich schließlich als Long-Covid-Patient eingestuft. Vermehrte mentale und psychische Probleme reihten sich zu den schon vorhandene Symptomen. Ich suchte immer wieder nach Ansprechpartnern, nach Ärzten, die mir weiterhelfen könnten. Ende Juni hatte ich eine weitere sportärztliche Untersuchung, wieder ohne Ergebnisse und wieder konnte mir niemand helfen. Auf Eigeninitiative versuche ich seitdem, an einer Studie über Long-Covid-Patienten teilzunehmen. Ab Oktober wurde mir nun eine sportpsychologische Reha zugesichert. Nach einer Impfung im Juli stehe ich wieder auf meinen Beinen, aber alle genannten Symptome begleiten mich weiterhin und machen ein normales Leben unmöglich.“ – Manuel Karger, Eckental. //

ADVERTORIAL



VERLOSUNG: RADMARATHON-STARTPLÄTZE

DER KUFSTEINERLAND RADMARATHON: 2000 HÖHENMETER DURCH TIROL - GEWINNSPIEL

„Made for racing“ – mit diesem Motto bewirbt das Kufsteinerland sein Angebot für Rennradfahrer. Das Hauptevent dieser Region ist der Kufsteinerland Radmarathon. In diesem Jahr findet er am 5. September statt. Die atemberaubende Landschaft mit ihren Seen, Dörfern und Gebirgsketten ist ein wesentlicher Bestandteil der fünfjährigen Geschichte des Radmarathons. Drei Strecken ab dem Start- und Zielort Kufstein führen über flachere Passagen und anspruchsvolle Anstiege. Die Zahlen des Radmarathons: 124 Kilometer und mehr als 2000 Höhenmeter. Die Seerunde entspricht weitgehend dem Marathon, lässt jedoch den steilen An-

stieg nach Brandenberg aus. Er ist der „Scharfrichter“ der Langstrecke, seine Zahlen: 3,5 Kilometer und 400 Höhenmeter. Die Seerunde ist 99 Kilometer lang und weist 1400 Höhenmeter auf. Eine Genießerstrecke ist die Panoramarunde, mit 48 Kilometern und 400 Höhenmetern. Kufstein, die Stadt am grünen Inn, hat neben dem Radsport viele kulturelle und genussreiche Momente zu bieten. RennRad verlost zwei Startplätze für den Radmarathon. Alle Informationen finden Sie unter www.radsport-rennrad.de Weitere Informationen zum Kufsteinerland Radmarathon und der Region finden Sie unter: www.kufsteinerland-radmarathon.at

Fotos: Erwin Halden // Hinweis: Die Redaktion behält sich vor, Leserbrief zu kürzen.

engage
by ax-lightness

RennRad
MAGAZIN

PREIS-LEISTUNG

AERO-LAUFRÄDER
7/2020

DIE NEUE GENERATION CARBON-KOMPONENTEN!

Perfekte Ergonomie und Alltagstauglichkeit in Kombination mit erstaunlicher Leichtigkeit und hoher Langlebigkeit – die Carbon-Komponenten von engage by ax-lightness wecken nicht mit einer ausgefallenen Bezeichnung Deine Emotionen, sondern durch ihre technischen Daten!

Carbon Racebar RB-6 Aero
in 3 Breiten | ab 194 g



Carbon Vorbau ST-06
in 5 Längen (90–130 mm) | ab 117 g



Carbon Sattelstütze SP-6
Länge 400 mm | ø 27,2 mm | 163 g



Carbon Laufradsatz 45C
Felgenhöhe 45 mm | 1300 g



Carbon Laufradsatz 62C
Felgenhöhe 62 mm | 1540 g



Mehr Infos findest Du unter
www.benobikes.de

BENObikes

UNSERE EIGENMARKEN:

BENOTTI

engage

ax-lightness

www.benobikes.de