

RennRad



TEST: 42 TRIKOTS & HOSEN

Kurze Trikots & Trägerhosen im großen Vergleichstest

30 Seiten: Pässe-Spezial

ALPEN & DOLOMITEN

27.000 Höhenmeter in acht Tagen: der Erlebnis-Report

EXTRA: SCHWARZWALD

Die schönsten & härtesten Touren – und Top-Anstiege

INSIDE: PROFI-TRAINING

Trainingspläne der Radprofis: Leistungsdaten & Anleitung

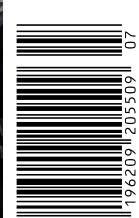
RADMARATHON: BERGE

Die wohl schönste Radstrecke der Welt – Dolomiten-Pässe



TEST: RENN RÄDER AB 5,5 KILOGRAMM - VON CANYON, ROSE, TREK & CO.

LEICHTGEWICHE



PURE
CYCLING

ULTIMATE

Weltmeister Alejandro Valverde attackiert auf dem Ultimate, als das Peloton an der legendären Kapelmuur bei der Flandern-Rundfahrt auseinanderfällt.

canyon.com



CANYON

28



68



92



56



Titelbild: Cor Vos
Ort: Roubaix, Frankreich





INHALT

AUSGABE 7 | 2019

JEDERMANN

Auftakt: Menschen, Szene, Geschichten 10

Startplatz-Verlosung Wendelstein-Rundfahrt, Leitartikel: Leistung, Spektakel und Kommerz

Alpen-Tour: 27.000 Höhenmeter & drei Länder 16

Viele Pässe mit möglichst wenig Aufwand. Acht Tage durch die Alpen. Touren, Geheimtipps und mehr

Reportage: Dolomiten-Radmarathon 28

140 Kilometer & 4200 Höhenmeter: Der Maratona über die legendären Pässe der Dolomiten

Heimtrunden: Top-Anstiege im Schwarzwald 40

Die schönsten, längsten und härtesten Anstiege in der Schwarzwald-Region. Touren- und Strecken-Ideen

Casting: Der Traum vom Radprofi 48

Plötzlich Profi: RennRad und Katusha Sports suchen den Super-Stagiaire für das Team Katusha-Alpecin

TESTSTRECKE

Auftakt: Neuheiten und erste Tests 52

Erste Testeindrücke und Produktneuheiten von Wahoo, BAAM, Xenofit und mehr

Radtest: Leichtgewichte ab 5,5 Kilogramm 56

Leichte Rennräder getestet: Neun leichte Renner von Canyon, Rose, Storck, Trek & anderen im Test

Test: 42 Trikots & Hosen im Vergleich 68

Radbekleidung für den Sommer: Kurze Trikots und Radhosen aller Preisklassen. Der große Test

Bikefitting: Besser sitzen, schneller fahren 82

Mit der richtigen Sitzposition auf dem Weg zum ersten Triathlon. Material- und Trainingstipps

TRAINING

Auftakt: Tipps und Rezepte 88

Studie: So vermeidet man Übertraining
Plus: Rezept – Essen wie die Tour-Profis

Wissen: Kopfverletzungen im Radsport 90

Neues aus der Wissenschaft: Was passiert bei einem Sturz? Die Folgen von Gehirnerschütterungen & Co.

Profi-Training: Fit sein, wenn es zählt 92

Mehr Leistung: Die Trainings- und Ernährungsstrategien der Profis. Plus Trainingspläne

Fettstoffwechsel: Low Carb & Co. 98

Wie wichtig Kohlenhydrate für die Leistung wirklich sind. Tipps für Hobby-Radsportler

Trainingsplan: Saisonziel Radmarathon 108

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

PELOTON

Impressionen: Italien extrem 110

Eindrücke vom Giro d'Italia: Schnee, Schnee und mehr Schnee. Die Bergetappen des Giro

Profirennen: News & Termine 112

Neuigkeiten aus dem Profi-Radsport: Erfolge der deutschen Teams. Plus Renntermine

Inside: Deutsche Erfolgsgeschichte 114

Das deutsche Team Bora-Hansgrohe zählt zu den erfolgreichsten. Siege und Einblicke

Monsieur Attaque: Der Allesköninger 118

Er kann auf jedem Terrain gewinnen: Julian Alaphilippe dominierte bei den Frühjahrsrennen.

Tour de France: Kampf um das Bergtrikot 120

Umkämpft, begehrt, weiß mit roten Punkten. Die Geschichte des Bergtrikots der Tour de France

REISE

Reise: Touren am Gardasee 124

Flache oder bergige Strecken? Seeblick oder steile Felswände? Touren-Ideen am Gardasee

SPEZIAL: TOUR DE FRANCE

Liegt dieser RennRad bei: 64-Seiten-Sonderheft

Alles zur Tour de France 2019: Die Etappen, der große Favoriten-Check, die Teams und mehr

Leistung, Spektakel und Kommerz: Man liest und hört viel von „sozialen Klüften“ und „Spalten“, die sich auftun. Dies spiegelt sich auch im System Sport wider.

Der Sport kann ein Gegenpart zum Alltag sein. Ein Bereich, in dem alle dieselben Chancen haben, in dem sich alle an dieselben Regeln halten, in dem nur Teamwork zum Erfolg führt – und doch ist er ein Spiegel der Gesellschaft. In dieser gilt: Geld zieht Geld an. Kapitalallokation nennt sich das Spiel, für das die zur Euro- und Wachstumsrettung „alternativlosen“ Niedrigzinsen und Anleihen- aufkäufe der Zentralbanken wirken wie Benzin, das man in Feuer gießt. Auch im Leistungs- und Profisport werden die Abstände zwischen den reichen „Gewinnern“ des durchkommerzialisierten Systems und den „Verlierern“ immer größer. So fand sich erst weniger als zwei Monate vor den Deutschen Radsport-Meisterschaften noch ein Ausrichter. Der Hauptgrund: die hohen Kosten durch steigende Sicherheitsauflagen. Es ist ein Fall, der symptomatisch für die Probleme der Veranstalter mit der Bürokratie steht.

Teufelskreis

Und für das „Aussterben“ der Radrennen in Deutschland. „Die Anzahl der Straßenrennen ist in den vergangenen zehn Jahren mindestens noch einmal um 50 Prozent gesunken“, sagte Udo Sprenger, der langjährige Vizepräsident des Bundes Deutscher Radfahrer, in einem Interview mit der FR. Der BDR-Präsident Rudolf Scharding kommentierte: „Als fahrradfreundliche Städte bezeichnen sich in Deutschland immer mehr Kommunen. Dann sollte man dort auch bereit sein, vor allem sonntags auch einmal im Jahr einige Straßen für ein Radrennen kostenfrei abzusperren.“ Dass die Zahl der Radrennen zurückgeht, wirkt mit vielem zusammen und hat viele Effekte – und alle sind negativ: weniger Chancen und Entwicklungsmöglichkeiten für Talente, mehr Aufwand und Kosten für Eltern und Betreuer, eine noch höhere Drop-Out-Rate, eine geringere Wahrscheinlichkeit,

LEITARTIKEL

von David Binnig

SPORT & GELD

den Rennsport überhaupt erst auszuprobieren, eine geringere Chance, es bis zu den Profis zu schaffen. Der Teufelskreis ist absehbar: weniger erfolgreiche Radprofis, weniger Medienberichterstattung, weniger Sponsoren, noch weniger Rennen, weniger Erfolge, weniger Vorbilder, weniger Jugendliche, die neugierig auf diesen Sport werden. Während die Basis erodiert, floriert die Spitze der Leistungs- und Geld-Pyramide. Die Tour de France ist nach den Olympischen Spielen und der Fußball-WM die drittgrößte Sportveranstaltung der Welt.

Die Zahlen: zwölf Millionen Zuschauer an der Strecke, eine Milliarde vor den Fernsehgeräten. Laut mehreren Schätzungen liegt der Umsatz des Events bei mehr als 150 Millionen Euro. Der Fahrer, der im Gelben Trikot Paris erreicht, erhält ein Preisgeld von 500.000 Euro – fast ein Viertel der Gesamtsumme von rund 2,3 Millionen Euro. Der Zweitplatzierte erhält 200.000, der Dritte 100.000 Euro. Der Träger des Gelben Trikots erhält pro Tag 500 Euro. Die Träger der anderen Wertungstriks erhalten täglich 200 Euro – und je 25.000 Euro für den Gesamtsieg.

Dominatoren

Dabei muss man berücksichtigen: Radsport ist ein Teamsport. Kein Tour-Sieger wird sein Preisgeld für sich behalten – alle Gelder, die ein Team einfährt, fließen in einen gemeinsamen „Topf“, der dann zwischen allen Beteiligten aufgeteilt wird. Auch die Physiotherapeuten, Trainer und Team-Busfahrer

werden beteiligt. Das Team auf dem letzten Platz der Geldrangliste der Tour 2018, Education First-Drapac Cannondale, fuhr mit einem Gesamtpreisgeld von 14.420 Euro nach Hause. Das Team auf dem ersten Rang mit 726.630 Euro. Der Name dieses Teams: Sky. Es ist das Team, das die Tour de France seit Jahren dominiert. Seit 2012 gewannen sie die Große Schleife immer – außer 2014, als ihr Kapitän, Chris Froome, stürzte und die Tour vorzeitig beenden musste. Der Hauptgrund für diese Dominanz: Geld. Das Medienunternehmen Sky hat rund 35 Millionen Euro pro Jahr in die-

„Im Profisport gilt schon lange: Geld schießt Tore. Doch wie weit darf die Kommerzialisierung gehen?“

se Über-Mannschaft gesteckt. Seit Mai hat das Team nun einen neuen Sponsor: das Chemie-Unternehmen Ineos. Desse Gründer Jim Ratcliffe gilt als reichster Mensch Großbritanniens – mit einem geschätzten Vermögen von 24,5 Milliarden Euro. „Eine undurchdringliche Geldwand“ nennt Jonathan Vaughters, der Education-First-Manager, dieses Investment. „Mit diesem Hintergrund kann man die besten Fahrer kaufen. Aber die Frage ist, ob das für den Sport gut ist – und ob es den Zuschauern Spaß macht, solche Rennen anzuschauen. Es ist, wie wenn man im Schach mehr Königinnen kaufen kann. Dave Brailsford hat fünf oder sechs Königinnen im Team. Die meisten anderen Teams können sich nur eine leisten.“* Der Radsport könnte den Weg des Fußballs gehen – dort gilt schon lange die Maxime: Geld schießt Tore. Deshalb sind es fast immer dieselben Clubs, die etwa die Champions League unter sich ausmachen. Nur sind die Dimensionen im Fußball völlig andere: 2018 wurden 6,15 Milliarden Euro mit Spieler-Transfers umgesetzt. Ein Rekordwert. Das Team, das die Champions League gewinnt, gewinnt neben dem Ruhm noch rund 66 Millionen Euro. Selbst der Sieger des DFB-Pokal-



27.000 Höhenmeter, 1100 Kilometer, acht Tage. Möglichst viele Pässe mit möglichst wenig Aufwand – das war unser Ziel bei dieser Tour durch die Alpen. Ein Bericht über Berge, Kälte, Hitze und Grenzerfahrungen.

Text: David Binnig **Fotos:** Jürgen Amann





**PÄSSE &
GRENZEN**

MARATONA

138 Kilometer, 4230 Höhenmeter – bergauf, bergab, keine Flachstücke. Der Erfahrungsbericht von der Maratona dles Dolomites – dem Radmarathon über die legendären Pässe der Dolomiten. Auf der vielleicht schönsten Strecke der Welt.

Text: Johann Fährmann **Fotos:** Sportograf.com, Maratona dles Dolomites,
Jered Gruber, Mologyraphy, Planinschek

PERFEZIA



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.

Die Chance: Ein Praktikum als Radprofi: Fast 200 Radsportler wollten diese Chance wahrnehmen. Sechs von ihnen wurden auserwählt: Sie zogen in die zweite Runde des Katusha-Profi-Castings ein.

Bergfahrer, Sprinter, Zeitfahrer – wenige Stunden nachdem die Bewerbungsphase eröffnet wurde, gingen die ersten Bewerbungen auf der RennRad-Homepage ein. Fast 200 Bewerber gab es am Ende – viele davon aussichtsreiche Nachwuchsfahrer mit sehr unterschiedlichen Stärken. Am Ende entschieden sich die Mitglieder der Fachjury aus den Verantwortlichen des Teams Katusha-Alpecin für sechs junge Athleten, die nun das Katusha-RennRad-Super-Stagiaire-Team bilden.

Eines haben alle Fahrer gemeinsam: Ihre Leistungen rechtfertigen diese Chance. Die Chance darauf, zu erleben, was es heißt, ein Radprofi in der ersten Liga des Radsports zu sein. Die Chance sich zu beweisen. Von nun an stehen sie mit den Organisatoren und Fahrern des Teams Katusha-Alpecin in Kontakt und werden mit Katusha-Bekleidung ausgestattet. Die Jury besteht aus späteren Teamkollegen, Trainern und Managern des World-Tour-Teams. Wer die Bewerber sind und wo ihre Stärken liegen, stellen wie hier vor. Für die jungen Athleten steht zunächst ein Leistungstest an, der den Sportwissenschaftlern und Trainern des Teams Katusha-Alpecin detaillierte Einblicke in ihre Leistungsfähigkeit gibt. Und in ihr Potenzial. Als Stagiaire, also als Praktikant, kommen nur Fahrer in Frage, die sich noch entwickeln können. Hierfür erhalten sie Trainingsempfehlungen der Profi-Trainer. Die Ergebnisse und Analysen dieses Tests folgen in der nächsten RennRad-Ausgabe.

Watt, Training & Teamwork

Radsport ist mehr als die reine Leistungsfähigkeit – es geht nicht nur um die Wattzahl, die der Ergometer im Test zeigt. Der Super Stagiaire muss auch ein Team-Player sein. Er kommt mitten in der Saison als Neuling in ein Team. Er muss seine Rollen ausfüllen. Die, die ihm vom Team zugewiesen werden – und die, die er sich selbst erkämpft. Von Anfang an muss er sich in das Team einfügen. Er muss wissen, wie er seinen Kapitän im Rennen unterstützt – und er muss Verantwortung übernehmen, wenn es die Rennsituation erfordert. Er muss sich für seine Teamkollegen aufopfern – und er muss aus der Masse herausstechen können, wenn er für den Erfolg seines Teams verantwortlich ist. Es geht zwar vorerst „nur“ um einen Praktikumsplatz – doch um einen auf sehr hohem

Niveau. Es geht um Einsätze in der Elite des Radsports. Die Anforderungen an die Nachwuchstalente werden hoch sein – denn Leistungssport bedeutet auch Druck. Die Bewerber müssen zeigen, dass sie diesen aushalten. Für die meisten Top-Profis begann die WorldTour-Karriere als Stagiaire – so auch für Nils Politt, der 2015 mit 21 Jahren als „Praktikant“ zum Team kam.

Hier etablierte er sich in der höchsten Klasse des Radsports. Keine vier Jahre später bewies er sich 2019 als einer der stärksten Fahrer der Frühjahrssaison – spätestens nach seinem 2. Platz beim Klassiker Paris-Roubaix. Mit 25 Jahren ist er ein Leistungsträger seines Teams. Eine Ausnahme machte die Fachjury um den ehemaligen Top-Profi José Azevedo bei der Auswahl: Sie vergab eine „Wild Card“ an Joshua Huppertz. Der Fahrer des Teams Lotto-Kernhaus ist bereits 24 Jahre alt – und damit über der Altersgrenze von 23, welche die Jury für das Casting festgelegt hatte. In den vergangenen Jahren war er der wohl stärkste deutsche Fahrer auf der KT-Ebene, der Halbprofi-Kategorie der UCI Continental Teams. „Wir wundern uns, dass er bisher nicht für ein Pro-KT- oder ein WorldTour-Team gefahren ist. Er hat eine zweite Chance verdient.“ Trotz seines „Alters“ kommt er in die nächste Runde – und muss sich dort mit seinen ebenso herausragenden Mitbewerbern, allesamt Fahrer der U23- und Continental-Klasse, messen. Eine Chance ist das Casting aber auch für Katusha-Alpecin: Gewählt wird ein Fahrer, der das World-Tour-Team verstärkt. Ein Fahrer, der in das Team passt. Gesucht ist: der Super-Stagiaire. //

Fast 200 Bewerbungen gingen in der ersten Phase des #plötzlichprofi-Castings ein. Die Jury wählte darunter die sechs aussichtsreichsten Bewerber aus. Entscheidend: das Leistungsprinzip – und das Potenzial. Auf Basis der bisherigen Radsport-Laufbahn entschied sich die Fachjury nach Analysen der Ergebnisse, der Trainingsleistungen und der Motivation der vielen starken Bewerber. Die Super-Stagiaire-Jury besteht aus den Verantwortlichen des World-Tour-Teams Katusha-Alpecin: Manager, Trainer und Fahrer.

- Alexis Schoeb | CEO Katusha Sports & Team Katusha-Alpecin
- José Azevedo | General Manager Team Katusha-Alpecin
- Erik Zabel | Performance Manager
- Kevin Poulton | Head Coach
- Nils Politt | Profi & künftiger Teamkollege des Super Stagiaire
- Rick Zabel | Profi & künftiger Teamkollege des Super Stagiaire

RADTEST: 9 LEICHTGEWICHTS-RENNRÄDER

LEICHTBAU

Schnell, leicht, innovativ: Das sind die Race-Rennräder dieses Tests. Neun Modelle aller Preisklassen und zwischen 5,5 und 6,9 Kilogramm im großen Vergleichstest – von Canyon bis Storck.

Text: D. Binnig, D. Götz, J. Fährmann **Fotos:** G. Heede, M. Hinzer

Auf dem Rennrad fallen die Entscheidungen meist bergauf – erst an den Anstiegen trennt sich die Spreu vom Weizen. Dies gilt für die Tour de France genauso wie für das Jedermannrennen oder die Gruppenfahrt mit Freunden. Gera-de bergauf macht sich jedes Kilogramm weniger bemerkbar. Der Wert, der letztendlich zählt, heißt: Watt pro Kilogramm. Es geht also um die Leistung in Relation zum Systemgewicht, das sich aus dem Fahrer, seiner Kleidung und seinem Rad zusammensetzt. Physikalisch gesehen bringt ein Gewichtstuning für eine konstante Geschwindigkeit in flachem Terrain fast gar nichts. Bergauf dagegen schon. Ein Beispiel: Bewegt ein Fahrer ein Systemgewicht von 85 Kilogramm an einem fünf Kilometer langen Anstieg mit durchschnittlich sechs Prozent Steigung mit einer konstanten Geschwindigkeit von 15 km/h, so muss er dafür durchschnittlich 236 Watt leisten. Ein um 0,5 Kilogramm minimiertes Systemgewicht spart 1,2 Watt. Ergo kann der Fahrer 0,1 km/h schneller fahren. Die Fahrzeit von knapp 20 Minuten reduziert sich um sechs Sekunden.

Gewichtslimit

Fährt man generell schneller oder beschleunigt zwischendurch einige Male, gewinnt man noch mehr Zeit dazu. Für den Anstieg nach L'Alpe d'Huez wurde für die schnellsten Profis bei einem Gewichtsvorteil von einem Kilogramm eine Leistungserspartnis von 4,5 Watt errechnet. Generell gilt: Bei 250 Watt hat man mit einem ein Kilogramm leichteren Rad ab einer Steigung von 4,4 Prozent Vorteile gegenüber einem Aero-Rad. Das Problem jedes Material-Gewichtstunings ist: der Preis. Denn je leichter ein Teil ist, desto teurer ist es in der Regel auch. Häufig kommen in diesem Bereich Hightech-Carbon und -Fertigungstechniken zum Einsatz – und manchmal auch sehr viel Handarbeit. In diesen Test haben wir Räder bis zu einem Gewicht von 6,9 Kilogramm aufgenommen. Zum Vergleich: Das durch den Weltverband UCI vorgegebene Mindestgewicht von Rennrädern beträgt 6,8 Kilogramm. Mit den meis-

ten der Räder dieses Tests dürften die Profis demnach gar nicht bei Rennen starten. Außer sie bauen schwerere Komponenten oder gar kleine Bleigewichte ein. Zwei unserer Testräder werden so auch von Radprofis gefahren: das Ridley Helium und das Argon 18 Gallium. Letzteres wurde als Team-Replica in den Farben des Spitzenteams Astana geliefert. Es rollt auf Schlauchreifen und Corima-Carbon-Laufrädern. Die Geometrie ist klassisch: lang und gestreckt. Klar erkennbare Renn-Gene haben etwa auch das Ridley Helium und das Storck Aernario, das jedoch auch sehr stark auf eine Aerodynamik-Optimierung ausgerichtet wurde – was man auf flachen Highspeed-Abschnitten durchaus spürt. Einen anderen Ansatz – hin zu viel Komfort und Langstreckentauglichkeit selbst für Einsteiger – geht hingegen Trek mit seinem Emonda SLR 9 Disc: Das Steuerrohr ist eher lang, die Sitzposition eher kompakt und leicht aufrecht. Extrem ausgewogen ist etwa das Canyon Ultimate CF SLX: Es ist sowohl agil als auch laufruhig, aerodynamisch und leicht – somit spricht es eine sehr breite Zielgruppe an.

Preis-Leistung

Das günstigste Rad des Testfeldes, das Rose X-Lite Six, kostet rund 3400 Euro – bei einem Gewicht von 6,6 Kilogramm und einer robusten und durchdachten Ausstattung. Sowohl die Rahmen- als auch die Fahreigenschaften sind top. Rose ist der klare Testsieger in der Kategorie Preis-Leistung. Auch das leichteste Rad kommt von einem deutschen Hersteller – es wird sogar in Deutschland und in Handarbeit produziert: das AX-Lightness Vial Evo Race. Sein Gewicht: 5,5 Kilogramm. Allerdings haben die deutschen Leichtbau- und Carbonspezialisten sogar noch leichtere Versionen des Vial Evo im Programm. Der Rahmen des getesteten Modells wurde an manchen Stellen, vor allem am Tretlager, noch einmal verstärkt – das maximal zulässige Fahrergewicht liegt bei 120 statt 100 Kilogramm. Die sehr hohe Rahmensteifigkeit, das agile Handling und der überraschend hohe Fahrkomfort überzeugten unsere Tester. //

„BEI 250 WATT HAT MAN MIT EINEM EIN KILOGRAMM LEICHTEREN RAD AB EINER STEIGUNG VON 4,4 PROZENT VORTEILE GEGENÜBER EINEM AERO-RAD.“



BIKE FITTING KIT 2.0



Partner der Triathlon-Kolumne:



ARGON 18



**PROFILE
DESIGN**

RYZON GARMIN



REBOOTS

Schneller fahren bei gleicher Leistung: Das soll ein professionelles Bikefitting bewirken. Wie findet man bei der Sitzposition den richtigen Kompromiss aus Aerodynamik und Komfort?

Text: Daniel Götz **Fotos:** Marco Hinzer

Top-Triathleten sind Jäger des Details, des einen Watts, der einen Sekunde: Sie arbeiten am Optimum, sie streben nach der stetigen Verbesserung. Ihr Ziel: mehr Leistung. Dafür trainieren sie härter und effizienter, regenerieren schneller – und haben Zugriff auf das neueste Material, die neuesten Technologien. Alles zusammen mündet in Leistungen, die für viele kaum nachvollziehbar sind. Die Fragen, die im Raum stehen, lauten: Was kann man als Hobbysportler von den Profis lernen? Und wie schafft man es, sich so lange, so intensiv, so schmerhaft am Limit zu bewegen? Die Antwort – zumindest auf dem Rad – lautet: mehr Leistung durch Komfort und Aerodynamik. Auf den ersten Blick sind diese beiden Parameter unvereinbar. Den Faktor Komfort verbinden viele Sportler wohl am wenigsten mit dem Ziel einer verbesserten Leistung. Komfort auf dem Rad bedeutet für einige noch immer eine eher aufrechte, entspannte „Altherren“-Position auf dem Rad. Wie soll man damit schneller sein? Die Antwort lautet – natür-

lich stark vereinfacht: Leistung gleich Komfort mal Zeit. Je länger die Ausdauerleistung dauert, desto wichtiger wird der Faktor Komfort. Oder: Man erbringt dieselbe Leistung länger, ohne dass es unkomfortabel wird und die Wattwerte abfallen. Triathleten profitieren stark von einer Radposition, bei der sich der Oberkörper von der Schwimm-Belastung erholen kann und der Bewegungsapparat für den anschließenden Lauf geschont wird. Genau hier setzt ein professionelles Bikefitting an: das Anpassen des Rades an den Fahrer, das genaue Einstellen, das Ermitteln der optimalen Sitzposition. Ein guter Bikefitter nimmt auf die individuellen Bedürfnisse, die anatomischen Besonderheiten, die physischen Fähigkeiten und die Wettkampfdistanzen des Athleten Rücksicht. Stefan Hüttner ist ein erfahrener Bikefitter. Sein kleines Radgeschäft „Bike Base“ am Schliersee sieht innen genauso aus, wie man es sich von außen vorstellt: Viele Räder auf engem Raum, viel Carbon überall, und dazu liegt der typische Geruch eines Radladens in der Luft: der leicht süßliche Duft von Kettenöl und Reifengummi. Der Empfang ist herzlich. Ein fester Händedruck, ein kurzer Small Talk über die neuesten Carbonmodelle im Laden. Und schon sind wir mittendrin im Eingangsgespräch zu meinem Bikefitting: Welche Ziele habe ich in diesem Jahr? Welche Triathlonstrecke peile ich an? Bin ich ambitioniert oder nicht? Hüttner hört zu und deutet bereits auf den Rollentrainer, in den sogleich mein Rad eingebaut wird. Wenige Minuten später, jetzt im Rennanzug und in Radschuhen, mustert mich Stefan Hüttner erneut. Bei der Pedalplatteneinstellung hatte ich im Vorfeld schon ganze Arbeit geleistet. Die Platten sind wie





Nüchterntraining oder Low Carb: Der Verzicht auf Kohlenhydrate wird als Wundermethode zum Abnehmen und für einen optimalen Fettstoffwechsel propagiert. Doch dies birgt Gefahren.



ENERGIE SPEICHER



7 350 Kalorien in 5:26 Stunden: So viel Energie „verbrannte“ Alexander Kristoff während eines Radrennens – bei seinem Sieg im Eintagesrennen Gent-Wevelgem. Die Distanz: 252 Kilometer. Die Durchschnittsgeschwindigkeit: 45,2 Kilometer pro Stunde. Die Durchschnittsleistung: 345 Watt. All diese Zahlen zeugen von einer Top-Leistung – dafür war eine enorme Energie nötig. Jene, die anhand der Menge an verbrannten Kalorien nachvollziehbar ist. 7350 Kalorien: Das entspricht mehr als 16 Tellern Pasta – oder fast 14 Tafeln Schokolade. Doch Ernährung ist weit mehr als die Menge an Energie, die man zu sich nimmt, um sie wieder zu verbrennen. Ernährung ist für Radsportler mehr als Energiezufuhr und Genuss – sie ist ein entscheidender Leistungsfaktor. Die Ernährung und die Regeneration sind neben dem Training als die zentralen Bausteine einer optimalen Leistung anerkannt. Das Essen steht somit auch für viele Profis im Fokus.

Der Fettstoffwechsel

Nicht nur Profis, sondern auch Freizeitathleten versuchen immer stärker, ihre Leistung durch eine optimierte Ernährung zu steigern. Ist die Ernährung nicht optimal, dann geht Potenzial verloren. Ausdauersportler profitieren zum Beispiel besonders von einem bestmöglichen Fettstoffwechsel. Denn je effizienter der Körper auf die nahezu unerschöpflichen Fettreserven zugreifen kann, desto „weniger“ werden die begrenzten Kohlenhydratreserven angegriffen – die zudem nicht immer rechtzeitig nachgefüllt werden können, da die Kohlenhydrataufnahme limitiert ist. Einen Vorteil hat, wer auch bei höheren Leistungen länger vom Fettstoffwechsel zehren kann. Häufig wurde in den vergangenen Jahren suggeriert, dass ein ökonomischer Fettstoffwechsel vor allem durch ein Verbannen der Kohlenhydrate vom Speiseplan möglich ist. Die Low-Carb-Ernährung sollte das neue Wundermittel sein – und nicht nur das Abnehmen erleichtern, sondern auch eine Leistungssteigerung unterstützen. Ein häufig empfohlenes und von vielen Sportlern praktiziertes Low-Carb-Trainingsprinzip lautet: Wer mit leeren Kohlenhydratspeichern trainiert, zwingt den Körper, verstärkt auf Fette zurückzugreifen

PRO



FOOD



Von den Profis lernen – kann sich lohnen. Gerade beim Thema Ernährung. Denn ihre Strategien sind meist entweder bewährt oder innovativ. Die Einblicke: Ernährung für mehr Leistung?

Text: David Binnig **Fotos:** Cor Vos, Fotolia

Bier, Wurst, Brötchen, Kuchen, Sekt – all das gehörte einst zur Standard-Ernährung der Radprofis. Die alten Schwarz-Weiß-Fotos von Tour-de-France-Fahrern auf Stahlrädern, aus deren Wolltrikottaschen Bierflaschen ragen, sind legendär. Heute ist die Sport-Ernährung eine völlig andere. Basierend auf den neuesten wissenschaftlichen Erkenntnissen.

Ein Vorreiter war hier das britische Team Sky, das seit Mai „Ineos“ heißt: Die Ernährungswissenschaftler des Teams setzten früh konsequent auf eine ständige und dauerhafte Anpassung der Diät an die Belastungen der Fahrer. Und verordneten diesen über weite Teile des Jahres hinweg eine eher kohlenhydratarme Ernährung – mit einem Ziel: den Fettstoffwechsel zu verbessern. Diese sogenannte ketogene Ernährung wird inzwischen längst auch von vielen Konkurrenten und auch Hobbyradsporthaltern angewandt.

Die Teams suchen immer stärker nach Leistungsreserven – nach Optimierungspotenzial. Von diesen Innovationen können auch andere profitieren. Doch Einblicke in diese Strukturen zu erhalten, ist meist schwierig. Umso ungewöhnlicher ist eine aktuelle Studie, die Forscher des renommierten Australian Institute of Sport in Kooperation mit Kollegen der Australian Catholic University, der Universität Nottingham und dem Aspetar Sports Hospital in Katar veröffentlichten. Der Inhalt: Ein detailliertes Ernährungsprotokoll von sechs Profis des Mitchelton-Scott-Teams über einen wichtigen Teil der Klassiker-Saison hinweg – über acht Tage, in denen sie vier große Rennen fuhren. Konkret: über den Zeitraum zwischen Mailand-Sanremo und der Flandernrundfahrt.

Extrem-Belastungen

Die absolvierten Rennen: die Drei Tage von De Panne, der E3-Preis von Harelbeke, Gent-Wevelgem und Dwars door Vlaanderen. Bis auf Letzteres waren alle Rennen über 200 Kilometer lang. Über den Zeitraum von neun Tagen hinweg führten die Radprofis Diät-Tagebücher – zudem wurde ihnen je vor und nach dem Wettkampfblock Blut entnommen und untersucht. Die Ergebnisse: Vom Abend vor einem Rennen bis zum Abend nach dem Rennen, je von 19 bis 19 Uhr, nahmen die Profis durchschnittlich 6216 Kalorien zu sich – oder 26.000 Kilojoule Energie. 10,7 Gramm Nahrung pro Kilogramm Körpergewicht waren Kohlenhydrate. An den Ruhetagen zwischen den Rennen führten die Athleten im Durchschnitt 5050 Kalorien zu. Aber „nur“ 6,4 Gramm Kohlenhydrate pro Kilogramm Körpergewicht. Zum Vergleich: Ein „Durchschnittsmann“ nimmt täglich zwischen 2100 und 2900 Kalorien zu sich. Auf dem Rennrad, während der Rennen, nahmen die Profis durchschnittlich 51 Gramm Kohlenhydrate pro Stunde auf. Dies war ein auffälliger Befund, da diese Werte deutlich niedriger sind als solche, die in anderen Studien bei Fahrern der großen Landesrundfahrten wie der Tour de France ermittelt wurden. Ein Erklärungsansatz dafür könnte der andere Rennverlauf bei den Klassikern sein: Dieser ist meist viel hektischer, geprägt von vielen Attacken, Wind und Kopfsteinpflasterpassagen. Der Grund für die geringere Energieaufnahme könnte somit schlicht lauten: keine Zeit, keine Möglichkeit, zu viel Hektik. Eine weitere Überraschung fanden die Forscher beim Nährstoff Protein: Die Profis nahmen deutlich mehr davon zu sich, als die Wissenschaftler erwartet hatten. An Renntagen im Durchschnitt 2,8 Gramm pro Kilogramm Körpergewicht – an Ruhetagen sogar 3,3 Gramm. Zum Vergleich: Die offizielle Ernährungsrichtlinie empfiehlt hier Werte von rund



RADTEST: ACHT MODELLE AUS ALUMINIUM - ALLE PREISKLASSEN

A L U - R E N N R Ä D E R

Robust, leicht, langlebig, preis-leistungsstark: So sollen Aluminium-Rahmen sein. Wir haben acht Alu-Rennradmodelle getestet. Mit dabei sind unter anderem: Canyon, Trek, Specialized und Storck.



AERO-TEST IM WINDKANAL WATTSPAREN

Schneller: Wie viele Watt lassen sich mit Aero-Trikots und -Einteilern wirklich sparen? Der große Test im Windkanal – mit teils verblüffenden Ergebnissen.

ETAPPENRENNEN: REPORTAGE MONT VENTOUX

Drei Mal auf den „Giganten der Provence“: Am Start beim Etappenrennen Haute Route Mont Ventoux. Plus: Touren- und Trainingsideen für mehr Power bergauf.

TOURENTIPPS: NAH & SCHÖN ALPENPÄSSE

Natur, Anstiege, Traum-Strecken: Wir stellen schöne und harte Anstiege der deutschen und österreichischen Alpen vor. Geheimtipps und Top-Touren.

ERSCHEINUNGSTERMIN

18. JULI

TOUR DE FRANCE | ETAPPEN | FAVORITEN | PROGNOSEN

RennRad

STRECKE
&
EINBLICKE



T+ TISSOT

OFFICIAL TIMEKEEPER



TISSOT T-RACE CYCLING
TOUR DE FRANCE
SPECIAL EDITION.

MIT GRAVIERTEM TOUR DE FRANCE
LOGO AUF DEM GEHÄUSEBODEN.

TISSOTWATCHES.COM
TISSOT, INNOVATORS BY TRADITION



DEUTSCHE IN GELB

Text: Christina Kapp Foto: Cor Vos

Der erste Deutsche, der das Gelbe Trikot tragen konnte, war der Berliner Kurt Stöpel im Jahr 1932. In Nantes, dem Zielort der zweiten Etappe, übernahm er das Gelbe Trikot. Doch nur einen Tag später musste er es wieder ausziehen, nachdem ihn mehrere Reifenpannen viel Zeit gekostet hatten. Die Chance, es zurückzuerobern, bot sich auf der Etappe über den Galibier. Sein Konkurrent Leducq hatte konditionelle Schwierigkeiten – und Stöpel zog davon. Kilometer um Kilometer baute er seinen Vorsprung aus. Doch dann platzte ihm ein Reifen. Stöpel musste sich selbst helfen. Seine Finger waren vor Regen und Kälte starr, kaum mehr zu bewegen. Nur mühsam bekam er den Reifen von der Felge. Der Wechsel kostete ihn Minuten. Damit schwand auch die Hoffnung auf das Gelbe Trikot. Es war wohl ausschließlich sein Pech mit dem Material, das dafür verantwortlich war, dass ihm in Paris „nur“ der zweite Platz blieb. Aber Leducq wusste, dass eigentlich Stöpel der Bessere war, und überreichte dessen Frau den Siegerstrauß mit den Worten: „Madame, Kurt und ich, wir haben beide die Tour gewonnen.“ Bis zu ihrem Tod verband beide Fahrer eine herzliche Freundschaft.

Der blonde Engel

Fünf Jahre später trug der Dortmunder Erich Bautz nach seinem Triumph in Belfort fünf Tage lang das Maillot Jaune. Ihm folgte Willi Oberbeck, der die erste Etappe von Paris nach Caen gewann und einen Tag lang in Gelb fuhr. Und dann kam Rudi Altig. Bis zur Ära von Jan Ullrich war der Mannheimer derjenige, der es am häufigsten tragen durfte. Zwischen 1962 und 1969 schlüpfte Altig 18 Mal ins begehrte Maillot Jaune. Dazwischen trugen es auch Karl-Heinz Kunde (1966/4 Tage) und Rolf Wolfshohl (1968/2 Tage). Nach Altig kam Didi Thurau, der während der Tour 1977 15 Tage lang das Gelbe Trikot trug. Nie zuvor hat das Tour-de-France-

Fieber, dem Franzosen, Belgier, Italiener, Spanier Jahr für Jahr verfallen, in Deutschland so hohe Temperaturen erreicht wie 1977. Dietrich Thurau war erst 22 Jahre alt – der jüngste Fahrer des gesamten Feldes. Er weckte die Hoffnungen auf den ersten deutschen Tour-de-France-Sieg. In Deutschland verstand man wenig davon, wie sehr die ungewöhnliche Streckenführung ihm zugutekam und wie gut er eingebettet war in die damals beste Mannschaft des Pelotons. Thuraus erste große Tat war der Sieg im Prolog. In Fleurance, einem verschlafenen Dorf am Fuß der Pyrenäen. Die zweite große Tat war, während der ersten schweren Pyrenäen-Etappe, die schon am dritten Tag auf dem Programm stand, einen Rückstand wieder aufzuholen und mit nur 14 Fahrrern in Pau anzukommen: Thurau gewann den Sprint. Und die dritte und wohl größte Tat war, in Bordeaux ein Zeitfahren ganz überlegen zu gewinnen – auch gegen Eddy Merckx, der es in seiner letzten Tour noch einmal wissen wollte. Die restlichen acht Tage bis zum Ruhetag in Freiburg, wo er wie ein König empfangen wurde und einen „Unruhetag“ erlebte, der ihn viele Nerven kostete, waren für die Verteidigung des Gelben Trikots unproblematisch. Doch dann in den Alpen verlor Thurau das Gelbe Trikot, wie es die vielen Experten zuvor prophezeit hatten. Jetzt erlegten sich Bernard Thévenet, Hennie Kuiper, Titelverteidiger Lucien Van Impe und Joop Zoetemelk keine Zurückhaltung mehr auf. Doch am Ende sprachen Thuraus fünf Etappensiege, der fünfte Rang im Gesamtklassement und das Trikot für den besten Jungprofi für sich. Und für eine große Zukunft. Allerdings konnte Thurau die großen Erwartungen danach nicht mehr erfüllen. Zudem fiel er später durch mehrere Dopingverstöße auf. 20 Jahre mussten die deutschen Fans warten, bis wieder das „Gelbfieber“ ausbrach. Zwar schlüpfte auch Klaus-Peter Thaler 1978 in das begehrteste aller Trikots, doch er konnte es nur einen Tag lang tragen. Erst mit

Interview: Teamchef Ralph Denk

WIR WOLLEN AGGRESSIV FAHREN UND ETAPPEN GEWINNEN



Herr Denk, Sie haben sich schon früh für Emanuel Buchmann als Kapitän entschieden. Was trauen Sie ihm zu?

Eine Top-Ten-Platzierung liegt im Bereich des Möglichen. Das hat als deutscher Fahrer zuletzt Andreas Klöden geschafft.

Wird die Mannschaft auf das Klassement ausgerichtet – oder wird sie vor allem auf den Sprinter, Peter Sagan, fokussiert sein?

Wir haben keinen Mann, der um das Gelbe Trikot kämpft. Daraum können wir uns breiter aufstellen. Wir wollen aggressiv und offensiv fahren – und Etappen gewinnen. Zum Beispiel Max Schachmann in Ausreißergruppen losschicken. So können wir erfolgreich sein. Eben auch, weil Teams wie Ineos auf uns nicht so achten werden, da wir ihre Mission Gelbes Trikot nicht gefährden.

Peter Sagan ist wieder der große Favorit im Kampf um das Grüne Trikot. Ist die Chance, den Rekord zu knacken und das Trikot zum siebten Mal zu gewinnen, eher Motivation oder Hemmnis?

Für Peter Sagan ist es ein großer Ansporn, denn er kann Tour-Historie schreiben. Leicht wird es jedoch nicht. In Michael Matthews sehe ich seinen größten Widersacher. Doch fest steht: Das Grüne Trikot ist sein großes Ziel in diesem Sommer.

Buchmann fürs Klassement, Sagan für Etappensiege – wie schwierig ist es, eine Mannschaft so auszubalancieren?

Die Ziele sind vereinbar. Sagan, Buchmann, Schachmann, Daniel Oss, Marcus Burghardt, die Österreicher Patrick Konrad, Lukas Pöstlberger, Gregor Mühlberger – das sind Fahrer, die in Frage kommen. Endgültig wird das aber erst kurzfristig entschieden.

Die Tour könnte durch die drei schweren Bergetappen am Ende entschieden werden, oder? Wie wird diese Streckenführung den Rennverlauf beeinflussen und verändern?

Es ist eigentlich ziemlich egal, wann welche Etappe kommt, denn die Tour ist jeden Tag wichtig. Man darf keine Etappe lockerlassen. Diesmal wird in der letzten Woche sicherlich noch offensiver

gefahren. Auf den letzten Bergetappen werden die Klassementfahrer noch einmal alles probieren. Ich persönlich freue mich, dass die Vogesen in der ersten Woche im Tour-Plan stehen. Das macht die Etappen interessanter als rein flache Streckenabschnitte.

Gleich zu Beginn gibt es wieder ein Teamzeitfahren, das jedoch recht kurz ist. Wie wichtig ist diese erste Zeitfahrprüfung?

Sehr wichtig. Die Klassementfahrer werden dort nicht die Tour gewinnen, und auch für Emanuel Buchmanns anvisierten zehnten Platz ist es fast schon egal, ob wir im Zeitfahren eine Minute verlieren. Allerdings ist dann die Chance, an einem der nächsten Tage einmal kurzzeitig in das Gelbe Trikot zu schlüpfen, gleich null. Im Vorjahr hat Peter Sagan nach seinem Etappensieg in La Roche einen Tag Gelb lang getragen. Das ist ein tolles Gefühl.

Das Team Sky heißt jetzt Ineos, aber das wird nichts daran ändern, dass die Fahrer dieser Mannschaft die Top-Favoriten sind.

Wie sehen Sie die Dominanz des britischen Teams?

Sie sind die Mannschaft mit den stärksten Kletterern. Einen Sprinter nehmen sie gar nicht erst mit, sondern konzentrieren sich voll auf das Gesamtklassement. Es wird sehr schwierig, sie zu schlagen. Wenn nichts Unvorhersehbares passiert, wird der Sieger wieder aus ihren Reihen kommen. //





Das Team CCC feiert Tour-Premiere – auch wenn ein Großteil der Fahrer bereits Tour-Erfahrung hat. Denn sie fuhren zuvor für das renommierte US-amerikanische Vorgängerteam BMC. Einen Fahrer für das Klassement haben sie nicht in ihren Reihen, dafür mit Greg Van Avermaet aber einen Mann, der auf Etappensiegeln gehen wird und zu Beginn der Tour eine Rolle spielen kann. 2018 fuhr er nach dem Teamzeitfahren ins Gelbe Trikot und verteidigte es sechs Tage lang. In Serge Pauwels, der von Dimension Data zu CCC wechselte, findet er einen neuen starken Helfer. Für den erfahrenen Deutschen Simon Geschke bietet sich wohl die Gelegenheit, in den Bergen sein Glück zu versuchen, wenn er rechtzeitig wieder in Form kommt. Im Frühjahr erlitt der Tour-Etappensieger zwei Knochenbrüche und musste lange pausieren. Laurens ten Dam, der auch von Sunweb zu CCC wechselte, ist ein guter Bergfahrer. Der bergfeste Allrounder Alessandro De Marchi könnte als Ausreißer überzeugen.

TOUR-KANDIDATEN

Name	Geb.	NAT	TYP
Barta, Will	04.01.1996	USA	P
Bevin, Patrick	02.05.1991	NZL	A
de la Parte, Victor	22.06.1986	ESP	A
De Marchi, Alessandro	19.05.1986	ITA	B
Geschke, Simon	13.03.1986	GER	A
Koch, Jonas	25.06.1993	GER	R
Pauwels, Serge	21.11.1983	BEL	P
Roskopf, Joey	05.09.1989	USA	A
Schär, Michael	29.09.1986	SUI	R
ten Dam, Laurens	13.11.1980	NED	B
Van Avermaet, Greg	17.05.1985	BEL	P
Van Hoecke, Gijs	12.11.1991	BEL	S
Van Hooydonck, Nathan	12.10.1995	BEL	R

TOURSTARTS: 0 ETAPPENSIEGE: 0 GESAMTSIEGE: 0 GELBE TRIKOTS: 0 BESTER KLASSEMENTFAHRER 2018: / KAPITÄN 2019: Greg Van Avermaet MÖGLICHE DEUTSCHE STARTER: Simon Geschke, Jonas Koch



Cofidis gehört zu den traditionsreichsten Mannschaften des Pelotons. Der Start in diesem Jahr wird der 23. bei der Tour sein. In der Vergangenheit trat man mit einigen großen Namen an: vor allem mit den beiden „Davids“ – David Moncoutié und David Millar. Sie waren für viele Tour-Erfolge verantwortlich. Der Schotte Millar feierte drei Etappensiege und trug zwei Tage lang das Gelbe Trikot. 2009 musste Cofidis in die zweite Liga absteigen, ist aber weiterhin fester Bestandteil der Tour. 2019 hat sich das Team deutlich verstärkt. Zum Beispiel mit den beiden bergfesten Allroundern Natnael Berhane und Darwin Atapuma. Beide könnten in den Bergen viel in Fluchtgruppen unterwegs sein. Dies trifft auch auf den erfahrenen Spanier Jesus Herrada zu. Ob einer der umstrittensten Fahrer im Peloton, der oft sehr aggressiv agierende Sprinter Nacer Bouhanni, im Tour-Kader sein wird, stand bei Reaktionsschluss noch nicht fest. Christophe Laporte ist ebenfalls sehr endschnell.

TOUR-KANDIDATEN

Name	Geb.	NAT	TYP
Atapuma, John Darwin	15.01.1988	KOL	K
Berhane, Natnael	05.01.1991	ERI	B
Bouhanni, Nacer	25.07.1990	FRA	S
Claeys, Dimitri	18.06.1987	BEL	P
Edet, Nicolas	02.12.1987	FRA	B
Hansen, Jesper	23.10.1990	DAN	A
Herrada, Jesus	26.07.1990	ESP	P
Herrada, José	01.10.1985	ESP	B
Lafay, Victor	17.01.1998	FRA	B
Laporte, Christophe	11.12.1992	FRA	S
Lemoine, Cyril	03.03.1983	FRA	R
Perez, Anthony	22.04.1991	FRA	A
Simon, Julien	04.10.1985	FRA	P

TOURSTARTS: 22 ETAPPENSIEGE: 4 GESAMTSIEGE: 0 GELBE TRIKOTS: 4 (1998 Desbiens (2), 2000 Millar (2)) BESTER KLASSEMENTFAHRER 2018: Nicolas Edet (43) KAPITÄN 2019: Nicolas Edet MÖGLICHE DEUTSCHE STARTER: /

DIE TOUR VON TAG ZU TAG

Das Gelbe Trikot feiert seinen 100. Geburtstag. Ihm und vor allem jenem Mann zu Ehren, der es in der Geschichte der Tour de France am häufigsten tragen konnte, beginnt die Tour 2019 in Brüssel. Es ist die Heimat von Eddy Merckx, jener Radsportlegende, die 96 Mal das Gelbe Trikot überstreifen durfte, fünf Gesamtsiege und 34 Etappensiege feierte. Die 106. Auflage der Tour ist diesmal 3460 Kilometer lang, führt von Belgien durch die Champagne, Lothringen, die Vogesen und das Zentralmassiv, bevor es zu Vorentscheidungen in den Pyrenäen und schließlich zum Finale in den Alpen kommt. Fünf Bergetappen stehen im Etappenplan, von denen drei auf mehr als 2000 Metern Höhe enden: am Col du Tourmalet (2115 Meter), Tignes (2113 Meter) und Val Thorens (2365 Meter). Zeitfahren stehen in Brüssel (MZF) und Pau (EZF) auf dem Plan.



JENS VOIGTS STRECKENANALYSE

RennRad konnte auch in diesem Jahr Jens Voigt für die Bewertung der Tour-Etappen gewinnen. 17 Mal hat der Berliner die Tour de France bestritten und dabei gelitten, gekämpft, gesiegt. Kaum einer kennt die Grande Boucle besser als Voigt, der 2001 und 2006 jeweils eine Etappe gewann und auch Träger des Gelben Trikots war. Als Höhepunkt seiner Tour-Teilnahmen nennt er die Tour 2008, als er Seite an Seite mit dem Gesamtsieger Carlos Sastre die Ehrenrunde auf den Champs-Elysées drehen durfte. 2014 nahm „Monsieur Courage“, wie man ihn in Frankreich wegen seines großen Kämpferherzens auch nennt, Abschied von der Tour. Und er tat es spektakulär: Für eine Etappe fuhr er nach beherzten Aktionen in einer Ausreißergruppe noch einmal im Bergtrikot, wie bei seiner ersten Tour 1998. Für den Hersteller Trek ist er nach wie vor im Einsatz, zudem organisiert er unter anderem Radsportveranstaltungen und verkauft eine eigene Bekleidungslinie. Die Tour begleitet er nach wie vor als Co-Kommentator für das US-amerikanische Fernsehen. Auf den kommenden Seiten verrät er für die RennRad-Leser, wann es spannend wird und wo die Entscheidungen fallen könnten.

TV-Zeiten: Live auf Eurosport und ARD

Eurosport überträgt alle Etappen komplett live. Die ARD beginnt ihre Übertragung in der Regel gegen 16.05 Uhr (an Werktagen). Die komplette Übertragung können Zuschauer aber bereits mit dem Startschuss auf dem ARD-Spartensender ONE live mitverfolgen. Dort kann man auch die Mannschaftspräsentation live sehen. Reporter ist Florian Naß (ARD), bei ONE Florian Kurz. Eurosport schickt wieder das fachkundige Duo Karsten Migels und Jean-Claude Leclercq nach Frankreich. Die genauen täglichen Sendezeiten stehen auf den folgenden Etappenseiten. Änderungen vorbehalten.

Erklärung zu den folgenden Seiten

BW = Bergwertung

SW = Sprintwertung

K1, K2, K3, K4, HC = Bergwertungen mit den entsprechenden Kategorien. Die Durchfahrtszeiten entsprechen dem mittleren Stundenschnitt von 43 km/h, bei Bergetappen je nach Schwierigkeit ca. 30 km/h. Zeitverschiebungen und Streckenänderungen sind möglich.



1. ETAPPE: SAMSTAG, 6. JULI 2019 BRÜSSEL - BRÜSSEL | 192 KILOMETER

Die erste Tour-Etappe gehört wohl, wie so oft, den Sprintern. Es wäre die Möglichkeit für den Superstar Peter Sagan, das erste Gelbe Trikot der Tour 2019 zu tragen.

TOUR KOMPAKT

BRÜSSEL: zum 13. Mal Etappenort

LETZTER ETAPPENSIEGER:

Alessandro Petacchi (2010)

TV-LIVE-ÜBERTRAGUNG:

ARD 13.40 - 17.30 Uhr

Eurosport 12.00 - 17.15 Uhr



DURCHFAHRTSZEITEN

km	Ort	Zeit
000.0	Start Brüssel	12:05
	Place Royale/Koningsplein	
001.5	Anderlecht	12:25
009.5	Vlezenbeek	12:38
014.4	Sint-Martens-Lennik	12:46
025.0	Meerbeke	12:59
028.0	Ninove	13:04
032.0	Voorde	13:09
040.5	Geraardsbergen	13:23
043.5	Mur de Grammont BW K3	13:27
047.5	Bosberg BW K4	13:32
054.5	Tollembeek	13:42
062.0	Enghien	13:53
084.0	Ronquières	14:25
094.5	Seneffe	14:39
110.5	Charleroi	15:03
123.0	Les Bons Villers SW	15:21
132.5	Bois d'Hez	15:34
141.5	Glabais	15:47
148.5	Braine-l'Alleud	15:57
150.0	Waterloo	15:59
152.0	Ransbeck	16:02
156.5	La Hulpe/Terhulpen	16:08
160.5	Maleizen	16:14
169.0	Eizer	16:26
170.5	Duisburg	16:28
177.0	Quatre Bras	16:38
183.5	Etterbeek	16:48
190.5	Laken	16:57
192.5	Brüssel	16:58
	Ziel Avenue du Parc Royal	

RENNRAD-EXPERTE JENS VOIGT prognostiziert:



Der „Grand Depart“ ist immer ein Spektakel – mit Feuerwerk, Düsenjägern am Himmel und diesmal wahrscheinlich den Vertretern des belgischen Königshauses. Ich bin mir außerdem sicher, dass der große Eddy Merckx den Startschuss geben wird. Kein Fahrer hat so oft das Gelbe Trikot der Tour getragen wie er: 96 Mal. Das ist ein Rekord für die Ewigkeit. Diese erste Etappe ver-

spricht angesichts der großen belgischen Radsport-Tradition einen stimmungsvollen Auftakt. Die Strecke: Die Mur de Grammont ist ein steiler Anstieg, an dem sich mit Sicherheit eine Gruppe vom Feld lösen wird. Ein Hauch von Flandernrundfahrt-Feeling wird diese Etappe begleiten. Später, bei Kilometer 115, wartet sogar eine 2,9 Kilometer lange Kopfsteinpflaster-Passage. Bei Kilometer 123 wird der fürs Grüne Tri-

kot wichtige Bonus sprint ausgetragen, und nach 192,5 Kilometern gibt es die Zielankunft im Herzen der Hauptstadt Brüssel. Eine Garantie für einen Sprint gibt es nicht. Das Etappprofil ist zu schwer. Die Sprinter teams werden dennoch alles versuchen, um es auf der Zielgeraden zu einem großen Showdown kommen zu lassen. Dem Etappensieger winkt schließlich das begehrte erste Gelbe Trikot der Tour de France 2019.



DIE TOUR-SIEGER VON 1903 BIS HEUTE

JAHR FAHRER

2018	Geraint Thomas (GBR)
2017	Chris Froome (GBR)
2016	Chris Froome (GBR)
2015	Chris Froome (GBR)
2014	Vincenzo Nibali (ITA)
2013	Chris Froome (GBR)
2012	Bradley Wiggins (GBR)
2011	Cadel Evans (AUS)
2010	Andy Schleck (LUX)
2009	Alberto Contador (ESP)
2008	Carlos Sastre (ESP)
2007	Alberto Contador (ESP)
2006	Oscar Pereiro (ESP)
2005 *	
2004 *	
2003 *	
2002 *	
2001 *	
2000 *	
1999 *	
1998	Marco Pantani (ITA)
1997	Jan Ullrich (GER)
1996	Bjarne Riis (DEN)
1995	Miguel Indurain (ESP)
1994	Miguel Indurain (ESP)
1993	Miguel Indurain (ESP)
1992	Miguel Indurain (ESP)
1991	Miguel Indurain (ESP)
1990	Greg LeMond (USA)
1989	Greg LeMond (USA)
1988	Pedro Delgado (ESP)
1987	Stephen Roche (IRL)
1986	Greg LeMond (USA)
1985	Bernard Hinault (FRA)
1984	Laurent Fignon (FRA)
1983	Laurent Fignon (FRA)
1982	Bernard Hinault (FRA)

1981	Bernard Hinault (FRA)
1980	Joop Zoetemelk (NED)
1979	Bernard Hinault (FRA)
1978	Bernard Hinault (FRA)
1977	Bernard Thévenet (FRA)
1976	Lucien van Impe (BEL)
1975	Bernard Thévenet (FRA)
1974	Eddy Merckx (BEL)
1973	Luis Ocaña (ESP)
1972	Eddy Merckx (BEL)
1971	Eddy Merckx (BEL)
1970	Eddy Merckx (BEL)
1969	Eddy Merckx (BEL)
1968	Jan Janssen (NED)
1967	Roger Pingeon (FRA)
1966	Lucien Aimar (FRA)
1965	Felice Gimondi (ITA)
1964	Jacques Anquetil (FRA)
1963	Jacques Anquetil (FRA)
1962	Jacques Anquetil (FRA)
1961	Jacques Anquetil (FRA)
1960	Gastone Nencini (ITA)
1959	Féderico Bahamontes (ESP)
1958	Charly Gaul (LUX)
1957	Jacques Anquetil (FRA)
1956	Roger Walkowiak (FRA)
1955	Louison Bobet (FRA)
1954	Louison Bobet (FRA)
1953	Louison Bobet (FRA)
1952	Fausto Coppi (ITA)
1951	Hugo Koblet (SUI)
1950	Ferdy Kübler (SUI)
1949	Fausto Coppi (ITA)
1948	Gino Bartali (ITA)
1947	Jean Robic (FRA)
1940 bis 1946	ausgefallen
1939	Sylvère Maes (BEL)

* Die Siege Lance Armstrongs wurden nachträglich wegen Dopings aberkannt.