

RennRad



REZEPTE: BESSER ESSEN

Lecker & gesund: Tipps für den Alltag und mehr Leistung

Der härteste Deutschlands

EXTREM-RADMARATHON

260 Kilometer & 4700 Höhenmeter in der Rhön

EFFIZIENTES TRAINING

Wenig Zeit, großer Effekt: Abnehmen mit Intervallen

DAUERTEST: KLEIDUNG

Westen, Armlinge, Beinlinge, Schuhe & mehr im Härtestest

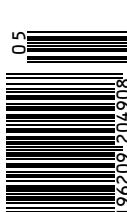
TOUREN: ALPENPÄSSE

Großglockner & Gravelrace durch die Schweizer Berge



TEST: 12 RÄDER MIT SCHEIBENBREMSEN - VON CANYON, SPECIALIZED & CO.

DISC-RÄDER





TESTS



David Binnig
Chefredakteur

Mit dem Thema Scheibenbremsen an Rennrädern verhält es sich in etwa wie mit dem Thema FC Bayern: Man ist entweder Befürworter oder Gegner – neutral ist so gut wie niemand. Die Vor- und Nachteile des Disc-Systems haben wir in der RennRad bereits mehrfach dargelegt. Fakt ist, dass der Marktanteil der Disc-Rennräder wächst. Die Rad-Hersteller entwickeln ihre Produktlinien immer stärker in diese Richtung. Schon deshalb gehört es zu unseren Aufgaben als Fachmagazin, diesem Segment Beachtung zu schenken – und die neuen Disc-Modelle unter objektiven Gesichtspunkten zu testen. Im aktuellen Radtest decken wir fast alle Preisbereiche ab. Daneben widmen wir uns in einem Dauertest-Spezial auf zehn Seiten Radbekleidung und Komponenten – und stellen heraus, wie sich diese nach je hunderten oder tausenden Testkilometern gehalten haben. In dem anderen großen Test dieser Ausgabe geht es um die wichtigste Verbindung zwischen Mensch und Maschine: den Sattel. Wir haben Top-Modelle für alle Fahrertypen getestet und sprechen Empfehlungen aus. Unsere Reportagen drehen sich um „nahe Abenteuer“ – um Fluchten aus dem Alltag und Herausforderungen auf dem Rad, die für viele machbar und gut erreichbar sind: so etwa ein Gravel-Etappenrennen in der Schweiz und der Selbstversuch beim wohl härtesten Radmarathon Deutschlands in der Rhön. Für alle, die große Ziele haben, bieten wir zudem wieder etliche Trainingspläne und -ideen sowie viele leckere und gesunde Rezepte für Sportler.

26



76



90



52



Titelbild: Campagnolo
Ort: Calonge, Spanien



INHALT

AUSGABE 5 | 2019

JEDERMANN

Auftakt: Menschen, Szene, Geschichten 10

Startplatz-Verlosung Rad-Marathon Tannheimer Tal
Leitartikel: Doping und Spitzensport

Schweiz extrem: Durch Eis und Schnee 16

180 Kilometer und 2750 Höhenmeter in drei Tagen.
Mit dem Gravelbike durch die Schweizer Berge

Deutschlands härtester Radmarathon 26

Langstrecken-Klassiker im Mittelgebirge: 250 Kilometer durch die Rhön. Eine Selbsterfahrung

Reportage: So entsteht ein Carbonrahmen 40

Made in Germany: ax-lightness produziert Rahmen und Komponenten in Deutschland. Ein Werksbesuch

TESTSTRECKE

Auftakt: Neuheiten und erste Tests 46

Erste Testeindrücke: Campagnolo Super Record EPS, News von Biehler, KYZR, Ekoi, BBB und UYN

Test: 12 Rennräder mit Scheibenbremsen 52

Ob Allrounder oder Race-Maschine: 12 aktuelle Disc-Räder ab 2499 Euro im großen Test

Dauertest: Bekleidung für den Frühling 66

Westen, Armlinge, Beinlinge, Jacken: Produkte für die Übergangszeit, über Monate hinweg getestet

Kaufberatung: 13 Sättel im Test 76

Mehr Komfort: Worauf Sie beim Sattelkauf achten sollten. Sättel für alle Fahrertypen im Test

TRAINING

Auftakt: Tipps und Rezepte 86

Studie: Radfahren produziert Glückshormone
Plus: Rezept – Essen wie die Tour-Profis

Wissen: Mehr Kraft & Leistung 88

Neues aus der Wissenschaft: Wie Quereinsteiger zu erfolgreichen Radprofis wurden

Intervalle & Abnehmen: Trainingspläne 90

Wie man Intervalltraining richtig einsetzt. Plus: Pläne und Einheiten für alle Fahrertypen

Besser essen: Tipps für mehr Leistung 96

Gesund, einfach, lecker, schnell: 17 Rezepte für eine gute Sportler-Ernährung

Trainingsplan: Saisonziel Radmarathon 104

Experten-Tipps eines Ötztaler-Siegers.
Plus: Trainingsplan für Hobbysportler

Berg-Tour: Saisonbeginn im Sauerland 106

Das größte Jedermann-Team Deutschlands startet in die neue Saison. Einblicke & Touren

PELOTON

Impressionen: Strade Bianche 108

Das Rennen auf „weißen Straßen“ existiert erst seit 2007 – und ist doch bereits ein Klassiker

News & Termine 110

Neuigkeiten aus dem Profi-Radsport: Talente und Stars, plus Renntermine im Mai

Ausblick: Der Giro d’Italia 2019 112

Etappen über legendäre Anstiege: Mortirolo, Gavia, Manghen. Der Giro verspricht ein Spektakel

Schweizer Erfolge: Nachwuchstalente 114

Die neue Generation Schweizer Radsportler und ihr Trainer im Porträt: Erfolgsgeschichte

Training: Der deutsche Bahnvierer 118

Vier Fahrer, 4000 Meter: Hinter den Kulissen des deutschen Bahnvierers. Trainingseinblicke

REISE

Der Höchste: Touren um den Großglockner 124

32 Kilometer und fast 2000 Höhenmeter auf der Hochalpenstraße bergauf: Touren und Ausblicke

Rennradcamp im Alpbachtal 129

Vier Tage Sport und Genuss im Herzen Tirols – an der Seite von Eurosport-Moderator Karsten Migels

Vorschau: Endurance-Rennräder im Test 130

Für die Langstrecke: 10 Marathon-Räder

Impressum Seite 122

GEWINNEN
EIN PLATZ IM
PROFI-TEAM
KATUSHA-
ALPECIN

KREUZ

U

180 Kilometer und 2750 Höhenmeter in drei Tagen. Auf unbefestigten Wegen – über Schnee und Eis: Das Etappenrennen „Tortour Gravel“ in der Schweiz bringt Mensch und Material an ihre Grenzen. Eine Selbsterfahrung.



ND

QUER





MITTEL

G E B I R G E



260 Kilometer, 4700 Höhenmeter – in der Mitte Deutschlands: Den Rhön-Radmarathon gibt es seit 30 Jahren. Tradition und Erlebnis: 400 Kilometer an einem Wochenende. Der Report.

PLÖTZLICH PROFI



DER TRAUM VOM RADPROFI:
KATUSHA SPORTS UND RENNRAD MACHEN IHN WAHR.
WIR SUCHEN DEN SUPER STAGIAIRE:
DER GEWINNER ERHÄLT EINEN „PRAKTIKUMSPLATZ“
IM SPITZENTEAM KATUSHA-ALPECIN.



CASTING

Es ist eine einmalige Chance: Seite an Seite mit Marcel Kittel – im gleichen Team, im gleichen Trikot, im gleichen Rennen. Wir zeigen den Weg dorthin. Und geben Trainings-Tipps der Profis. Einblicke.

Welcher junge Rennfahrer träumt nicht davon? Davon, das Trikot eines der ganz großen Teams zu tragen? Davon, im Teambus zu sitzen, auf dem Weg zur Startlinie eines Profi-Rennens? Und welcher Hobbysportler fragt sich nicht: Wie wird man eigentlich Radprofi? Wie trainieren die Profi-Athleten? Wie ernähren sie sich? Wie laufen Leistungs- tests ab? Wie Taktik-Besprechungen? Massagen? Abendessen? All diese Fragen werden in diesem Sommer beantwortet werden – denn Katusha Sports sucht einen Fahrer, der all dies selbst erleben will. Der selbst Teil des WorldTour-Teams Katusha-Alpecin werden will. Der das Leben eines Radprofis leben will. Der zusammen mit Stars wie Marcel Kittel trainieren und Radrennen fahren will. Radrennen wie die Deutschland-Tour.

Diesen Such- und Auswahlprozess sowie die Rennen, Trainingseinheiten, Tests werden wir von RennRad begleiten – und so allen die Möglichkeit geben, hinter die Kulissen des Profiradsports zu blicken. Im Zuge dieser Suche nach dem „Super Stagiaire“, also dem „Profi-Praktikanten“, werden wir immer wieder Tipps und Aktionen bieten, die für Hobbysportler aller Leistungs- und Altersklassen wertvoll sein können. Katusha Sports sorgt so nicht nur dafür, dass der Traum eines jungen Sportlers in Erfüllung geht, sondern auch dafür, dass sehr viele Amateur- und Freizeit-Athleten ungekannte Einblicke erhalten. Und somit hoffentlich auch Inspiration und Motivation.

Der Weg zum Radprofi ist lang, hart und voller Entbehrungen. Und er wird in Deutschland immer schwieriger. Die Zahl der Etappen- und Straßenrennen sinkt seit Jahren kontinuierlich. Doch junge Talente brauchen die Rennen, sie brauchen die Wettkampfhärte, um sich zu entwickeln. Katusha Sports und RennRad geben einem Amateur- oder U23-Fahrer die Möglichkeit, als Stagiaire für das WorldTour-Team Katusha-Alpecin zu fahren. Stagiaires sind eine Art Praktikanten, die gemäß den UCI-Regularien einen Teamvertrag bekommen und als offizielle Teamfahrer bei Profi-Rennen starten dürfen. In einem mehrstufigen Bewerbungsprozess suchen Katusha Sports und Renn- Rad den geeigneten Kandidaten. Doch parallel dazu bieten wir von RennRad im Rahmen dieser Kooperation auch noch weiteren Nutzwert für alle Radfahrer: Trainingspläne, Ernährungstipps – oder Verlosungen, wie jene eines Katusha-Trikot-Hosen-Sets im Wert von 320 Euro auf der folgenden Seite.

Profi vs. Nicht-Profi

Statistisch gesehen trainiert ein Radprofi jährlich zwischen 1000 und 1350 Stunden und fährt zwischen 80 und 150 Rennen. In seiner Karriere kommt er durchschnittlich auf 400.000 bis 600.000 Kilometer. Sein Herz wiegt mit 500 Gramm 200 Gramm mehr als das Herz eines normalen Menschen. Pro Herzschlag pumpt es 150 Milliliter Blut durch die Arterien, fast doppelt so viel wie ein normales Herz. Profis können auf dem Rad eine Stunde lang eine Dauerleistung zwischen 400 und 450 Watt leisten, normale, gesunde Menschen gleichen Alters nur 170 Watt.*

* Quelle: Achim Schmidt, DSHS Köln



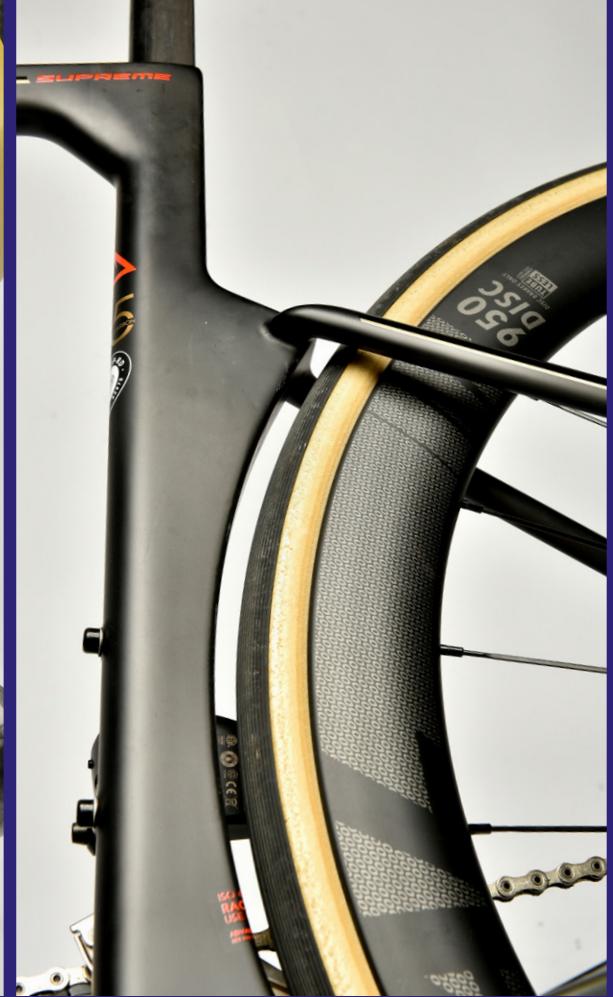
MADE IN GERMANY



Text: Volker Buchholz

Fotos: Buchholz, ax-lightness

Wie entsteht ein 700-Gramm-Carbonrahmen?
Die Modelle von ax-lightness werden nicht in
Fernost, sondern in Niedersachsen produziert
– seit Kurzem in einem neuen Werk in
Duderstadt. Einblicke in die Produktion.



SYSTEM-FRAGE

Immer mehr Hersteller setzen auf Scheiben- statt auf Felgenbremsen. Welche Vor- und Nachteile haben Räder mit Disc-Bremsen? Zwölf aktuelle Modelle ab 2499 Euro im Test.

Text: D. Binnig, J. Fährmann, D. Götz **Fotos:** J. Amann

Das Jahr 2013 markierte den Anfang eines neuen Typus von Rennrädern – jenen mit Scheibenbremsen. 2013 stellten sowohl Shimano wie auch Sram ihre für Rennräder entwickelten hydraulischen Scheibenbremssysteme vor. Zwar geriet erst Sram und wenig später auch Shimano aufgrund von Problemen mit den Bremsscheiben in die Kritik. Doch heute nimmt der Disc-Rennräder-Marktanteil immer weiter zu. Die Meinungen unter Rennradfahrern dazu gehen jedoch weiterhin auseinander. Zu schwer, zu teuer, eine aufwendigere Wartung und kaum erforschte Risiken bei Stürzen, so lauten die wesentlichen Einwände der Disc-Gegner. Die Befürworter hingegen argumentieren etwa mit einer höheren Bremsleistung, weniger Felgenverschleiß und den neuen Möglichkeiten beim Laufradbau, die sich durch die Disc ergeben würden.

Pro und Contra

Sechs Jahre nach der Markteinführung sind die Argumente pro und contra Scheibenbremsen in Teilen noch immer aktuell. Doch die gegenwärtige Situation hat sich verändert. Im Profi-Peloton ist die Disc nach anfänglicher Skepsis längst angenommen und weitgehend akzeptiert. Profiteams wie Bora-Hansgrohe, Katusha-Alpecin oder Trek-Segafredo sind in dieser Saison fast ausschließlich auf Disc-Rennrädern unterwegs.

Mit unserem Test von zwölf Disc-Rennrädern zeigen wir fast die gesamte Bandbreite des Disc-Rennradmarktes. Im Testfeld ist etwa ein Komfort-Modell vertreten, der Schwerpunkt liegt jedoch auf den Aero-Race-Rennräder, die im Test fast durchweg sehr gut abschneiden. Dass ein Disc-Rennrad auch preis-leistungsstark sein kann, zeigt unter anderem das Radon Spire 9.0, das mit seinem Spagat aus Agilität und Langstreckentauglichkeit punktet. Seine Ausgeglichenheit macht es zu einem guten Angebot in der Preisklasse bis 2500 Euro. Auch wenn man festhalten muss, dass viele Felgenbremsmodelle dieses Preisniveaus deutlich weniger als die knapp acht Kilogramm des Spire auf die

Waage bringen. Zur selben Preisklasse gehört in diesem Testfeld auch das Merida Scultura Disc 6000. Für 2599 Euro bekommt der Käufer ebenfalls ein gutes und stimmiges Angebot. Beim Merida liegt der Fokus jedoch klar auf dem Faktor Komfort. Das Gesamtgewicht von rund 8,5 Kilogramm ist etwas hoch geraten. Wie leicht ein Rennrad mit Scheibenbremsen sein kann, zeigt ein Modell vom anderen Ende des Preisspektrums, dem oberen: Das S-Works Tarmac Disc von Specialized wiegt in der Rahmengröße 56 nur 6,75 Kilogramm – und liegt damit sogar knapp unter dem UCI-Gewichtslimit von 6,8 Kilogramm. Diese Leichtigkeit hat leider ihren Preis. Für das Rad wird eine fünfstellige Eurosumme fällig. Hinsichtlich des Handlings auf der Straße zählt das Tarmac Disc jedoch zu den Top-Modellen am Markt. Eine komplette Neuentwicklung stellt das Benotti Fuoco Aero Disc dar. Es überzeugte mit einer hohen Tretlagersteifigkeit und einem hohen Komfort. Ähnliche Komfortwerte lieferte auch das KTM Revelator Lissé. Den Österreichern gelingt damit ein bemerkenswerter Einstieg in das wachsende Segment der Aero-Rad-Modelle. Mit Simplon ist zudem ein weiterer österreichischer Hersteller im Test vertreten. Das durch seinen „gespaltenen“ Vorbau sehr auffällige Simplon Pride überzeugte unsere Tester jedoch nicht nur wegen seiner aerodynamischen Details, sondern auch wegen seines für ein Aero-Rad erstaunlich geringen Gewichts. Einen Carbonrahmen, der auf Maß gefertigt wurde, stellte die junge bayerische Radmarke Einhorn zum Test zur Verfügung: Das Rad fällt nicht nur durch seine goldene Lackierung auf. Als einziges Testrad ist das Einhorn mit einer neuen Zwölffach-Schaltgruppe von Campagnolo ausgestattet. Diese überzeugte voll. Wird die Disc also zukünftig mittelfristig die einzige Brems-Option für Rennradfahrer sein? Angesichts der Nachfrage nach Felgenbremsmodellen in der Preisklasse bis 2000 Euro scheint dies eher unwahrscheinlich. Das Mehrgewicht für Disc-Bremsen ist hier derzeit noch recht hoch. Im Bereich der Top-Räder hingegen ist der Trend offensichtlich. //



DAUERTEST

ÜBER GANG

Die ersten Ausfahrten in Kurz-Kurz – doch auf vielen Touren wird es noch immer kalt. Produkte für die Übergangszeit und das ganze Jahr im Dauertest über mehrere Monate hinweg: Armlinge, Beinlinge, Westen und mehr.

Text: Y. Achterberg, D. Binnig, J. Fährmann, D. Götz, J.

Leefmann, Y. Mayer, W. Voit



REGEN UND KÄLTE

Das Material der BBB-Beinlinge namens Coldshield Legwarmers, ein Polyamid-Elasthan-Mix, ist sehr weich und flexibel. Das macht sie sehr anschmiegsam. Da das Innere aufgeraut ist und an einen Fleecestoff erinnert, liegt das Material sehr angenehm auf der Haut. Die Stoffbahnen sind anatomisch vorgeformt, was sich in einer sehr guten Passform bemerkbar macht. Sie wurden durch vierreihige Flachnähte verbunden. Diese sind auch bei langen Ausfahrten kaum zu spüren. Sie schmiegen sich an die Haut an, ohne zu reiben. Für den dauerhaft guten und engen Sitz sind auch die doppelseitigen, also innen und außen liegenden Silikonbündchen am oberen Abschluss verantwortlich. Sie verhinderten effektiv jedes Verrutschen, können jedoch teilweise etwas einengen. Trägt man die Beinlinge unter der kurzen Radhose, dann haften diese Abschlüsse somit sowohl auf der Haut als auch am Hosenmaterial. Unten gibt es keine Silikonabschlüsse, was im Test aber nicht negativ auffiel. Das gebürstete Carvico-Vuelta-Gewebe dämmt Wärme und sorgt dafür, dass die Beinlinge einen breiten Temperaturbereich abdecken: Selbst Fahrten bei rund fünf Grad sind noch möglich. Bei über 18, 19, 20 Grad könnte der Stoff „zu warm“ sein. Selbst leichtem Regen hält das wasserabweisende Material eine Weile, jedoch nicht dauerhaft, stand. Ein Plus: Die dezenten reflektierenden Elemente erhöhen die Sichtbarkeit und somit die Sicherheit im Straßenverkehr.

Preis: 44,95 Euro

- + Breiter Einsatzbereich
- + Wärmeisolation
- + Passform
- + Preis-Leistung



KLEINE HELFER

Den optimalen Einsatzbereich der Sportful-Knielinge legt schon ihre Länge nahe: Sie überzeugten bei Temperaturen von mehr als 14 Grad Celsius und Trockenheit, vor allem bei Fahrten mit höherer Intensität oder wechselnder Geschwindigkeit durch viele kurze Anstiege und kühle Abfahrten. Gerade in Trainingslagern und bei Radmarathons früh in der Saison waren sie die richtige Wahl. Der Windschutz und die Isolationswirkung sind eher gering, die Atmungsaktivität ist sehr hoch. Auch wenn es wärmer wird, müssen die Knielinge nicht ausgezogen werden. Das spart bei Radmarathons Zeit und Platz in den Trikottaschen. Das Tragegefühl ist überaus angenehm: Die Knielinge sind anatomisch vorgeformt. Aufgrund der Rundum-Strick-Form gibt es im Bereich der Kniebeugung keine Nähte.

Preis: 27,90 Euro

- + Angenehmes Tragegefühl
- + Keine Nähte im Bereich des Kniegelenks
- + Sehr hohe Atmungsaktivität
- Geringer Nässe- und Kälte-Schutz



SONNENSCHUTZ

Gebräunte Haut ist für viele ein angenehmer Effekt des RadSports. Doch setzt man die Haut bei langen Ausfahrten starker Sonneneinstrahlung aus, drohen Schäden durch die UV-Belastung. Eine Alternative zur Sonnencreme können sehr dünne Armlinge sein. Das Modell von Castelli ist mit dem Lichtschutzfaktor 50+ gekennzeichnet, soll aber laut den Labortests des italienischen Herstellers 99,8 Prozent der schädlichen Strahlen abblocken. Vor Wind schützen die dünnen und angenehm zu tragenden Armlinge – Gewicht: nur 35 Gramm – kaum, dafür transportieren sie Schweiß effektiv von der Haut weg – und können dabei sogar kühlten. Der Halt ist dank des beidseitigen Silikonbundes sehr gut. Zudem ist ihr Packmaß extrem klein, so dass sie auch in eine fast volle Trikottasche passen.

Preis: 24,95 Euro

- + Effektiver UV-Schutz
- + Feuchtigkeitsmanagement
- + Sicherer Halt
- Geringer Schutz vor Kälte



TOP PREIS-LEISTUNG

Starke Wärmeleistung ohne Überhitzen: Damit punkteten die sehr günstigen Ekoi-Armlinge bei Übergangstemperaturen im Herbst und im Frühling. Sie bestehen aus Polyamid-Weben, das nur an den Abschlüssen Nähte aufweist. Hier ist das Material jedoch ebenso weich wie sonst überall, es entstanden weder Reib- noch Druckstellen. Auch ohne Gummierung verrutschten die sehr eng anliegenden Armlinge nicht. Je nach Bizepsumfang wählt man zwischen zwei Größen. Sehr überzeugend war der breite doppelagige Abschluss am Handgelenk. Hier sind viele Sportler empfindlich und profitieren von mehr Wärme. Bei nicht zu kaltem Wind und Temperaturen zwischen zwölf und 20 Grad war die Wärmeleistung ebenso gut wie die Atmungsaktivität, die ein Überhitzen verhinderte.

Preis: 14,99 Euro

- + Wärmeleistung bis zwölf Grad
- + Angenehmes Tragegefühl
- + Sehr gute Preis-Leistung
- Kaum Schutz gegen Wind und Nässe



KONTAKT PUNKT



Der Sattel ist die Schnittstelle zwischen Mensch und Material. Er ist das wohl individuellste Bauteil jedes Rennrades. 13 Top-Sättel im Vergleichstest.

Text: Günther Proske

Fotos: Cor Vos, Ralf Glaser

Den Giro d'Italia 2018 gewann: Christopher Froome. Nach einer 80-Kilometer-Solo-Flucht während einer Bergetappe zum Ende der Rundfahrt, mit der er einen Rückstand in eine Führung verwandelte. Es war eine der prägenden Geschichten der vergangenen Rennrad-Saison. Einen Tag zuvor beherrschte ein anderes Thema die Schlagzeilen: die Sitzprobleme des Team-Sky-Kapitäns, die für den vergleichsweise schwachen Auftritt verantwortlich gemacht wurden. Vor der legendären Solo-Flucht hatte der Brite das Sattelmodell gewechselt. Selbst Profis wie Christopher Froome und Vincenzo Nibali haben trotz zehntausender Renn- und Trainingskilometer, Gewöhnung sowie einer optimierten Sitzposition und Materialwahl immer wieder Sitzprobleme – genau wie viele Freizeitathleten, deren Freude am Radsport nicht selten von Problemen an einer der entscheidenden Schnittstellen zwischen Mensch und Material getrübt wird. Das Thema ist komplex, die Lösungsangebote durch unterschiedliche Sattelmodelle und ein Bikefitting, also die Optimierung der Sitzposition, sind vielfältig – und müssen individuell gefunden werden.

„SITZPROBLEME KÖNNEN DIE LEISTUNGSFÄHIGKEIT EINSCHRÄNKEN. AUCH PROFIS SIND BETROFFEN – TROTZ IHRER ERFAHRUNG.“

Sitzposition, Druckverteilung, Passform: Rennrad-Sättel sind speziell, sie unterscheiden sich erheblich von Sätteln für andere Fahrradgattungen. Straßenrad-Sportler haben eigene Ansprüche an ihr Material. Wenn Radsportler mehrere Stunden am Stück auf dem Sattel sitzen, nehmen sie dabei häufig wechselnd verschiedene Positionen ein – das hängt auch vom Streckenprofil und von der gewählten Intensität des Trainings ab. Deshalb sind



BESSERE

Superfood, Slowfood, Functionalfood – und bitte möglichst ohne Gluten, Kohlenhydrate und Kalorien. Ein „Food-Trend“ folgt dem anderen. Ein Überblick für Sportler und eine Rezept-Auswahl: gesund, lecker, einfach, schnell.

Verzicht ist die neue Rolex. Zumindest in manchen Milieus. Ich esse nur Gesundes, darum bin ich – könnte man die seit Jahren zunehmende Bewegung, überspitzt formuliert, zusammenfassen. Zucker, Milch, Brot, Reis, Fleisch, Fisch, Nudeln – immer mehr Menschen verzichten auf immer mehr. Immer mehr zählen ihre Kalorien. Warum? Gesundheit, Aussehen, Leistung, Moral, Distanzierung. Die Motive sind unterschiedlich.

Auf welcher Grundlage? Beim Thema „gesunde“ oder vielmehr „bessere Ernährung“ folgt ein medialer Hype auf den anderen. Oft losgetreten von „Influencern“ oder „Instagram-Models“, teils stehen auch einzelne wissenschaftliche Studien dahinter. Fast immer gibt es andere wissenschaftliche Studien, die zum exakt entgegengesetzten Ergebnis kommen. Die modernen Gurus arbeiten in der Regel mit Dogmen. Diese gilt es zu hinterfragen. Gerade als Sportler. Für Athleten gelten andere Regeln. Auch bei dem Ernährungsthema, über das am meisten diskutiert wird, mit dem am meisten Geld verdient wird: dem Abnehmen. Auch dieses Problem sollten Sportler anders angehen, bedacht. Der „einfachste Weg“ wäre das strik-

te Reduzieren der Kalorien, um schnell Ergebnisse zu erzielen. Doch dieser Ansatz kann bei Athleten nachweislich zum Abbau von Muskelmasse und zum rapiden Leistungsverlust führen.

Weniger Gewicht

In einer Studie mit gut trainierten Soldaten wurden diese 30 Tage lang auf eine strenge Diät gesetzt: Sie nahmen 40 Prozent weniger Kalorien auf. Die Proteinaufnahme: 0,8 Gramm pro Kilogramm Körpergewicht. Die Probanden verloren durchschnittlich 3,3 Kilogramm Gewicht – jedoch waren 1,9 Kilogramm, also 58 Prozent davon, Muskelmasse. Garthe et al. zeigten, dass für Athleten der sanftere, langsamere Ansatz der richtige ist: Als die untersuchten Athleten „nur“ rund 0,7 Prozent des Körpergewichts pro Woche abnehmen sollten und zudem mehrere Krafttrainingseinheiten absolvierten, konnten sogar Kraftzuwächse verzeichnet werden. Zu den weiteren nachgewiesenen negativen Effekten der zu geringen Energieaufnahme zählen etwa eine verschlechterte Erholungsfähigkeit, Koordination und Konzentration, eine erhöhte Verletzungsanfälligkeit, ein größere-



RENNSEN

Text: David Binnig, Johann Fährmann Fotos: Fotolia

res Risiko der Dehydratation – vor allem, wenn man eine ketogene, also kohlenhydratarme Diät durchführt – sowie ein erhöhter psychischer Stress. Zusammenfassend kann man festhalten: Langsamer ist besser. Athleten und trainierte Menschen sollten nicht auf Radikaldiäten zurückgreifen, sondern längerfristig ihre Ernährung umstellen.

Rund 30 Prozent der Erwachsenen nehmen hierzulande regelmäßig Nahrungsergänzungsmittel (NEM) ein. Und so gut wie niemand von ihnen braucht diese Mittel wirklich. Dies zeigten etliche Übersichtsstudien. So konstatierte Hans Braun von der Deutschen Sporthochschule Köln im RennRad-Interview: „Bei einer normalen Ernährung liefern die ‚normalen‘ Lebensmittel alle Nährstoffe, die man braucht. Gesunde Freizeitsportler brauchen für Sport und Alltag keine Nahrungsergänzungsmittel. Das ist die Studienlage.“

Eine Ausnahme bildet etwa das Vitamin D – zumindest im Winter. So zeigten etwa Farrokhyar et al. in einer großen Metaanalyse, dass stattliche 66 Prozent der untersuchten Sportler ein Vitamin-D-Defizit aufwiesen. Zu den natürlichen Lieferanten dieses Vitamins zählen etwa Fettfische, Milchprodukte, Müsli oder Orangensaft. Hier könnte auch der Konsum eines spezifischen NEM angebracht sein. Neben

den Pillen und Pulvern existieren viele weitere „Food-Trends“. Zum Beispiel: Superfoods, ob Goji, Acai, Aloe oder Chia. Wir von RennRad haben bereits in einem älteren Artikel diese sogenannten Superfoods regionalen Lebensmitteln gegenübergestellt und festgestellt: Super ist hier vor allem die Gewinnspanne der Hersteller. Lokale Produkte wie etwa Leinsamen, Zwiebeln oder Rote Bete können in Sachen Inhaltsstoffe, Antioxidantien und Gesundheitseffekt meist locker mit den exotischeren „Superfoods“ mithalten. Und das meist

ALLTAGSTIPPS

- **KAFFEE & TEE:** Filterkaffee und grüner Tee haben sich in zahlreichen Studien als besonders wertvoll erwiesen. Dafür verantwortlich sind unter anderem die enthaltenen Antioxidantien.
- **FISCH:** Eine Empfehlung lautet, zweimal pro Woche Fisch zu essen: etwa Makrele, Lachs oder Hering. Die enthaltenen Omega-3-Fettsäuren können die Entzündungswerte verringern. Große Raubfische wie etwa der Thun sollte man wegen der Schwermetallbelastung eher vermeiden.
- **ÖLE:** Diese sind schnell und einfach in der täglichen Ernährung einsetzbar. Besonders Omega-3-haltig sind etwa Walnussöl mit zwölf Prozent Omega-3-Fettsäuren und Speiseleinöl mit 54 Prozent Omega-3-Fettsäuren.

SPEKTAKEL

Mortirolo, Gavia, Manghen – epische Pässe und Etappen mit mehr als 5000 Höhenmetern: Der Giro d'Italia wird spektakulär.

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

Tom Dumoulin fuhr bergauf, in der Spitzengruppe, im Rosa Trikot des Gesamtführenden, bis er plötzlich rechts in eine Wiese lenkte, anhielt, sein Trikot auszog – und die TV-Kameras wegschwenkten. Zum Glück. Denn den Leader des Giro d'Italia überkam ein extrem dringendes natürliches Bedürfnis. Hinter einem Straßenschild. Diese Szene des Giro 2017 brannte sich ins Gedächtnis der Radsportfans ein. Ebenso wie jener eine Tag, jene 19. Etappe des Giro im Jahr danach. Der Tag, an dem Chris Froome den Giro gewann. Mit einer spektakulären 80-Kilometer-Soloflucht. Dahinter versuchte Dumoulin, der Vorjahressieger, verzweifelt, den Abstand zu verringern. Vergeblich. Zu diesem Duell wird es 2019 nicht kommen. Denn Froome setzt alles dafür ein, seine fünfte Tour de France zu gewinnen. Tom Dumoulin dagegen hat angekündigt, sich wieder auf den Giro zu konzentrieren. Die Italienrundfahrten der Vorjahre waren Epen, Dramen. Der Giro war für den neutralen Zuschauer ohne Frage spannender und actionreicher als die Tour de France.

Konkurrenz

Die Austragung 2019 könnte die Show noch einmal toppen. Denn die Konkurrenz ist enorm – die Konstellation der Favoriten spektakulär. Wir von RennRad gehen davon aus, dass sich vor allem die Teams Sky, Sunweb und Mitchelton-Scott bekämpfen werden. Unseren spekulativen Tipp für die drei Fahrer, die die Podiumsplätze unter sich ausmachen werden, veröffentlichten wir bereits in der vorigen RennRad. Er lautet: Yates, Dumoulin, Bernal. Für Egan Bernal wird es die erste Grand Tour sein, in die er als Kapitän geht. Und das im wohl stärksten Grand-Tour-Team der Welt: Sky. Der Kolumbianer ist erst 22 Jahre alt. Und war in den finalen Bergetappen der Tour de France 2019 der wohl stärks-

te Fahrer des Feldes. Als Helfer seiner beiden Kapitäne, Chris Froome und Geraint Thomas. Die Strecke des Giro d'Italia kommt ihm jedoch nicht völlig entgegen, denn sie enthält drei Zeitfahren. Dennoch gilt: Schon sehr lange vor dem Giro-Start am 11. Mai in Bologna ist die Liste der Favoriten beeindruckend.

Dazu zählt auch der italienische Star Vincenzo Nibali. Er will den Hattrick. Zweimal, 2013 und 2016, hat er seine Heimatrundfahrt bislang gewonnen. Im Vorjahr hat er auf einen Start zugunsten der Tour de France verzichtet, die er nach einem Sturz vorzeitig aufgeben musste. „Der Giro ist mein erstes Ziel in dieser Saison“, erklärte der Bahrain-Profi, der 2018 Mailand-Sanremo gewann.

Zeitfahren & Berge

Italiens Nationalcoach Davide Cassani sieht in ihm den kommenden Giro-Sieger: „Das ist ein Giro speziell für ihn. Vincenzo weiß, wie er sich in den Zeitfahren verteidigen muss, und in der dritten Woche wird er sich von seiner besten Seite zeigen“, sagte der Coach der Zeitung Gazzetta dello Sport. „Nibali ist ein Fahrer mit außergewöhnlichem Mut. Er ist der Mann, den es zu schlagen gilt.“ Dies ist das Ziel Tom Dumoulins. Der Niederländer hat seine Prioritäten wieder ganz klar in Richtung Giro verlagert – auch weil der ihm mit den drei Zeitfahren auf den Leib geschneidert scheint. „Der Giro ist ein besserer Mix, er hat ein bisschen was von allem, Hochgebirge, Zeitfahren, einige knifflige Etappen, auf denen viel passieren kann. Die Tour ist nur auf Sprint- oder Hochgebirgsetappen fokussiert, da gibt es nicht viel dazwischen. Und das ist nicht das, was ich mag.“ Der Reiz des Giro liegt für Dumoulin auch darin, bereits mit dem Zeitfahren zum Auftakt in Bologna ins Rosa Trikot schlüpfen zu können. Allerdings könnte dieser Prolog mit seinen neun Kilometern zu kurz sein, um seine Zeitfahr-