

RennRad

MATERIAL- & TUNING-TIPPS
MEHR KOMFORT
 REIFEN, SÄTTEL, SITZPOSITION, DÄMPFUNG & CO. - LÄNGER FAHREN

TEST: RADKOFFER & -TRÄGER

Alles für den Fahrrad-Transport:
 Heckträger, Rad-Taschen & Co.

16 Seiten zusätzlich: Top-Einheiten für alle

EXTRA: TRAININGS-PLÄNE

Effizienter trainieren: Zeitfahren
 Bergauf & Co. – mehr Leistung

DOLOMITEN & TOP-TOUREN

Alpen, Korsika und mehr: Pässe
 Höhenmeter & Traum-Strecken

TEST: LAUFRÄDER & PEDALE

Powermeter, Bekleidung, Räder
 und mehr monatelang getestet

REPORT: RADMARATHONS

Top-Event: Geheimtipp in Italien
 – Piemont & Strecken-Tipps



KOMFORTRÄDER

RADTEST: 13 MARATHON-MODELLE AB 2499 € - VON CUBE, CERVÉLO, GIANT, SCOTT & CO.



0 4

4

196209

208203

0 4

4

196209

208203

GRAN FONDO

3RIDES

SÜDLICHE WEINSTRASSE

25 APRIL 2026

JETZT ANMELDEN



👉 www.3rides.de 📱 [@3rides](#) 🌐 [/3rides](#) 📍 [/clubs/3rides](#)



RADMARATHONS, KOMFORT-RENNRÄDER & -TUNING

5,82 Kilogramm wiegt das Baldiso E3 – und ist dennoch ein komfort-orientiertes Endurance-Modell. Es ist eines von 13 Rennrädern, die wir für diese Magazin-Ausgabe ausführlich getestet haben. Sie alle sind auf einen möglichst hohen Fahrkomfort und eine Top-Langstreckentauglichkeit ausgerichtet. Einst galten solche Endurance-Modelle oft als schwer und wenig agil. Doch diese Zeiten sind vorbei. Die Gattungsbegriffe Ausrichtungsgrenzen im Rennradmarkt verschwimmen immer mehr. Komfort auf dem Rad ist unter anderem durch eine gewisse Dämpfung definiert, durch die Sitzposition, durch die Ausstattung und mehr. Der häufigste Fehler, den Hobbyradsportler begehen, ist: Nicht optimal auf dem Rad zu sitzen – oftmals zu „tief“, zu gestreckt, zu rennorientiert. Der dauerhafte Komfort beim Fahren ist auch ein wichtiger Leistungsfaktor. Wie man diesen mit einfachen Methoden und Material-Optimierungen verbessert, zeigen wir auf unseren Komfort-Tuning-Extra-Seiten in diesem Magazin. Ein zweiter Schwerpunkt dieser Rennrad-Ausgabe ist das Thema Erleben – bei Rad-Reisen und Radmarathons. Wir berichten von einem der schönsten, aber hierzulande recht unbekannten Berg-Marathons überhaupt und von Traum-Strecken auf Korsika und in den Dolomiten. Dem dritten großen Schwerpunkt widmen wir sogar 16 Gratis-Extra-Seiten: Trainings-Tipps, -Einheiten und -Pläne für alle.

David Binnig

DAVID BINNIG | CHEFREDAKTEUR



ZAHLEN DES MONATS

5,82

KILOGRAMM



wiegt das Baldiso E3, das leichteste Rad des aktuellen Testfelds. Den Radtest finden Sie ab der **SEITE 60**.

5000

HÖHENMETER



absolvierte unser Protagonist beim Stoneman Dolomiti. Die Reportage aus den Dolomiten beginnt ab der **SEITE 14**.

14



Alpen-Marathon: 193 Kilometer & 5000 Höhenmeter. Mythische Pässe, Natur und Selbsterfahrung – der Stoneman Dolomiti im Selbstversuch. Report & Touren

46



Mehr Komfort: Lange fahren ohne Schmerzen und Leistungsverluste – Laufräder, Reifen, Sättel & Co.

96



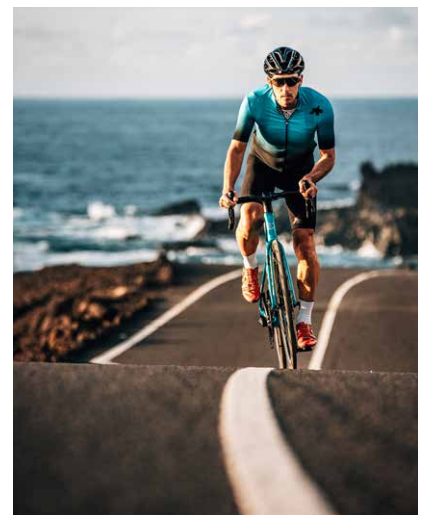
Training-Spezial: Reha-Phasen & Formaufbau

60



Radtest: 13 Komfort-Rennräder im Vergleich – mit Modellen von Lapierre, Benotti, Storck & Co.

Titelbild: Jens Scheibe
Ort: Lanzarote, Spanien



Fotos: Gideon Heede, Sportgraf, Etienne Schoemann, Cor Vos

INHALT

AUSGABE

4 / 2026



ERFAHR-EN

Auftakt: Menschen, Szene, Geschichten 8

News, Termine, Leitartikel: Fahrrad-Infrastruktur und Deutsche Bahn – Verfall, Versagen & Verspätung

Dolomiten: 193 Kilometer & 5000 Höhenmeter 14

Mythische Pässe, Natur und Selbsterfahrung. Der Stoneman Dolomiti im Selbstversuch & Tourentipps

Radmarathon: Geheimtipp – Pässe & Natur 24

Der Granfondo La Fausto Coppi ist einer der schönsten Radmarathons überhaupt. Reportage, Pässe & Touren

Korsika: Meer, Wälder, Berge, Ruhe & Sonne 36

Die französische Insel bietet Radsportlern viel – sie ist aber noch ein Geheim-Tipp. Report & Strecken-Tipps

Mehr Komfort: Tuning-Tipps, Sitzposition & Co. 46

Lange fahren ohne Schmerzen und Leistungsverluste: Tipps für mehr Komfort – Laufräder, Reifen, Sättel & Co.

TEST & TECHNIK

Neuheiten: Laufräder, Allround-Reifen & mehr 56

Cannondales neues SuperSix Evo im ersten Test, Laufräder von Aerycs und neue Reifen von Schwalbe

Radtest: Komfort-Modelle ab 2499 Euro 60

13 Endurance-Rennräder im großen Vergleich: Mit Modellen von Lapierre, Benotti, Storck, Festka & Co.

Test: Rad-Transport – Taschen, Koffer & Träger 76

Zehn Transportsysteme im Test: Funktionen, Handling und Preis-Leistung. Plus: Montage- & Verpack-Tipps

Dauertest: Laufräder, Bekleidung & mehr 88

Laufräder von Mavic, Powermeter-Pedale von Favero und Rad-Bekleidung über Monate hinweg getestet

TRAINING

Auftakt: Wissen, Tipps & Fitness-Rezept 94

Studie: Sport & Mental-Training. Plus: Rezept – Essen wie die Red-Bull-Bora-Hansgrohe-Profis

Training-Spezial: Reha-Phasen & Formaufbau 96

Neu- und Wiedereinstiege nach Verletzungen und Krankheiten. Interview, Trainings-Tipps & -Pläne

Radmarathon-Training: frühe Saison-Ziele 106

Im März und April nehmen Viele an ihren ersten Rennen der Saison teil. Einblicke & Tipps für die Vorbereitung

PELOTON

Frühjahrs-Klassiker: Strecken & Favoriten 108

Paris-Roubaix, Lüttich-Bastogne-Lüttich und Co. – Historie, Anstiege, Favoriten & Teams

Profi-Portrait: Saisonziele & Sprints 114

Stürze, Verletzungen, Comebacks und Ziele: der Sprinter Pascal Ackermann im Portrait

REISE

Deutsche Weinstraße: Radrennen, Ruhe, Hügel 120

Die Südliche Weinstraße in Deutschland bietet viel. Radmarathon-Strecken, Naturtipps und Top-Touren

St. Pölten: Hügel, Flusstäler & Alpen-Panoramen 124

Anstiege, ruhige Straßen & Natur: Niederösterreichs Landeshauptstadt ist eine Top-Radsport-Destination

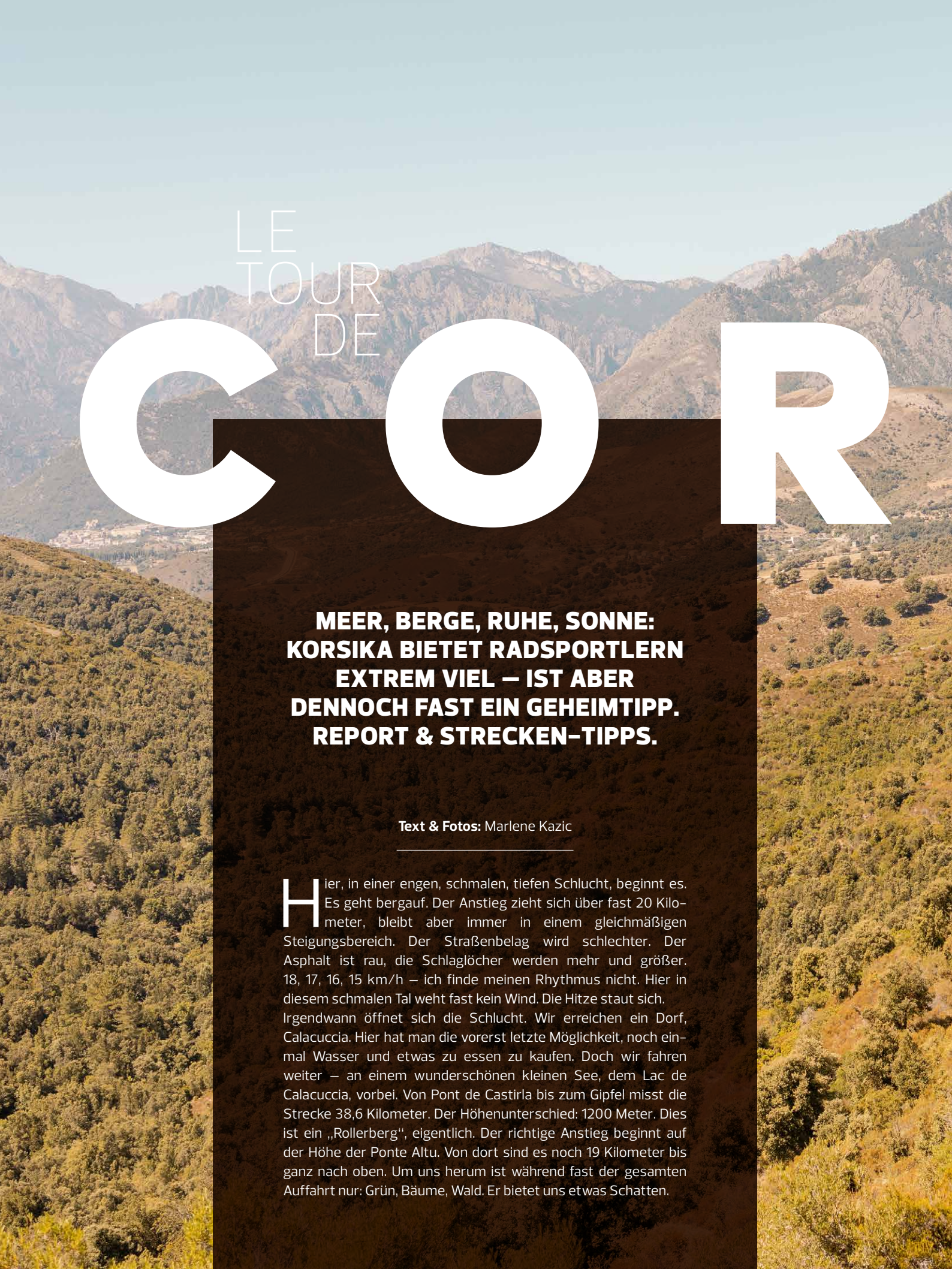
Impressum Seite 119

DOLOMITEN

RVK



**193 KILOMETER UND FAST 5000
HÖHENMETER DURCH EINE
TRAUM-LANDSCHAFT: MYTHISCHE
PÄSSE, NATUR, RUHE UND
SELBSTERFAHRUNG. DIE STRECKE
DES STONEMAN DOLOMITI ROAD
FORDERT – UND BIETET – VIEL.
REPORTAGE & TOUREN-TIPPS.**



LE TOUR DE COR

**MEER, BERGE, RUHE, SONNE:
KORSIKA BIETET RADSPORTLERN
EXTREM VIEL – IST ABER
DENNOCH FAST EIN GEHEIMTIPP.
REPORT & STRECKEN-TIPPS.**

Text & Fotos: Marlene Kazic

Hier, in einer engen, schmalen, tiefen Schlucht, beginnt es. Es geht bergauf. Der Anstieg zieht sich über fast 20 Kilometer, bleibt aber immer in einem gleichmäßigen Steigungsbereich. Der Straßenbelag wird schlechter. Der Asphalt ist rau, die Schlaglöcher werden mehr und größer. 18, 17, 16, 15 km/h – ich finde meinen Rhythmus nicht. Hier in diesem schmalen Tal weht fast kein Wind. Die Hitze staut sich. Irgendwann öffnet sich die Schlucht. Wir erreichen ein Dorf, Calacuccia. Hier hat man die vorerst letzte Möglichkeit, noch einmal Wasser und etwas zu essen zu kaufen. Doch wir fahren weiter – an einem wunderschönen kleinen See, dem Lac de Calacuccia, vorbei. Von Pont de Castirla bis zum Gipfel misst die Strecke 38,6 Kilometer. Der Höhenunterschied: 1200 Meter. Dies ist ein „Rollerberg“, eigentlich. Der richtige Anstieg beginnt auf der Höhe der Ponte Altu. Von dort sind es noch 19 Kilometer bis ganz nach oben. Um uns herum ist während fast der gesamten Auffahrt nur: Grün, Bäume, Wald. Er bietet uns etwas Schatten.

KORSIKA

SE

A photograph of three cyclists riding on a gravel path in a rural landscape. The cyclist in the center is wearing a black long-sleeved jersey and a white helmet. The cyclist on the left is wearing an orange vest over a black long-sleeved jersey and a black helmet. The cyclist on the right is wearing an orange vest over a black long-sleeved jersey and a black helmet. The path is surrounded by green grass and a line of bare trees in the background under a cloudy sky.

MEHR KOMFORT

**LANGE FAHREN OHNE SCHMERZEN UND
LEISTUNGSVERLUSTE – DAS IST, WAS VIELE
RADSPORTLER WOLLEN. PERFORMANCE UND KOMFORT
MÜSSEN SICH NICHT AUSSCHLIESSEN. DOCH WELCHE
KOMFORT-INVESTITIONEN LOHNEN SICH WIRKLICH?
BEISPIELE, DATEN & MATERIAL-TIPPS.**

ENDURANCE

KOMFORT & LANGSTRECKEN





TRANSPORT



**POWERMETER-
PEDALE,
LAUFRÄDER,
RADBEKLEIDUNG
UND MEHR IM
DAUERTEST.
VERARBEITUNG,
GEWICHT,
FUNKTIONALITÄT,
HALTBARKEIT & CO.**

Text: D. Binnig, S. Pusch, F. Böna, C. Rechberger Fotos: Alex Faedda, C. Rechberger, Redaktion

DAUERTEST

FAVERO ASSIOMA PRO RS-2

Preis: 687,82 Euro

Die Assioma Pro RS sind die leichtesten Rennrad-Powermeter-Pedale auf dem Markt. Ein Pedal wiegt laut dem italienischen Hersteller 124,8 Gramm. Dies sind rund 25 Gramm weniger als beim Vorgänger Assioma Duo-Shi und entspricht etwa dem Gewicht eines rein mechanischen Shimano-Dura-Ace-Pedals. „R“ steht für „Road“, „S“ für den Shimano-SPD-SL-Standard und „2“ für die beidseitige Messung. Optional sind die Pedale mit einseitiger Messung erhältlich – zudem gibt es ein Upgrade-Kit auf das beidseitige System. Im Lieferumfang enthalten sind unter anderem SPD-SL-Cleats, ein Duo-USB-C-Ladekabel mit Magnetsteckern, Achsenspacer, eine Kurzanleitung und ein Wartungsskit. Das „Herzstück“ des Pedals bildet der nach dem IP67-

DAUERTEST

Schutzstandard vollständig gekapselte Achskörper aus Luftfahrtstahl, der die Dehnmessstreifen, die gesamte Elektronik und den wiederaufladbaren Lithium-Akku enthält. Beim Vorgänger waren diese Komponenten teils noch in einem „Pod“ zwischen dem Pedalkörper und Achsgewinde untergebracht. Die Neukonstruktion soll laut Favero Aussetzer eliminieren, die durch fehlerhafte Verbindungen zwischen Platinen und wechselbaren Batterien auftreten können. Zudem kann bei Beschädigungen der rein mechanische Pedalkörper aus einem carbonfaserverstärkten Technopolymer und Edelstahl kostengünstig getauscht werden. Auch ein Wechsel auf den Favero-Pro-MX-Pedalkörper für SPD-MTB-Cleats ist mit wenigen Handgriffen möglich. Durch den Wegfall der Pods konnte der Q-Faktor von 65 auf 53 Millimeter reduziert werden. Bei der Elektronik setzt Favero auf das herstellereigene „IAV Power System“ mit einem Drei-Achsen-Gyroskop, das eine Messgenauigkeit von ± 1 Prozent gewährleisten soll – auch bei ovalen

STÜRZE REHA & COME BACKS

Text: Sebastian Weinert **Fotos:** Cor Vos, Familie Hollmann

67 km/h, es geht bergab, durch eine Rechts-links-Kurvenkombination – dann, in einer Sekunde, passiert es: Vor und neben ihm rutschen mehrere Fahrer weg und schliddern über den glatten Asphalt. Er lenkt, bremst – und bleibt auf dem Rad. „Im Nachhinein wäre es super gewesen, wenn ich da mitgestürzt wäre“, sagt er später. Die Straße ist glatt wie Eis. Es hatte zuvor lange nicht geregnet, hier im Süden Italiens. Durch den Regen bildet sich auf dem Asphalt eine schmierige Schicht, die fast so rutschig ist wie Seife. Es ist Mitte Mai. Dies ist die sechste Etappe des Giro d'Italia 2025. Sie führt über 227 Kilometer von Potenza nach Neapel. 155 Kilometer davon haben die Fahrer hinter sich. Dann passiert es. Es ist eine Sekunde, die ein ganzes Leben ändert – und es fast beendet. Er berührt die Bremse – und sofort verlieren die Reifen seines Rennrads den Grip. Doch er reagiert optimal: Bremse loslassen, Position auf dem Sattel verändern, gegensteuern. Er fährt weiter. Bis in eine Ortschaft einfährt. Wie schnell er ist, weiß er in dem Moment nicht. Erst Monate später sieht er die Daten auf seinem Rad-computer: 67 km/h. In jenem Moment verliert er die Kontrolle über sein Rad. Es schlittert nach rechts bis über den Straßenrand. Und knallt ungebremst gegen ein Straßenschild – von fast 70 km/h auf null innerhalb weniger als einer Sekunde. Es gibt keine Chance, zu reagieren, kein Abfangen, kein Wegrollen. Nur der Aufprall. Er schlägt zuerst mit dem Arm ein. Der wird nach hinten weggeklappt. „Ich konnte nichts machen. Nicht wegdrehen, nicht abstützen.“ Dann liegt er da. Neben einer Straße in Süditalien.

Verletzung & Behandlung

An seinem Körper ist kein Blut zu sehen, keine Schürfwunden, keine offenen Brüche. Erst später im Krankenhaus zeigt sich die Realität: Sein Arm ist mehrfach gebrochen. Das Becken: ein Trümmerbruch. Der rechte Oberschenkel hat einen Teil des Beckenknochens abgesprengt, dabei wurde der Nerv eingeklemmt, der das gesamte Bein versorgt. Das rechte Bein ist neurologisch ausgefallen. Plötzlich geht es nicht mehr um seinen Beruf, das Radfahren. Nicht um die Saison. Nicht um die Karriere. „Irgendwann war klar, dass es um das normale Leben geht. Das ist es, worauf man in dem Moment hoffen muss.“ Er wird in die nächstgelegene Klinik, nach Neapel, gebracht. Sie ist groß, voll, laut und schmutzig. „Das ist kein Krankenhaus, in dem man länger als unbedingt nötig liegen möchte.“ An das Radrennen-Fahren oder die Rehabilitationsphase ist noch nicht zu denken. Er ist ganz unten – auf der Skala der Gesundheit und der Form. In einem gewissen Ausmaß kennen fast alle ambitionierten Athleten das wieder Aufbauen müssen. Krankheiten, Verletzungen oder auch beruflich oder familiär bedingte Auszeiten gehören für Sportler dazu. In einer trainingsintensiven Ausdauersportart wie dem Radsport kann schon eine kurze Ausfallzeit zu einem spürbaren Formabfall führen, wie etwa eine Metaanalyse von Zheng et al. zeigt. Bereits nach einer Woche ohne gezieltes Training sinkt die maximale Sauerstoffaufnahme, VO₂max, messbar. Besonders betroffen sind die Mitochondrien, die „Kraftwerke der Zellen“, deren Leistungsfähigkeit bereits nach wenigen Tagen deutlich abnimmt. Jeder Reha- und



JURI HOLLMANN

JURI HOLLMANN STÜRZTE SCHWER – UND ARBEITET SICH WIEDER ZURÜCK IN FORM. VERLETZUNGEN, KRANKHEITEN, NEU- UND WIEDEREINSTIEGE: ALLES ZUR REHA-PHASE UND ZUM FORMAUFBAU – INTERVIEW, TRAININGS-TIPPS & -PLÄNE.





KLAS

FLACHE, HÜGELIGE UND BERGIGE EINTAGESRENNEN: DIE FRÜHJAHR-S-KLASSIKER SIND FÜR VIELE DIE HIGHLIGHTS DER SAISON. DIE RENNEN UND DIE FAVORITEN IM ÜBERBLICK.



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

Zu zweit fahren sie an der Spitze: der Niederländer Mathieu van der Poel und der Slowene Tadej Pogačar. 45 Kilometer sind es noch bis ins Ziel des wohl berühmtesten Frühjahrs-klassikers des Jahres: Paris-Roubaix. Van der Poel gewann das Rennen bereits 2023 und 2024 und siegte in den Wochen zuvor bei Mailand-Sanremo und der E3 Saxo Classic. Pogačar gewann im Vorfeld die UAE Tour, die Flandern-Rundfahrt und Strade Bianche. Bei dem Kopfsteinpflaster-Klassiker ist er jedoch zum ersten Mal in seiner Profi-Karriere am Start – er, der leichtgewichtige Berg- und Grand-Tour-Fahrer. Der Untergrund, der dieses Rennen definiert, besteht teils aus rutschigem, dreckigem und mehrere Jahrhunderte altem Kopfsteinpflaster. Die einzelnen Steine sind unterschiedlich hoch und die Abstände zwischen ihnen teils mehrere Zentimeter breit. Auf diesem Untergrund mit einem Rennrad zu fahren, ist die Hölle. Daher kommt auch der inoffizielle Name dieses Rennens: die Hölle des Nordens. Van der Poel ist der Favorit und will hier zum dritten Mal in Folge gewinnen. Doch Pogačar kann mit ihm mithalten – und sogar immer wieder attackieren. Es ist ein Duell auf Augenhöhe zwischen den wohl besten Radsportlern der Gegenwart. Noch 38 Kilometer bis ins Ziel. Pogačar steuert eine Rechtskurve falsch an, kommt von der Strecke ab – und stürzt. Es ist kein schwerer Sturz, doch seine Kette verklemmt sich. Bis er wieder auf dem

Rad sitzt und weiterfahren kann, hat van der Poel rund 20 Sekunden Vorsprung. Als Pogačar etwa 18 Kilometer später nach einem Defekt sein Rad wechseln muss, wächst sein Rückstand weiter an – es ist die Entscheidung. Van der Poel gewinnt zum dritten Mal in Folge, Pogačar wird bei seiner Paris-Roubaix-Premiere Zweiter. Auf Platz drei: der Däne Mads Pedersen vom Team Lidl-Trek. Alle fünf „Monumente“ des Radsports – Mailand-Sanremo, die Flandern-Rundfahrt, Paris-Roubaix, Lüttich-Bastogne-Lüttich und Il Lombardia – wurden 2025 entweder von Tadej Pogačar oder Mathieu van der Poel gewonnen.

Paris-Roubaix & Flandern-Rundfahrt

2024 siegte nur bei Mailand-Sanremo ein anderer Fahrer: van der Poels Teamkollege Jasper Philipsen. Der Belgier wird wohl auch 2026 wieder bei den flachen Eintagesrennen um den Sieg mitfahren. Doch die absoluten Top-Favoriten für die Frühjahrs-klassiker heißen auch in diesem Jahr wieder Tadej Pogačar und Mathieu van der Poel. Daneben gelten erneut Remco Evenepoel und Mads Pedersen als Top-Sieg-Kandidaten. Der 30-jährige Däne wurde 2025 hinter Pogačar Zweiter bei der Flandern-Rundfahrt. Zudem gewann er Gent-Wevelgem und das Trikot des besten Sprinters beim Giro d'Italia. Bei der E3 Saxo Classic war nur Mathieu van der Poel schneller. Sein mittlerweile deutsches

SIKER



Team Lidl-Trek hat sich vor der Saison deutlich verstärkt. Unter anderem kam der Deutsche Max Walscheid neu ins Team. Der starke Sprinter und Zeitfahrer soll Pedersen zukünftig vor allem in der Ebene unterstützen. Zudem gibt es mit Albert Withen Philipsen, 19, ein Top-Talent in der Mannschaft. Für die hügeligen Ardennenklassiker hat das Team zudem mit dem Dänen Mattias Skjelmose einen weiteren sehr starken Fahrer. Der 25-Jährige gewann im vergangenen Jahr das Amstel Gold Race und schlug dabei im Sprint Tadej Pogačar und Remco Evenepoel. Der Belgier, nun im Team Red Bull-Bora-Hansgrohe, gilt bei vielen schweren Rennen als Pogačars großer Rivale. Für weitere Überraschungssiege bei den Ardennenklassikern könnten auch junge Fahrer wie Juan Ayuso, Romain Grégoire, Lenny Martinez, Thibau Nys, Kevin Vauquelin, Jan Christen oder das französische Ausnahmetalent Paul Seixas sorgen. Das belgische Team Soudal Quick-Step, das einst jahrelang die Klassiker dominiert hatte, wird sich nach dem Wechsel von Remco Evenepoel wieder deutlich mehr auf die Eintagesrennen im Frühjahr konzentrieren. Siegchancen hat hier etwa der Belgier Jasper Stuyven, der 2021 unter anderem Mailand-Sanremo gewann. Er kommt vom Team Lidl-Trek. Neu im Team ist auch der Niederländer Dylan van Baarle, der 2022 Paris-Roubaix und 2023 den Omloop Het Nieuwsblad gewann. 2022 wurde er Zweiter bei der Flandern-Rundfahrt. Für das Team

Visma-Lease a Bike wird wohl auch in diesem Jahr der Belgier Wout van Aert der Fahrer mit den größten Sieg-Chancen bei den Frühjahrsklassikern sein. In Top-Form kann der 31-Jährige, theoretisch, bei jedem Klassiker um den Sieg mitfahren. In den vergangenen Jahren gewann er unter anderem die E3 Saxo Bank Classic, Mailand-Sanremo, das Amstel Gold Race, Gent-Wevelgem und die Strade Bianche. Der Franzose Christophe Laporte sowie der erst 20-jährige Brite Matthew Brennan sind zwei weitere Fahrer im niederländischen Team, die um ein Top-Ergebnis mitfahren könnten. Die Zahl der deutschen Siege bei den Frühjahrsklassikern ist überschaubar: Nur zwölf Mal fuhr bei den Monumenten ein deutscher Fahrer als Erster über den Zielstrich. Fünf Siege erzielte allein Erik Zabel, der viermal Mailand-Sanremo gewann. Zuletzt war John Degenkolb erfolgreich, der 2015 sowohl Mailand-Sanremo als auch Paris-Roubaix gewann. Der inzwischen 37-jährige Fahrer des Teams Picnic PostNL musste nach einem schweren Sturz bei der Flandern-Rundfahrt 2025 auf sein Lieblingsrennen Paris-Roubaix verzichten und gab erst im August sein Comeback. Die Wahrscheinlichkeit für weitere deutsche Siege bei einem der Monumente ist in diesem Jahr eher gering. Doch die eine große Frage für die Klassiker-Saison 2026 lautet wohl ohnehin: Wer soll die beiden „Überfahrer“ Pogačar und van der Poel schlagen? //

NEUE ALTE ZIELE

PASCAL
ACKERMANN

41 PROFI-RENNEN GEWANN PASCAL ACKERMANN BISHER. ER IST DEUTSCHLANDS TOP-SPRINTER. VON STÜRZEN, VERLETZUNGEN, COMEBACKS UND GROSSEN ZIELEN.

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

Als er vor fast zehn Jahren bei der WM in Katar Silber im Straßenrennen der U23-Klasse gewann, war sein Weg vorgezeichnet. Pascal Ackermann wurde im Folgejahr Profi im deutschen Team Bora-Hansgrohe – und entwickelte sich zum Top-Sprinter. Seitdem gewann er 41 Radrennen, unter anderem drei Etappen des Giro d'Italia. Heute ist der Pfälzer 32 Jahre alt – und am Beginn eines neuen Kapitels seiner Karriere. Er wechselte – nach schwierigen Jahren – vor der Saison zum australischen Team Jayco AlUla. „Hier will ich mein Ziel, eine Tour-de-France-Etappe zu gewinnen, unbedingt noch verwirklichen“, sagt er. Seine Chancen auf große Siege wird er wohl erhalten. Denn nachdem der sechsmalige Grand-Tour-Etappengewinner Dylan Groenewegen die Equipe verlassen hat und zum neuen UCI-Pro-Team Unibet Rose Rockets wechselte, ist der deutsche Neuzugang

neben Michael Matthews der einzige Top-Sprinter der Equipe. Das eröffnet ihm alle Möglichkeiten, denn er weiß die komplette Mannschaft hinter sich – so auch die beiden anderen deutschen Profis im Team, Jasha Sütterlin und Felix Engelhardt. „Jayco ist genau das, was ich will.“ Zudem trifft Ackermann bei der Equipe auf seinen früheren Trainer Christian Schrot, mit dem er schon zu Beginn seiner Karriere eng zusammengearbeitet hat. Bevor Schrot sich viele Jahre lang um das Bora-Hansgrohe-U19-Team kümmerte, betreute er als Trainer individuell einige junge Talente wie Ackermann. Dieser holte schon früh Siege. Er besuchte das Heinrich-Heine-Gymnasium in Kaiserslautern, eine Eliteschule des Sports. In der Juniorenklasse wurde er auf der Bahn deutscher U19-Meister im 1000-Meter-Zeitfahren sowie im Teamsprint. Von 2013 bis 2016 fuhr er für das Rad-Net-Rose-Continental-Team und wurde unter anderem deutscher U23-Meister auf der Straße. Im Jahr danach wurde er World-Tour-Profi. Schon 2018 gehörte er zu den Top-Fahrern: Er gewann je eine Etappe des Critérium du Dauphiné und der Tour de Romandie und wurde deutscher Straßenmeister. Von da an ging es weiter bergauf.

Das Rennrad Wintertraining ePaper



**236
SEITEN**



Jetzt im Shop



RennRad

IMPRESSUM

Verlag

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

Geschäftsführer

Paul von Schubert, Nico Martin, Hartmut Ulrich
HRB 193731 AG München
BVA BikeMedia ist ein Unternehmen der Gundlach Gruppe Bielefeld.
RennRad wurde 2003 gegründet und erscheint im 23. Jahrgang.

Chefredakteur

David Binnig

Produktionsleitung/CvD

Jörg Gleichmar

Redaktionskontakt

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

Redaktion

Christina Kapp, Frederik Böna, Silvio Pusch

Fotoredaktion

Jürgen Amann, Gideon Heede

Lektorat

Sabine Stalujanis, Amelie Böna, Jessica Gleichmar

Layout

Ludwig Bestler | Wort & Satz | www.ludwigbestler.de

Marketing & Vertrieb

Jochen Rabe

Mediaberatung

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

Es gilt die Anzeigenpreisliste 2026.

Anzeigenverwaltung

Jörg Gleichmar
sales@bva-bikemedia.de

Nationalvertrieb

PARTNER Medienservices GmbH, Stuttgart

Kundenservice

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

Erscheinungsweise, Abonnements und Bezugspreise

RennRad erscheint mit jährlich zehn Ausgaben.

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

Einzelpreis: **PRINT** 8,20 Euro (bei Versand ab Kundenservice zzgl. 2,- Versand); **DIGITAL** 6,50 Euro

Miniabo: 3 aktuelle Hefte für 20,00 Euro (nur Inland)

Jahres-Abo: **PRINT + DIGITAL** 110 Hefte für 80,- Euro (Inland);
110,- Euro (Ausland) inkl. Versand; **DIGITAL** 60,- 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

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

Rad
fahren

Rad
elektro

RadMarkt



Scorpion fx 26

**Der Gepäck-Champion
mit den drei Rädern**



Auf ganz großer Tour mit endlos viel Gepäck: Radreisen waren schon immer eine Domäne von Liegerädern. Der **Scorpion fx 26** von HP VELOTECHNIK ist der neue Champion in dieser Disziplin mit bis zu 63 Kilogramm Gepäck in neun Taschen. Machen Sie das kippstabile Trike mit dem himmlisch bequemen Sitz und dem eingebauten Panoramablick zu Ihrem Favoriten. Und wenn Sie Ihren Lastesel noch lässiger bewegen wollen, wählen Sie einfach einen von vier Motoren aus unserem Baukastensystem!

**Fordern Sie Ihr kostenloses
Liegerad-Infopaket gleich an!**

HP
VELOTECHNIK

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

**Pflegen,
Reinigen,
Schmieren
mit**

BRUNOX®



VIDEO:



WWW.BRUNOX.DE

Erhältlich im Fachhandel!

GRENZLAND

SONNE, WÄRME, HÜGEL UND RADRENNEN – DIE SÜDLICHE WEINSTRASSE IN DEUTSCHLAND BIETET VIEL. EINBLICKE, DER 3RIDES GRAN FONDO UND TRAUM-TOUREN.

Text: Stefan Schwenke **Fotos:** Léon van Bon, Pexels

Wir fahren heute zum dritten Mal über die Grenze – und in die Berge. Hinein in die nördlichen Vogesen. Rund vier Kilometer auf französischem Staatsgebiet später geht es schon bergauf. Der Anstieg beginnt in Wissembourg. Es geht hinauf zum Col du Pigeonnier, dem Taubenschlag-Berg. Die schmale Straße führt von der Oberrheinischen Tiefebene in die Nordvogesen. Der Pass trennt zudem einen Teil des Pfälzer Waldes vom Hochwald, der schon zu den Vogesen gehört. Die Auffahrt ist 5,4 Kilometer lang und, typisch für die Region, gleichmäßig steil. Es geht 272 Höhenmeter bergan. Die Durchschnittssteigung: rund fünf Prozent. Die Gegenauffahrt von Lembach aus ist mit 8,2 Kilometern länger, aber auch deutlich flacher. Oben hat man etliche Optionen: Hoch, runter, hoch, runter – oder flach in den Tälern. Die Straßen sind meist schmal und oft leer. Wir Radfahrer haben die Waldwege und Mini-Pässe oft fast für uns. Die Strecke führt uns weiter – durch den wunderschönen Parc naturel régional des Vosges du Nord. Wir fahren gen Süden. Wenige Kilometer weit, bis zum Örtchen Lembach. Hier beginnt der nächste Anstieg unserer Tour: der Col du Pfaffenschlick. Seine Daten: 5,5 Kilometer und rund 175 Höhenmeter. Auch dies ist kein „Bergmonster“, doch es ist die Masse an Hügeln, Rampen und Cols, die einen müde macht. Das Nordelsass und die südliche Weinstraße auf deutscher Seite sind ein besonderes Radrevier. Ruhiger. Natürlicher. Abwechslungsreicher.

Täler & Hügel

Westlich der Weinstraße, im Wasgau und im südlichen Pfälzerwald, werden die Sträßchen teils noch schmalere, die Anstiege kürzer, aber oft steiler. Etwa die Nothweilerer Höhe, die von Bundenthal aus 3,2 Kilometer lang ist, 154 Höhenmeter aufweist und unruhig zu fahren ist. Aus dem Lautertal startend ist die Auffahrt fast zwei Kilometer länger, aber sehr viel flacher. Wir genießen die kurzen Abfahrten, die Täler, die autofreie Zeit. Unsere Tour im Grundlagenbereich ist fast schon meditativ. Unser Touren-Ausgangspunkt ist der Ort, an dem die Deutsche Weinstraße beginnt: das Deutsche Weintor in Schweigen-Rechtenbach. Dies ist unser Fixpunkt für Grenzgänge – hin und zurück. Denn Frankreich liegt nur rund 100 Meter entfernt. Fährt man in die eine Richtung, ist es recht flach, in der anderen wird es immer hügeliger. Am nächsten Tag rollen wir gen Norden, in die Weinberge in Richtung Bad Bergzabern. Täler, Hügel, Weinberge, Wald – die Landschaft rund um die Südliche Weinstraße ist geprägt von kurzen Anstiegen, flachen Übergängen, ständigen Rhythmuswechseln und viel Ruhe. Eine andere Tour führt uns durch das Trifelsland. Heute geht es darum, Höhenmeter zu sammeln. Rund um Annweiler kann man viele längere Anstiege des Pfälzerwaldes abfahren. Die Auffahrt zum Trifels, gleich vom Ortsrand aus, ist rund 7,3 Kilometer lang und weist rund 200 Höhenmeter auf. Oben gibt es kein Weiterkommen, denn dies ist eine Sackgasse. Die Burg Trifels liegt auf einem Hügel, auf einer Höhe von rund 490 Metern über dem Meer. Einstmals residierte

3RIDES GRAVEL WINTERBERG



der deutsche Kaiser Friedrich I. Barbarossa oft hier. Der englische König Richard Löwenherz war hier einst eingekerkert. Auf dem Rückweg biegen wir – nach etlichen weiteren Hügeln – westlich von Bad Bergzabern ab und sind bald wieder fast allein auf der Straße. Wir fahren hinauf zum Hirzeckhaus. Von Birkenhördt aus geht es neun Kilometer mit 330 Höhenmetern bergan. Exakt dieselben Daten weist auch ein anderes Highlight dieser Tour und der gesamten Region auf: die Auffahrt zum Hermersbergerhof. Dieser liegt auf 540 Metern über dem Meer und ist damit die am höchsten gelegene dauerhaft bewohnte Siedlung der Pfalz. Danach geht es gen Norden in Richtung Kaiserslautern oder gen Westen nach Pirmasens. Doch wir fahren wieder zurück in den Süden. Von der Südlichen Weinstraße aus erscheinen Deutschland und Frankreich als ein zusammenhängendes Trainingsrevier – mit etlichen Möglichkeiten und Touren-Optionen. Flach, wellig, hügelig, meditativ. Die Gegend bietet viel Abwechslung, viel Wald und Ruhe, um die eigenen Batterien wieder aufzuladen.

Elsass & Pfalz

Erstmals wird hier in der Weinregion in diesem Jahr auch ein Rennen der UCI Gran Fondo World Series ausgetragen. Am Samstag, dem 25. April, wird am Deutschen Weintor der 3RIDES Gran Fondo Südliche Weinstraße gestartet. So neu das Qualifikationsrennen für die Radmarathon-WM ist, so bewährt ist die Organisation des Events, denn das Rennen rund um Schweigen-Rechtenbach gibt es bereits seit einigen Jahren: Der „Grand Prix Südliche Weinstraße“ findet im April zum fünften Mal statt. Auch diese Rennstrecke ist ein Grenzgang: 15 Kilometer weit geht es durch Frankreich. Die Daten des gesamten Rennens: etwa 100 Kilometer mit rund 640 Höhenmetern. „Die Strecke ist nicht nur landschaftlich ganz besonders, sondern auch für die Zuschauer spannend. Denn nach einer Auftaktrunde geht es nochmals durch den Start-Ziel-Bereich. Das ist perfekt, um das Renn-geschehen auch hautnah mitzuverfolgen“, sagt Björn Müller, der Chef der 3Rides-Event-Serie. An der Südlichen Weinstraße ist der Radsport auch eine Familiensache. Der Organisator des GP, Andreas Gensheimer, hat diese Aufgabe von seinem Vater Berthold übernommen. Der hat schon in den 1980er Jahren



RAD-BUNDESLIGA

Die Rad-Bundesliga ist die wichtigste nationale Rennserie im deutschen Straßenradsport. Über mehrere Wertungsläufe hinweg fahren Continental-Teams, Landesverbandsmannschaften und Vereinsfahrer um Punkte. Gefahren wird auf anspruchsvollen Kursen in ganz Deutschland – von klassischen Rundstreckenrennen über selektive Mittelgebirgsprofile bis hin zu technisch fordernden Stadtkursen. Die Bundesliga-Läufe sind in der Regel klassische Straßenrennen mit 120 bis 180 Kilometern Länge, je nach Kategorie und Profil. Hinzu kommen Rundstreckenrennen mit mehrfach zu fahrenden Anstiegen, die das Feld schnell zerpfücken. Punkte gibt es für die Tagesplatzierungen, oft auch für Zwischensprints oder Bergwertungen. Ergänzt wird die Bundesliga durch Kriteriumsrennen, die vor allem in Innenstädten ausgetragen werden. Hier stehen kurze, schnelle Runden, enge Kurven und permanente Positionskämpfe im Mittelpunkt. Kriterien sind weniger lang, dafür extrem intensiv. Geprägt sind sie von hohen Durchschnittsgeschwindigkeiten und vielen Wertungssprints. Wir haben mit Andi Mayr einen der besten deutschen Kriteriumsfahrer bereits ausführlich vorgestellt. Das große Portrait finden Sie in der RennRad-Ausgabe 5/2024.



einen Großen Preis der Deutschen Weinstraße mitorganisiert. „Das war das erste Radrennen, bei dem ich mal in einem Begleitauto mitfahren durfte“, erinnert sich Andreas Gensheimer. Heute ist er als UCI-Kommissär vor allem bei Bahnrennen im Einsatz. So war er unter anderem 2024 Jurypräsident bei der Bahnrad-WM in Kopenhagen und bei den Olympischen Spielen in Paris. Als Experte ist er zudem ehrenamtlicher Referent für den Bahnrad-sport in der Technischen Kommission Rennsport beim nationalen Verband German Cycling. Zunächst wurde der Große Preis der Südlichen Weinstraße als Rad-Bundesliga-Rennen ausgetragen. Dann kam zwei Jahre später auch ein Jedermann-Rennen dazu. Zur ersten Austragung kamen 200 Teilnehmer – 2025 waren es bereits 400 Starter. In diesem Jahr sollen es – nicht zuletzt aufgrund der Aufnahme in die UCI Gran Fondo World Series – nochmals deutlich mehr werden. „Ich wollte ein Rennen, das selektiv ist und ins Frühjahr passt, aber keine ganz großen Berge beinhaltet“, sagt Andreas Gensheimer. So ver-

zichtete er bei der Streckenplanung bewusst auf das Einbauen der längeren Anstiege des Pfälzerwaldes. Die Charakteristik des Rennens und des Gran Fondo Südliche Weinstraße wird damit von kleinen, aber gut ausgebauten Straßen durch die Weinhügel definiert. Auch eine kürzere Strecke, die rund 50 Kilometer mit 310 Höhenmetern umfasst, wird im Rahmen des Events angeboten. Diese Runde führt nicht über die französische Grenze. Dies ist der Langstrecke vorbehalten. „Diese Idee hatten wir schon von Anfang an. Aber es ist besser, solche Ideen Schritt für Schritt umzusetzen. Also haben wir mit der Bundesliga begonnen und die Organisation und das Programm dann nach und nach erweitert. Die Zusammenarbeit mit den französischen Behörden ist gut, aber auch kompliziert. Allein wäre es unmöglich, das umzusetzen. Normalerweise werden in Frankreich für kleinere Rennen keine Straßen gesperrt, aber für uns schon.“ Die Region ist eben ein besonderer Ort der Grenzerfahrungen – und der Ruhe, der Natur, der Hügel und des Waldes. //

3RIDES GRAN FONDO SÜDLICHE WEINSTRASSE

Der 3Rides Gran Fondo Südliche Weinstraße findet in diesem Jahr am 25. April statt. Der Start- und Zielort ist das Deutsche Weintor in Schweigen-Rechtenbach. Der 100 Kilometer lange Rundkurs mit gut 600 Höhenmetern führt durch die Weinberge der Südpfalz und für rund 15 Kilometer auch über französisches Staatsgebiet. Die Strecke ist technisch, sehr abwechslungsreich – und auch landschaftlich besonders.

Der 3Rides Gran Fondo ist ein Qualifikationsrennen für die UCI-Gran-Fondo-WM. Die besten 25 Prozent jeder Altersklasse qualifizieren sich für die Weltmeisterschaften. Alle Informationen zur Strecke sowie die Online-Anmeldung gibt es unter:

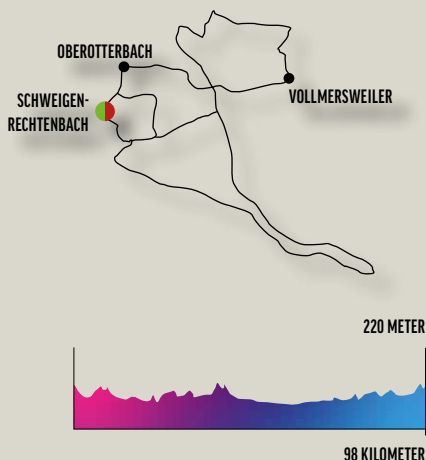
www.3rides.de

TOP-TOUREN

3RIDES-RADMARATHON-STRECKE

Startort: Schweigen-Rechtenbach
Distanz: 98 Kilometer
Anstieg: 640 Höhenmeter

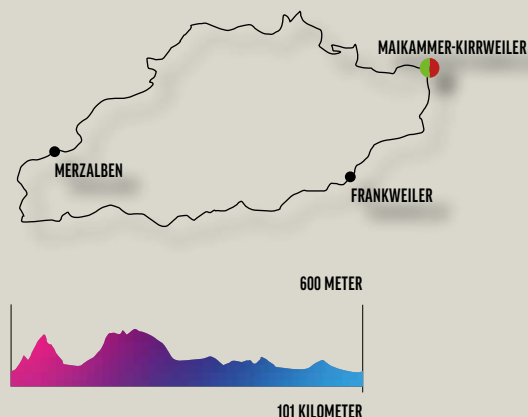
GPS-Link:
<https://tinyurl.com/3ridessw26>



WEINBERGE-TOTENKOPFSTRASSE

Startort: Maikammer-Kirrweiler
Distanz: 101 Kilometer
Anstieg: 1300 Höhenmeter

GPS-Link:
www.tinyurl.com/totenkopfstrasse



Reif für die Insel oder bereit für mehr?

CBR

COSTA BLANCA RADSPORT

Get on (y)our bikes and ride!

*Mehr Touren, mehr Gegend, mehr Training, mehr Erlebnis.
 Mehr geht nicht!*



ANSTIEGE &

RENNRAD REISE

**ETLICHE HÜGEL, LANGE FLACHSTÜCKE,
FLUSSTÄLER, ALPEN-PANORAMEN UND
VIEL RUHE – DIE REGION UM DAS
NIEDERÖSTERREICHISCHE
ST. PÖLTEN BIETET RADSPORTLERN
LANDSCHAFTLICH EXTREM VIEL.
EINBLICKE & TOUREN-TIPPS.**



AUSBLICKE

Text: Frederik Böna **Fotos:** Jens Scheibe

Es geht bergauf. Schon wieder. Laut meinem Radcomputer sind es noch 300 Meter bis zur Kuppe des Anstiegs. Ich gehe aus dem Sattel – und sprinte los. 600, 700, 800 Watt – ich werde immer schneller. Ein paar Sekunden später ist der Anstieg vorbei – und ich rolle in einen kleinen Ort. Dessen Name: St. Corona. Während der Pandemie habe ich immer wieder von der 400-Einwohner-Gemeinde im südlichen Niederösterreich gehört, auch in einigen deutschen Medien wurde über den Ort berichtet. Das Ortsschild war in dieser Zeit vermutlich eines der berühmtesten Fotomotive in ganz Niederösterreich. Schon damals wurde aber teilweise auch davon berichtet, dass das Dorf normalerweise vor allem als Wallfahrtsort bekannt und der Heiligen Corona gewidmet ist, die als Schutzpatronin gegen Seuchen gilt. Jetzt, im September 2025, interessiert die Corona-Pandemie, gefühlt, niemanden mehr. Dennoch halte ich kurz am Ortsschild an und mache ein Foto.

Stadt & Natur

Etwa zwei Stunden zuvor bin ich in der niederösterreichischen Landeshauptstadt St. Pölten gestartet. Bisher kenne ich St. Pölten nur vom Vorbeifahren mit dem Auto, wenn ich auf dem Weg nach Wien oder ins Burgenland war. Jetzt bin ich zum ersten Mal mit dem Rennrad für drei Tage hier. Rund 60.000 Menschen leben in St. Pölten. Damit ist die Stadt, die vor allem für ihre Mischung aus barocker und moderner Architektur bekannt ist, die achtgrößte Österreichs. In der Nacht hat es geregnet, die Straßen sind noch nass und es ist kühl. Doch schon bei meinem ausgiebigen Frühstück im Cityhotel Design & Classic sehe ich, wie sich die Sonne immer mehr gegenüber den dichten Wolken durchsetzt. Eine Regenjacke nehme ich daher gar nicht erst mit. Ich möchte heute die Gipfeltour Wienerwald fahren. Deren Daten: 122 Kilometer, 1680 Höhenmeter. Die Tour beginnt auf dem Traisental-Radweg. Von meinem Hotel aus bin ich in etwa fünf Minuten dort. Der Radweg ist breit und in einem sehr guten Zustand. Nach ein paar Minuten verlasse ich auf ihm die Stadt – und bin, gefühlt, sofort mitten auf dem Land. Um mich herum: Stille. Ich höre nur das Surren meiner Kette und das Zwitschern einiger Vögel. Auch wenn um mich herum kaum Bäume sind, bin ich mittlerweile schon im Wienerwald. Kurz nach der Marktgemeinde Pyhra, nach etwa zehn Kilometern, geht es zum ersten Mal bergauf. Der Anstieg ist nur etwas mehr als einen Kilometer lang und auch seine Steigung ist mit 4,5 Prozent im Durchschnitt recht moderat. Ich nutze ihn, um meine noch etwas müden und kalten Beine „aufzuwecken“. Etwa acht Kilometer später biege ich von der Landstraße links ab auf einen schmalen, aber gut asphaltierten Güterweg – und sehe eine Wand vor mir. Der Hegerberg ist mit etwa 2,8 Kilometern schon etwas länger. Vor allem aber ist er extrem steil. Mein Radcomputer zeigt immer wieder mehr als 15 Prozent Steigung an.

VORSCHAU

RENNRAD 5 | 2026

ERSCHEINUNGSTERMIN:
7. APRIL



ALLROAD- & LEICHTGEWICHTS-GRAVELBIKES

Schnell, robust und vielseitig – Allroad- und Gravelräder von Scott, Argon 18, BMC, Seka, Stevens & mehr im großen Vergleichstest.



24-STUNDEN-RENNEN – TOUREN, TRAINING & ERLEBNIS 8848 HÖHENMETER IN BERLIN

Die Arkenberge sind bis zu 122 Meter hoch. Hier fand ein sehr spezielles Everesting statt. Erlebnis-Report, Regions- und Touren-Tipps.



MODELLE VON CYCLITE, EVOC, FIDLOCK, ZÉFAL UND CO. TEST: BIKEPACKING-TASCHEN

Robust, leicht, wasserdicht und vielseitig: 32 kompakte Taschen für Bikepackingtouren im Test. Funktionen, Volumen & Preis-Leistung.



WANN, WAS, WIEVIEL: ESSEN, REGENERATION, FITNESS ERNÄHRUNG & RAD-LEISTUNG

Rezepte, Tipps, Studien, Beispiele und mehr: Wie ernähren sich die Profis? Kohlenhydrate, Proteine, Supplemente & Co. – eine Anleitung.

Fotos: Gideon Heede/Günther Prose, Drew Kaplan, Adobe Stock



www.radsport-rennrad.de



[rennradmagazin](#)



[radsportmagazinrennrad](#)

“

„Es ist fantastisch, ihm zuzusehen. Er ist ohne Zweifel der größte Querfeldeinfahrer aller Zeiten.“

Wout van Aert über Mathieu van der Poel nach dessen 8. WM-Titel im Cyclocross.

*GRAVEL
STAGE RACE*

3RIDES

**GRAVEL WINTERBERG
17-19 JULY 2026**

JETZT ANMELDEN



 www.3rides.de  [/3rides](https://www.instagram.com/3rides)  [/3rides](https://www.facebook.com/3rides)  [/clubs/3rides](https://twitter.com/clubs/3rides)

BERGE & TEMPO: **TRAININGSPLÄNE FÜR BERUFSTÄTIGE**

RennRad

16 SEITEN
**EFFIZIENT
TRAINIEREN**
EXTRA



BIS 8 ODER 14 TRAININGS-STUNDEN – **AUSDAUER & SPRINTS**

