

RennRad

TEST: 32 MODELLE AB 22 EURO

RAD-TASCHEN

SATTEL-, LENKER-, RAHMENBAGS VON CYCLITE, EVOC & CO.

EFFIZIENTER FIT & SCHNELL

Training: an den eigenen Stärken & Schwächen arbeiten – Tipps

Kohlenhydrate, Proteine und Supplemente

ERNÄHRUNG & LEISTUNG

Von den Profis lernen – Studien Neues und Fitness-Rezepte

ABENTEUER & TOP-TOUREN

1100 Kilometer in Norwegen & Traum-Strecken in Österreich

BERLIN: 8848 HÖHENMETER

Report: 24-Stunden-Rennen Touren & Erlebnis Everesting

ABNEHMEN FÜR ATHLETEN

„Wunderstoff“ braunes Fett – Wissenschaft und Anleitung



ALLROAD & GRAVEL

TEST: LEICHT & VIELSEITIG – 16 RÄDER VON BMC, CUBE, SCOTT, VAN RYSEL & CO.



0.5

4 196209 208203

DEUTSCHLAND € 8,20 · ÖSTERREICH € 9,00 · BENELUX € 9,40 · ITALIEN € 11,00 · SPANIEN € 11,00 · SCHWEIZ/SFR 13,20 · ISSN 1861-2733

GRAN FONDO

RIDES

SÜDLICHE WEINSTRASSE

25 APRIL 2026

JETZT ANMELDEN



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



RÄDER FÜR ALLE FÄLLE, RAD-ABENTEUER & TOP-TRAINING

Asphalt, Schotter, Feldwege, Pfade – sie sind Räder für fast alle Terrains: Allroad- und Gravelräder sind extrem vielseitig. Sie sind damit potenziell genau das, was Viele suchen: Das eine Rad für fast alle Zwecke. Wir haben für diese RennRad-Ausgabe 18 dieser Modelle ab 2000 Euro von Cube, Van Rysel, Storck, BMC und Co. ausführlich getestet. Mit diesen Rädern kann man – mit der je passenden Übersetzung und Bereifung – teils Radmarathons ebenso absolvieren wie Gravel-Rennen oder längere Bikepacking-Trips. Passend dazu dreht sich unser zweiter großer Vergleichstest um Pack- beziehungsweise kleinere Rad-Taschen. Dafür haben wir 32 Modelle in Größen zwischen 0,3 und fünf Litern für die Befestigung am Lenker, dem Sattel und am Rahmen getestet. Die Protagonisten der großen Reportagen dieser Ausgabe setzten teils genau solche Räder und Taschen ein – und erlebten damit Besonderes: Die einen reisten dafür weit – zum Beispiel nach Norwegen, um dort ein 1100 Kilometer langes Gravel-Rennen zu fahren – die anderen blieben quasi zu Hause und absolvierten in Berlin ein Offroad-Everesting. Um sich solchen Herausforderungen zu stellen, muss man genau wissen, was man will und was man kann. Auch dabei kann diese Ausgabe helfen. Denn auf den folgenden Seiten geht es auch darum, herauszufinden, wo die eigene Stärken und Schwächen liegen – und wie man mit einem intelligenten Trainingsprozess an beidem arbeiten kann.

David Binnig

DAVID BINNIG | CHEFREDAKTEUR



ZAHLEN DES MONATS

7,55

KILOGRAMM



wiegt das Storck Fascenario.5 Team, das leichteste Rad des aktuellen Testfelds. Den Radtest finden Sie ab der **SEITE 50**.

8848

HÖHENMETER



absolvierte unser Redakteur innerhalb von 24 Stunden bei einem Gravel-Everesting an den Berliner Arkenbergen. Die große Reportage finden Sie ab der **SEITE 24**.

14



Norwegen: 1100 Kilometer & 20.000 Höhenmeter. Berge, Fjorde, Einsamkeit & Midsommar-Nächte: Das ist das Gravel-Race „Bright Midnight“. Die Reportage

24



Gravel-Everesting: 24 Stunden lang die Berliner Arkenberge hoch & runter – der Erlebnis-Report

86



Training: Stärken verbessern, Schwächen minimieren

50



Radtest: 18 Allroad- und Gravel-Bikes im Vergleich – mit Modellen von Scott, Cube, Storck, BMC & Co.

Titelbild: Mattia Orru
Ort: Ätna, Italien



Fotos: Gideon Heede, Justas Juozaitis, Bengt Stiller, Cor Vos

INHALT

AUSGABE

5 / 2026



ERFAHR-EN

Auftakt: Menschen, Szene, Geschichten 8

News, Termine, Leitartikel: Die Winterspiele bestätigten einen Trend. Welchen Stellenwert hat der Sport noch?

Norwegen: 1100 Kilometer & 20.000 Höhenmeter 14

Berge, Fjorde, Einsamkeit & Midsommar-Nächte: Das ist das Gravel-Race „Bright Midnight“. Die Reportage

Gravel-Everesting: 104-mal auf die Arkenberge 24

24 Stunden lang die Arkenberge hoch & runter – das ist der Ultra KOM Berlin. Der Erlebnis-Report

Mehr Energie: Kohlenhydrate & Experten-Interview 34

Der „Motor“ und sein Treibstoff: Sport – Ernährung, Studien und Entwicklungen. Plus: Tipps & Rezepte

TEST & TECHNIK

Neuheiten: Bekleidung, Gravel-Reifen & mehr 46

Neue Race-Bikes von Giant und Liv, Gravel-Reifen von Continental & die Endurance-Linie von Assos

Radtest: Allroad- & Gravel-Bikes im Vergleich 50

18 vielseitige Räder ab 2000 Euro. Mit Modellen von Cube, Benotti, Storck, Scott, Van Rysel, Stevens & Co.

Test: 32 Bikepacking-Taschen im Vergleich 70

Robustheit, Wetterschutz, Verarbeitung, Befestigung, Preis-Leistung & mehr: 32 Modelle ab 22 Euro im Test

TRAINING

Auftakt: Wissen, Tipps & Fitness-Rezept 84

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

Training-Spezial: gezielte Leistungssteigerungen 86

Stärken verbessern, Schwächen minimieren: Studien, Leistungsvorhersagen, Watt-Werte der Profis & Tipps

Gewichtsmanagement: Abnehmen für Athleten 96

Gutes vs. schlechtes Fett – braunes vs. weißes: Studien, Hintergründe, Abnehm-Tipps & Rezepte

Radmarathon-Training: Anstiege & Motivation 104

Ab Mai finden viele höhenmeterreiche Events im Hochgebirge statt. Trainingspläne & konkrete Tipps

PELTON

Fast 50.000 Höhenmeter: der Giro d'Italia 2026 106

Acht Bergankünfte, ein Einzelzeitfahren und 3469 Kilometer insgesamt. Die Pässe, Favoriten & Highlights

REISE

Ostbelgien: Hügel, Rennen & Radsport-Kultur 118

Steile Anstiege, Natur, Top-Strecken & Gravel-Events in Ostbelgien. Plus: Trainings-Tipps eines lokalen Radprofis

Tirol: Pässe, Panoramen & ein Top-Radmarathon 124

214 Kilometer und vier längere Anstiege – das ist der Rad-Marathon Tannheimer Tal. Einblicke & Touren-Tipps

Impressum Seite 117

BRIGHT MIDNIGHT

BERGE & FJORDE

Text: Victor Bouscavets, Silvio Pusch

Fotos: Nils Laengner, Benjamin Zocholl,
Victor Bouscavets, Osprey

Vier km/h, drei, zwei – 170, 180, 185 Herzschläge pro Minute: Ich gebe alles, komme aber kaum vorwärts. Es geht bergauf, steil und steiler, 170 Höhenmeter weit. Statt zu fahren, schiebe, trage ich mein Fahrrad. Mit einer Hand halte ich mich an der Eisenkette neben dem schmalen Pfad fest, während ich versuche, nicht auszurutschen. Die gummierten Sohlen meiner Gravel-Radschuhe finden auf dem dunklen, feuchten Gestein kaum Halt. An der fast senkrechten Felswand neben dem Pfad ergießt sich das Wasser des Stigfossen-Wasserfalls mehr als 200 Meter in die Tiefe und übertönt dabei jedes andere Geräusch. Weiter unten ist eine asphaltierte Straße in den Felsen geschlagen – es ist der eigentliche Weg hinauf zum Passübergang. Der Trollstigen – die Trolleiter – ist einer der bekanntesten Pässe Norwegens. Über elf Serpentinaen überwindet man hier rund 400 Höhenmeter mit einer Durchschnittssteigung von zwölf Prozent. Doch: Die Straße ist nach einem Felssturz für den Verkehr gesperrt. Wie ich müssen auch alle anderen Rennteilnehmer die Straße über einen Parkplatz am Fuß des Anstiegs verlassen und auf einen Wanderweg ausweichen. Dieser „Hike-a-Bike“-Abschnitt ist nur ein Highlight des „Bright Midnight“. Das Gravel-Ultra-Rennen führt 1100 Kilometer durch Norwegen. 400 Kilometer habe ich bis hierhin geschafft, rund 700 liegen noch vor mir. Es ist kurz nach ein Uhr nachts, aber immer noch nicht dunkel. Es sind die Midsommar-Nächte in Norwegen.

Anreise & Start

Rückblende: 16 Stunden zuvor. Ich stehe mit 200 anderen Fahrern und ihren mit Bike-Packingtaschen beladenen Fahrrädern kurz vor neun Uhr morgens auf einem kleinen Supermarkt-Parkplatz. Die Gemeinde Tolga liegt etwa 300 Kilometer nördlich der Hauptstadt Oslo und hat nur 600 Einwohner. Jetzt, Anfang Juli – während des Bright Midnight – steigt die Einwohnerzahl sprunghaft um mehr als ein Drittel an. Viele Teilnehmer sind, so wie ich, schon zwei, drei Tage vorher angereist – die meisten kamen mit dem Zug aus Oslo und übernachteten auf dem Campingplatz oder in Privat-Unterkünften. Tags zuvor bekamen wir beim Fahrerbriefing unsere Nummern-Caps und GPS-Tracker überreicht. Den Veranstalter, den litauischen Ultra-Profi Justinas Leveika, habe ich schon bei einem früheren Event kennengelernt. Ich wusste, dass das Bright Midnight etwas Besonderes ist. Nicht nur aufgrund der familiären Atmosphäre unter den Teilnehmern, sondern auch wegen der beeindruckenden Natur Norwegens und der hellen Midsommar-Nächte. Die Wetterprognose am Starttag ist – typisch für diese Region und Jahreszeit – unbeständig: Noch in der Nacht hatte es geregnet, die Straßen sind feucht. Der Himmel ist grau und bedeckt. Immerhin ist es mit 13 Grad jetzt schon am frühen Morgen recht warm. Neun Uhr. Der Startschuss. Rund 150 Solo-Fahrer und 25 Paar-Starter setzen sich in Bewegung. Viele Einwohner von Tolga stehen am Straßenrand und klatschen und jubeln uns zu. Meine Strategie ist, das Rennen behutsam anzugehen, um während der folgenden drei Tage nicht zu schnell zu ermüden. Doch das Tempo ist von Beginn an hoch. Eine asphaltierte Straße führt mit knapp

A full-page photograph of a cyclist, Victor Bouscavets, riding a gravel bike on a dirt road. He is wearing a black long-sleeved jersey, black shorts, a white helmet, and sunglasses. He is smiling and looking towards the camera. The background features a dramatic landscape with snow-capped mountains under a cloudy sky. The road is a light-colored gravel path that curves slightly to the left.

VICTOR BOUSCAVETS

**BERGE, FJORDE,
ABENTEUER UND
EINSAMKEIT: 1100
KILOMETER UND 20.000
HÖHENMETER DURCH
NORWEGEN WÄHREND
DER MIDSOMMAR-
NÄCHTE. DAS IST DAS
LANGDISTANZ-GRAVEL-
RENNEN „BRIGHT
MIDNIGHT“. REPORTAGE,
ERLEBNIS UND
BIKEPACKING-TIPPS.**

Text: Frederik Böna
Fotos: KOM Berlin-Bengt Stiller,
KOM Berlin-Drew Kaplan

24 STUNDEN

Der Wind wird zum Sturm. Die Wolken werden dunkler – und der Anstieg, gefühlt, immer steiler. In der Wettervorhersage waren Windgeschwindigkeiten von bis zu 70 km/h angekündigt worden. Direkt vor mir fällt – schon wieder – ein Absperrgitter um. Ich kann gerade noch ausweichen. Ich fahre weiter, bergauf, bergab, bergauf, bergab. Dann, plötzlich, erfasst mich eine Sturmböe und schiebt mich von dem Schotterweg, auf dem ich gerade fahre, auf die Wiese daneben. Gegenlenken – meine Arme und Hände verkrampfen fast. Hätte ich gewusst, wie windig es hier wird, hätte ich definitiv nicht meine Aero-Laufräder mit 50 Millimeter hohen Felgen in mein Gravelrad montiert. Immerhin regnet es mittlerweile nicht mehr. Die Kälte und der Sturm reichen völlig. Zehn Grad Celsius zeigt mein Radcomputer an. Gefühlt ist es durch den starken Ostwind jedoch deutlich kälter. Ich friere. Doch mein größtes Problem gerade ist: Ich werde immer müder – und damit auch langsamer.

104

X



**DIE ARKENBERGE BILDEN DIE HÖCHSTE ERHEBUNG BERLINS. BEIM
ULTRA KOM MÜSSEN DIE TEILNEHMER DES GRAVEL-RENNENS 24
STUNDEN LANG DIE HÜGELKETTE HOCH- UND RUNTERFAHREN.
REPORTAGE UND TOUREN-TIPPS.**

ARKEN BERGE

BERLIN





MEHR

**DER „MOTOR“ UND SEIN TREIBSTOFF:
SPORT-ERNÄHRUNG, KOHLENHYDRATE,
STUDIEN. EINER DER RENOMMIERTESTEN
EXPERTEN ÜBERHAUPT IM INTERVIEW.
PLUS: TIPPS UND REZEPTE.**

MEHR ENERGIE

Text: Dieter Hilla **Fotos:** Cor Vos, Nano Banana

Sechs, 6,5 oder sieben Watt pro Kilogramm – 100, 120 oder 140 Gramm Kohlenhydrate pro Stunde: Wo ist die Grenze? Sie ist fließend. Beide Parameter definieren die sportliche Leistung – in beiden wurden die jeweiligen Grenzen in den vergangenen Jahren enorm verschoben. Tadej Pogačar zeigte im Verlauf der Tour de France 2024 die bis dato höchsten Leistungen der Radsporthistorie. Der Anstieg zum Plateau de Beille umfasst 15,8 Kilometer und 1250 Höhenmeter. Pogačar brauchte dafür 39 Minuten und 41 Sekunden – und unterbot damit den bisherigen Rekord von Marco Pantani aus dem Jahr 1998 um unglaubliche drei Minuten und 59 Sekunden. Der Slowene leistete dabei im Mittel 6,98 Watt pro Kilogramm. Seine geschätzte absolute Leistung lag bei 461 Watt – und das nach vier Anstiegen der ersten Kategorie. Er war nicht der einzige Profi, der 2024 neue Bestmarken setzte. Während der elften Etappe, am 4,4 Kilometer langen und durchschnittlich 7,9 Prozent steilen Col du Pertus, leistete der Däne Jonas Vingegaard 7,25 Watt pro Kilogramm für zwölf Minuten und nahm Pogačar fast 30 Sekunden ab. Am Ende gewann Vingegaard die Etappe nach einem Zielsprint gegen den Mann im Gelben Trikot.

Früher & heute

Im Profi-Radsport kam es zu einer Leistungs-„Explosion“ – und einer Ernährungs-Revolution. Beides hängt wohl zusammen. Die Profis des einst dominierenden Teams Sky um den viermaligen Tour-de-France-Sieger Chris Froome gingen teils mit fast leeren Kohlenhydratspeichern und Protein-Mischgetränken in den Trinkflaschen an den Start „einfacherer“ Flachetappen der Grande Boucle. Die 2000er- und 2010er-Jahre gelten heute vielen als die Zeit der Low-Carb- und Fettstoffwechsel-Optimierungs-Ernährung. Heute ist alles anders. „Mit der Ernährung ist es jetzt einfacher“, sagt der zu Beginn dieser Saison zurückgetretene Radprofi Simon Yates im Gespräch mit „Velo“. „Der Sport ist heute deutlich gesünder. Bevor dieser große Kohlenhydrat-Boom kam, war es genau andersherum. Damals war alles Low-Carb, man hat an den Kohlenhydraten gespart und das war nicht nur mental, sondern auch körperlich hart. Man war die ganze Zeit völlig erschöpft. Ich kam von harten Fahrten zurück und musste mich einfach ins Bett legen, so fertig war ich. Früher lautete die Vorgabe: Low Carb. Das heißt: zwei Eier zum Frühstück, dann los, bis fünf, sechs Stunden fahren und nur Wasser in den Flaschen. Heute essen die Profis einen „Berg“ von Reis zum Frühstück und 120 Gramm Kohlenhydrate pro Stunde auf dem Fahrrad. Statt Low Carb geht es jetzt um so viele Kohlenhydrate wie möglich.“ Heute ist eine neue Ära. Eine Ära, die auch von einer Zahl definiert wird: 120. 120 Gramm Kohlenhydrate pro Stunde. Dies gilt nach der ersten „Kohlenhydrat-Revolution“ vor einigen Jahren aktuell als die maximale Menge, die ein Fahrer während einer hochintensiven Belastung verträgt. Doch auch dieser Wert bildet nicht die absolute Grenze. Es ist noch Raum nach oben. „Dieses ‚Limit‘ ist einfach nur eine praktische Richtgröße“, sagt Tim Podlogar. „An der Zahl 120 ist nichts Besonderes. Sie ist einfach als natürliche Weiterentwicklung von 90 Gramm pro Stunde entstanden, als die Zufuhr in 30-Gramm-Schritten erhöht wurde.“

GRAVEL &

**SCHNELL, ROBUST UND
GELÄNDEGÄNGIG: 18
VIELSEITIGE GRAVEL-
UND ALLROAD-RÄDER
IM GROSSEN TEST.
AUSSTATTUNG, GEWICHT,
FAHRVERHALTEN, PREIS-
LEISTUNG & MEHR.**

Text: S. Pusch, F. Böna, E. Ziegltrum, M. Porzner
Fotos: Gideon Heede, Ian Ehm

Sie eignen sich für den Alltags-Einsatz, Commuting-Fahrten, Gravel-Rennen und Bikepacking-Touren. Sie performen auf Asphalt, Feldwegen und Schotterabschnitten. Für Viele sind sie – je nach der gewählten Ausstattung und Reifenwahl – die Räder für nahezu alle Zwecke, Untergründe und Jahreszeiten. Allroad- und Gravelbikes sind extrem vielseitig. Die Grenzen zwischen den beiden Kategorien verschwimmen zunehmend. Genau diese Vielfalt spiegelt unser Testfeld wider: Wir haben 18 Modelle mit teils sehr unterschiedlichen Konzepten und Einsatzschwerpunkten getestet. Die Reifenbreiten reichen von 32 bis 50 Millimetern. Die breitesten Pneus sind am Kona Ouroboros CR verbaut. Das Modell ist ein Hybrid zwischen einem robusten Gravel-Bike und einem Cross-Country-MTB. An letzteres erinnern die 29-Zoll-Laufräder, die Dropper-Seatpost und die optionale Federgabel. Gleichzeitig bietet das Kona eine weniger progressive Geometrie als reine Mountainbikes. Mit 11,43 Kilogramm ist es das schwerste Modell in diesem Vergleich. Sein Preis: 4499 Euro. Etwas günstiger ist das Propain Terrel CF, das aber nur 8,7 Kilogramm auf die Waage bringt. Das Modell des

bayerischen Herstellers ist ein Gravel-Allrounder für den Race- oder Bikepacking-Einsatz. Der 1090 Gramm schwere Carbonrahmen bietet mit dem kurzen Steuerrohr und steilen Sitzwinkel eine sportive Geometrie, die den Fahrer in eine leicht gestreckte Sitzposition bringt. Zur hochwertigen Ausstattung gehören unter anderem Newmen-Advanced-G.34-Carbonlaufräder und eine Sram-Force-AXS-XPLR-Gruppe. An zwölf der getesteten Modelle sind 1-fach-, an sechs Rädern 2-fach-Gruppen verbaut. Vier Modelle schalten mechanisch, die anderen 14 elektronisch.

Offroad & Straße

Das Storck Fascenario.5 Team ist mit 52/36 vorne und 11-30 racig-sportiv übersetzt. Das Modell ist ein aerooptimiertes Allroad-Bike. Die 35 Millimeter breiten Schwalbe G-One-Speed-Reifen reizen die maximale Reifenfreiheit voll aus und rollen leicht – sie erlauben aufgrund ihrer leichten Profilierung auch Einsätze auf kompaktem Schotter. Mit 7,55 Kilogramm ist das Storck das leichteste Modell in diesem Testfeld. Die Beschleunigungseigenschaften bergauf sind demnach auf einem sehr hohen Niveau. Das Van Rysel EDR CF Ultra bietet einen Top-Kompromiss zwischen einer hohen Agilität und ausgeprägten Laufruhe. Zu-



TEST & TECHNIK
RADTEST

ALL ROAD

KOMPAKT

DAS GÜNSTIGSTE RAD

Bombtrack Hook AL Sword
2000 Euro

DAS TEUERSTE RAD

Falkenjagd Aristos SL
10.357 Euro

DAS LEICHTESTE RAD

Storck Fascenario.5 Team
7,55 Kilogramm

DAS SCHWERSTE RAD

Kona Ouroboros CR
11,43 Kilogramm

sätzliche Anschraubpunkte machen das Modell zum vollwertigen Commuter. Dass das Van Rysel auch auf Schotter performt, zeigt unsere Reportage vom Bright Midnight auf der S. 14 dieser Ausgabe. Zu den „Exoten“ dieses Testfelds gehören das Bombtrack Hook AL und das Falkenjagd Aristos SL. Das Bombtrack basiert auf einem robusten Aluminium-, das Falkenjagd auf einem hochwertigen Titan-Rahmen. Das Hook schaltet mit einer Microshift-Sword-2x10-fach-Gruppe. Das Aristos ist mit Campagnolos 1x13 Ekar GT ausgestattet. Das Hook rollt auf 42-Millimeter-Pneus im 650b-Format – am Aristos sind 45 Millimeter breite Schwalbe-G-One-R-Pneus tubeless montiert. Beide punkten stark bei den Parametern Fahr- beziehungsweise Dämpfungskomfort. Das Bombtrack gehört mit 11,04 Kilogramm zu den schwersten Modellen in diesem Vergleich – das Falkenjagd liegt beim Gewicht mit 8,99 Kilogramm in der Rahmengröße L noch voll „im grünen Bereich“. Beim Preis trennen sie „Welten.“ Das Bombtrack kostet 2000, das Falkenjagd mehr als 10.000 Euro. Sie zeigen stellvertretend, wie stark die Ausstattung, das Gewicht und der Preis variieren und wie die Radgattungen gezielt unterschiedliche Einsatzzwecke und Vorlieben abdecken können. Damit ist in diesem Testfeld für fast jeden Fahrertyp das passende Rad dabei. //

TASCHEN TEST

32 SATTEL-, RAHMEN- UND
LENKERTASCHEN AB 22
EURO IM GROSSEN
VERGLEICH: ROBUSTHEIT,
VERARBEITUNG,
HALTERUNG, PREIS-
LEISTUNG UND MEHR -
DIE ERGEBNISSE.



TRAINING

LEISTUNGS VORHERVUS

SEINE STÄRKEN UND SCHWÄCHEN FINDEN - UND GENAU NACH DEM EIGENEN LEISTUNGSPROFIL TRAINIEREN. DIES IST, WAS VIELE WOLLEN UND WAS EINEN AUF DAS NÄCHSTE LEISTUNGSELEVEL HEBEN KANN. NEUE STUDIEN ZEIGEN: IN DIESEM BEREICH PASSIERT EXTREM VIEL. WATT-WERTE DER PROFIS, ERKENNTNISSE UND TIPPS.



TUNGER RAC





WISSEN
IST
MACHT



FETT ABNEHMEN

NEUES AUS DER FORSCHUNG

GUTES VS. SCHLECHTES FETT - BRAUNES VS. WEISSES: HINTERGRÜNDE, STUDIEN, ABNEHM- TIPPS FÜR ATHLETEN & REZEPTE.

Text: David Binnig **Fotos:** Cor Vos, Adobe Stock, Pexels

Muskeln brauchen „Treibstoffe“ – und diese können sehr unterschiedlich sein: weiß zum Beispiel. Weißes Körperfett ist, was Viele loswerden wollen. Es ist das, was – im Wortsinn – für viele Menschen das Leben „schwer macht“: Neue wissenschaftliche Studien zeigen nun: Eine andere Art Fett – braunes – kann beim Abbau der anderen helfen. Ein potenzieller „Katalysator“ dabei ist Bewegung – ergo Sport. Der „Joker“ ist das braune Fettgewebe. Es hat ganz besondere, positive Eigenschaften: Es wandelt Energie in Wärme um. Dabei werden vermehrt Kalorien verbraucht. Es ist genau das, was man sich als Abnehmwilliger wünscht. Braunes Fett kommt auch bei Säuglingen vor – und bei Tieren, die Winterschlaf halten. Inzwischen kamen Forscher jedoch zu sehr viel mehr Erkenntnissen zu diesem besonderen Gewebe. Der sehr viel größere Teil des Körperfetts liegt als weißes Fettgewebe vor. Dieses ist oft in Form „klassischer“ Fettpolster am Bauch, an den Hüften und an den Oberschenkeln zu sehen. In dieser Fettart wird unverbrauchte beziehungsweise überschüssige Energie „gespeichert“. Evolutionär gesehen ist der Mensch ein Ausdauerjäger. Der Körper ist geschaffen, um zu laufen, zu fliehen, zu jagen und draußen zu arbeiten. Er passt nicht in eine Zeit der Bewegungslosigkeit und des Überflusses. Doch trotz der Überernährung in vielen Gesellschaften sind manche Menschen weniger „anfällig“ dafür als andere, Fett anzusetzen beziehungsweise einzulagern.

GRAVEL



Text: David Binnig

Fotos: Léon van Bon, Ostbelgien.eu
Dominik Ketz, cyclingmedia_agency

Alle Wege führen hier hinauf, auf diese Hochebene und damit zum höchsten Punkt Belgiens, Luxemburgs und der Niederlande, auf rund 700 Metern über dem Meer. Eigentlich ist der Signal de Botrange 694 Meter hoch – aber die Belgier schütteten hier oben noch einen künstlichen Hügel auf, um die 700er „Schallmauer“ zu durchbrechen. Man ist hier dem Himmel nah – und der Natur. Denn viele der Auffahrtsoptionen führen – gerade wenn man auf dem Gravelbike unterwegs ist – über Pfade und Feldwege, durch Wälder und uralte Moorlandschaften. Oben steht ein großes steinernes Gebäude. Früher war dies eine Herberge für Reisende, die das Moor durchquerten. Heute ist es ein Restaurant. Davor parken ein paar Autos. Wir rollen vorbei und biegen wieder auf einen schmalen Schotterweg ab. Er führt zurück ins Moor. Abfahrt. Danach sieht man kilometerweit keine Häuser – nur Moorflächen, einzelne Birken und dunkle Wolken am Horizont. Ein alter Grenzstein taucht am Wegesrand auf. Ein

3RIDES
GRAVEL OSTBELGIEN
4 - 6 SEPTEMBER 2026

BELGIEN



**HÜGEL, NATUR, RENNEN
UND RADSPORT-KULTUR:
TOP-STRECKEN &
GRAVEL-EVENTS IN
OSTBELGIEN PLUS
TRAININGS-TIPPS EINES
LOKALEN RADPROFIS.**

RENNRAD
REGION
**TANNHEIMER
TAL**

BERGE & SEEN

**STEILE STICHSTRASSEN, PÄSSE, ALMEN & EINER DER
BELIEBTESTEN RADMARATHONS EUROPAS – DAS
TANNHEIMER TAL IST EINE TOP-REGION FÜR
RADSPORTLER. EINBLICKE & TOUREN-TIPPS.**



VORSCHAU

RENNRAD 6 | 2026

ERSCHEINUNGSTERMIN:
12. MAI



RADTEST: AERO-RACE-RENNRÄDER

Aerodynamisch, steif & schnell: zehn Aero-Race-Modelle im großen Vergleichstest.
Mit neuen Rennrädern von Cannondale, Rose, Merida, BMC und vielen mehr.



VORBEREITUNG & TAKTIK: ÖZTALER RADMARATHON 5300 HÖHENMETER IN DEN ALPEN

Die inoffizielle WM der Radmarathon-Fahrer in der großen Analyse. Plus: zwölf Seiten Ernährungs-, Pacing- und Strecken-Tipps.



VERGLEICHSTEST: 48 TRIKOTS, BIBSHORTS UND WESTEN TEST: SOMMER-RADBEKLEIDUNG

Passform, Tragekomfort und Preis-Leistung: Kurze Trikot-Sets & Westen im Praxis-Test. Modelle von Assos, Maap, Sportful und Co.



HITZE- UND HÖHENTRAINING, ROLLEN-EINHEITEN & CO. TRAINING: RADPROFI-EINHEITEN

Exklusive Einblicke in den Trainingsalltag eines Top-Radprofis. Rollen- & Intervall-Einheiten, Trainings-Tipps und Studien. Plus: Interview.

Fotos: Gideon Heerde, Sportgraf, Cor Vos



www.radsport-rennrad.de



[rennradmagazin](#)



[radsportmagazinrennrad](#)

“

„Ich glaube, er ist der Auserwählte. Er wird der Fahrer sein, auf den Frankreich gewartet hat, um die Tour zu gewinnen.“

Marc Madiot, Teamgründer und Manager der Equipe Groupama-FDJ von 1997 bis 2026 über Paul Seixas.

GRAVEL
STAGE RACE

3RIDES

GRAVEL WINTERBERG
17-19 JULY 2026

JETZT ANMELDEN



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