

RennRad

48 SEITEN

TOUR DE FRANCE

EXTRA

TRAINING: SCHNELL IN FORM

Gut sein, wenns drauf ankommt:
Einheiten & Top-Trainingspläne

Kurzurlaub: Mittelgebirge & Streckentipps

NAHE TRAUM-TOUREN

Top-Regionen & die schönsten
Rad-Strecken Deutschlands

RADMARATHON-TRAINING

Reportagen, Watt-Werte, Tipps,
Touren, Pässe: Dolomiten & Tirol

WATT-TEST: POWERMETER

7 Leistungsmesser ab 399 Euro
getestet – Genauigkeit & Gewicht

ERNÄHRUNG & LEISTUNG

Radmarathons: mehr Energie –
Nahrung, Getränke, Anleitung



LEICHTGEWICHTE

RADTEST: 14 RACE-MODELLE VON CANYON, SPECIALIZED, SCOTT & CO.



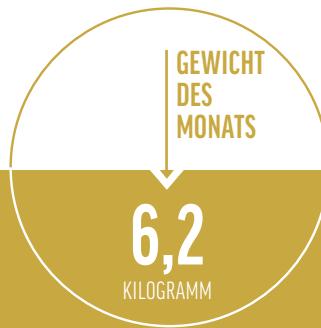


TOUR DE FRANCE, TRAUM-TOUREN & LEICHTE RACE-RENNRÄDER

Es ist das Radrennen – und eines der größten Sportereignisse – des Jahres: die Tour de France. 176 Fahrer, 3383 Kilometer, 21 Etappen. Diesem RennRad-Magazin liegt ein 48-seitiges Gratis-Sonderheft zur Grand Boucle bei. Mit allen Etappen, den Teams, den Favoriten, der Historie, Jens Voigts Prognose, den TV-Zeiten – und mehr. In unserem großen Radtest widmen wir uns alltagstauglichen Race-Rennrädern, die teils bei der Tour nicht eingesetzt werden dürfen. Denn: Sie sind zu leicht. Sie unterschreiten das durch den Weltradsportverband vorgegebene Mindestgewicht von 6,8 Kilogramm. Das leichteste Rad des Testfeldes, das Benotti Vial Evo Disc, wiegt in der Größe 53 nur 6,2 Kilogramm. Ein anderer großer Test dieser Ausgabe dreht sich um ein „Hilfsmittel“, das für alle Radprofis – und immer mehr ambitionierte Hobbyathleten – längst unverzichtbar ist: Powermeter. Wir haben sieben sehr verschiedene

Leistungsmess-Geräte über Monate hinweg getestet. Auch die Artikel unserer Trainingsrubrik sind extrem zielgerichtet gestaltet: Sie sollen Anregungen, Hintergründe und Ideen bieten – auf dem Weg zu mehr Zeit-Effizienz. Dafür stellen wir Trainings- und Verpflegungspläne sowie -Strategien vor, die dabei helfen können, die absolute Top-Form zu erreichen. Eine solche ist auch vor dem Abfahren einiger unserer insgesamt 26 Heimat-Touren-Tipps dieses Magazins notwendig. Denn wir stellen, neben 19 nahen Top-Touren, auch 18 teils sehr steile undfordernde Anstiege in Deutschland, Frankreich und Österreich vor.

David Binnig | Chefredakteur



wiegt das Benotti Vial Evo Disc, das leichteste Rennrad des Testfeldes. Den Radtest finden Sie ab der **Seite 54**.



in Deutschland und zwei Nachbarländern – mit Streckentipps, Bergen, Rampen und mehr – finden Sie ab der **Seite 26**.

INHALT

AUSGABE 7 | 2021



JEDERMANN

Auftakt: Menschen, Szene, Geschichten	10
News, Termine und Leitartikel: Leichtgewichte und Super-Teams. Zahlen & Gedanken zum Profi-Radsport	
Die Dolomiten: Pässe, Radmarathons, Touren	16
Campolongo, Pordoi, Giau & mehr. Das Erlebnis Maratona dles Dolomites. Berg- & Strecken-Tipps	
Anstiege & Strecken: Das perfekte Wochenende	26
Von den Vogesen bis ins Allgäu. Von Tirol bis in die Rhön: Anstiege & Touren-Tipps für den Kurz-Urlaub	
Anton Palzer: Radprofi als Quereinsteiger	34
Porträt: Einer der besten Ski-Bergsteiger der Welt wird WorldTour-Profi. Training, Talent & Einblicke	
Nahe Top-Ziele: Traumstrecken in Deutschland	40
Urlaub in der Heimat: Teil zwei der schönsten Ziele. Schwarzwald, Sauerland & mehr. Anstiege & Touren	

TEST & TECHNIK

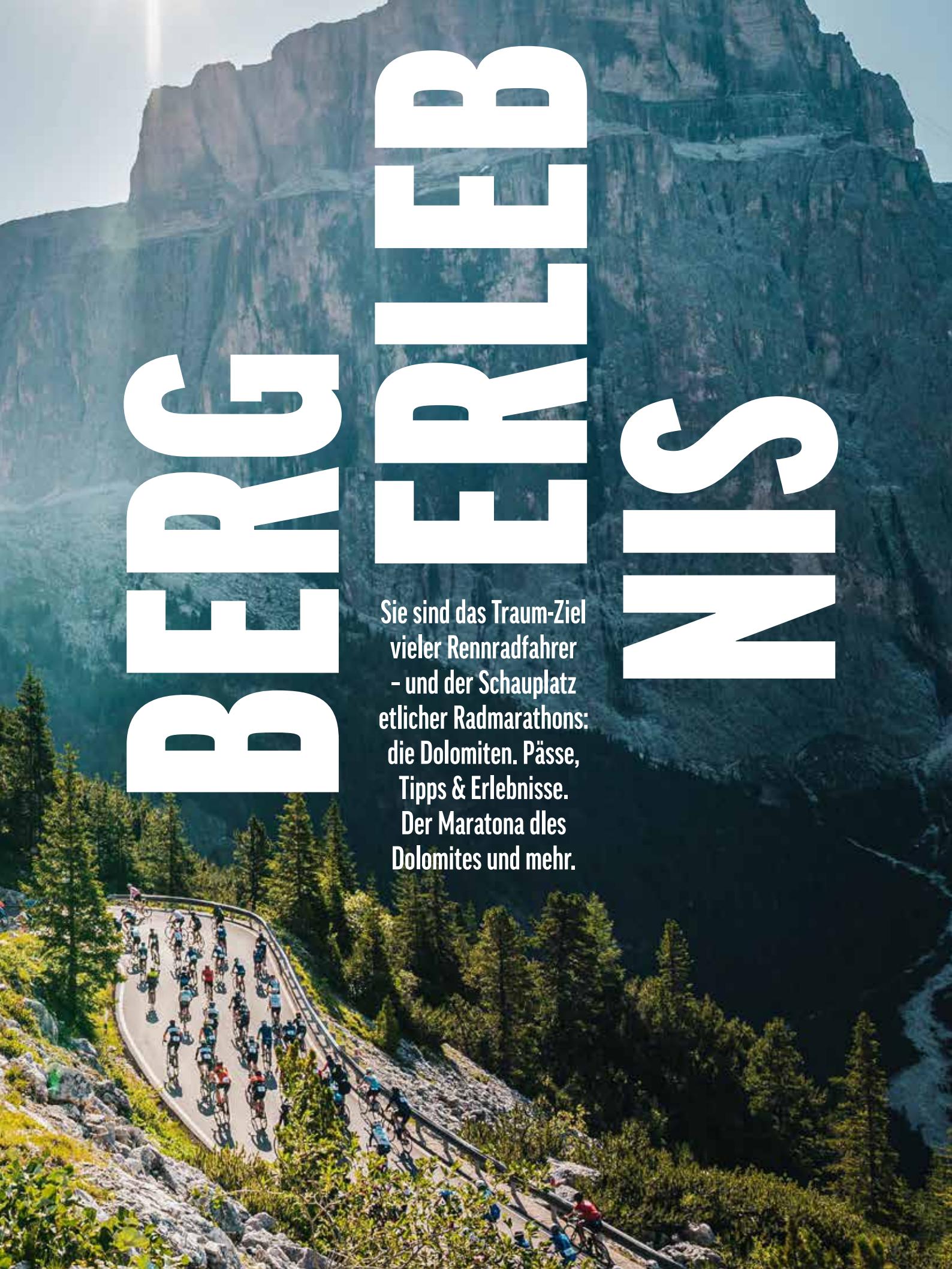
Auftakt: Neuheiten, Trends & mehr	50
Neues Gravelbike von Canyon: der erste Test. Plus: Neuheiten von Wahoo, Oakley, Castelli und mehr	
Radtest-Spezial: Leichte Race-Rennräder	54
14 Leichtgewichte ab 6,2 Kilogramm im Vergleich. Mit Modellen von Canyon, Rose, Trek und anderen	
Dauertest: Carbon-Gravelbike & mehr	70
Ein Leichtgewichts-Gravelbike von Parapera im Test. Laufräder, Carbonrahmen, Reifen – der Dauertest	
Getestet: Sieben Powermeter – Watt & Co.	72
Wattmessung: Training & Analyse. Effizient trainieren. Tipps, Hintergründe und sieben Powermeter im Test	

TRAINING

Auftakt: Wissen, Tipps und Rezepte	82
Studie: Sport reduziert Krebszellenwachstum. Plus: Rezept – Essen wie die Bora-Hansgrohe-Profis	
Wissen: Fans, Anfeuerungen & Motivation	84
Schneller durch Fans: der Publikumseffekt. Einblicke, Studien & Tipps für Hobby-Athleten	
Training: Schnell zur Tages- und Top-Form	88
Kurz, hart, schnell: Intervalle sind ein Weg zu mehr Leistung. Studien & Trainingspläne	
Renn-Ernährung: Anleitung für mehr Leistung	96
Mit der richtigen Ernährung zu mehr Leistung bei Radmarathons und mehr: Strategien & Einblicke	
Berge, Täler, Radmarathon-Training: Tirol	104
218 Kilometer, 3500 Höhenmeter: Tipps & Pläne zur Vorbereitung in der Rennrad-Region Tannheimer Tal	

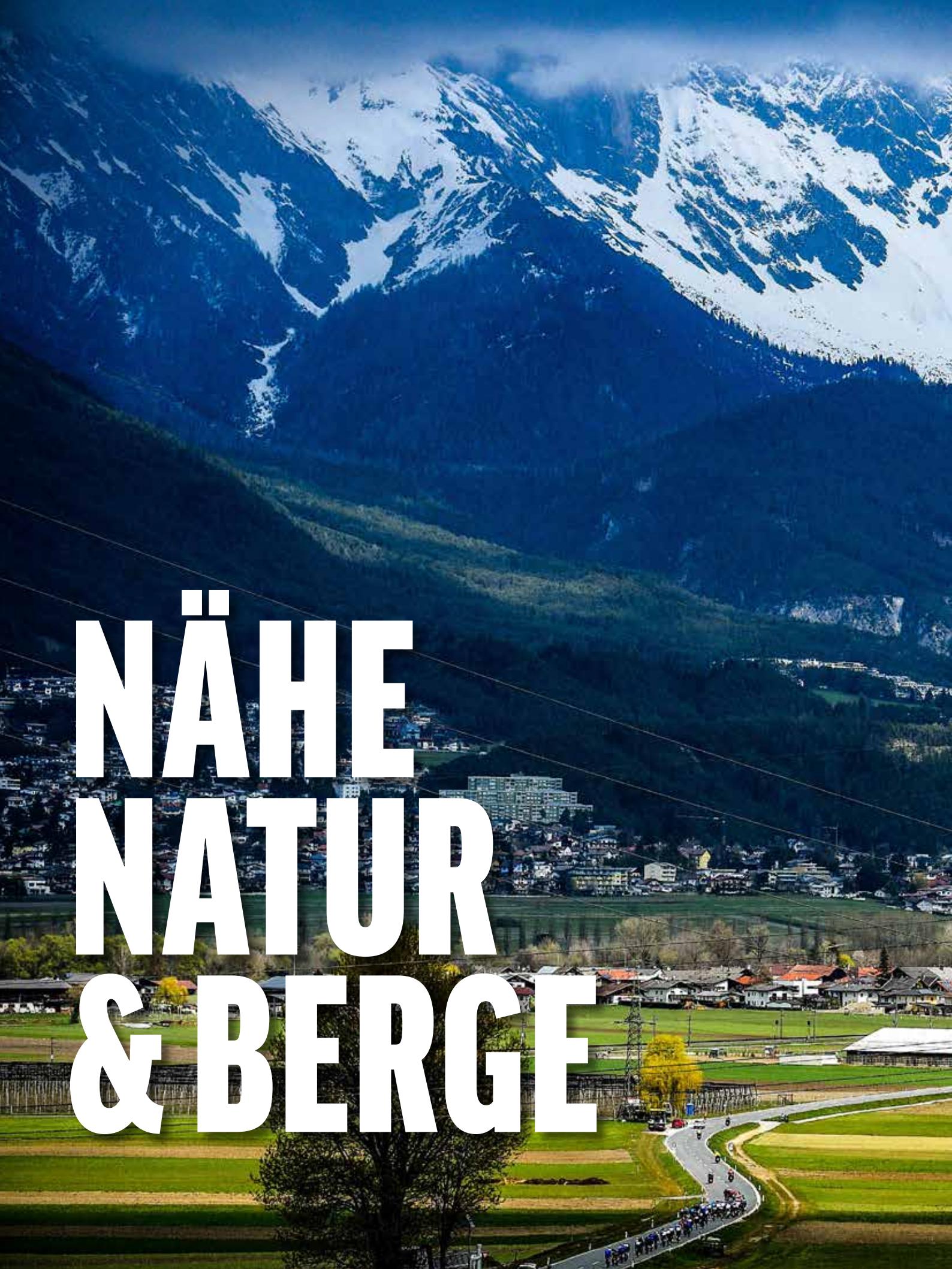
PELOTON

News: Ergebnisse, Termine, Zahlen	114
Zahlen & Analysen: Die Sprintpower des André Greipel & doppelte Revanche bei La Doyenne	
Analyse: Giro d'Italia – Leistungen & Bilder	116
Regen, Schnee & Pässe: Der Giro d'Italia bot Schotter, Spektakel & Top-Leistungen	
Porträts: Profi-Fahrerinnen – Hintergründe	120
Ein Multitalent und eine Tempomacherin: Franziska Koch und Romy Kasper im Porträt	
REISE	
Pässe, Marathons, Natur: die Dolomiten	126
Die Dolomiten bieten alles: Ausblicke, Anstiege, Radmarathons, Dolce Vita. Tipps & Touren	



MARATHON DLES DOLOMITES

Sie sind das Traum-Ziel
vieler Rennradfahrer
- und der Schauplatz
etlicher Radmarathons:
die Dolomiten. Pässe,
Tipps & Erlebnisse.
Der Maratona dles
Dolomites und mehr.

A panoramic landscape of the Alps. In the background, majestic snow-capped mountain peaks rise against a clear blue sky. Below them, a dense forest of green trees covers a hillside. In the middle ground, a small town with numerous houses and buildings is nestled in a valley. In the foreground, a road curves through a green field, with a group of cyclists riding along it. The overall scene is a blend of natural beauty and human activity.

**NÄHE
NATUR
& BERGE**



DAS PERFEKTE WOCHENENDE: RENNRAD-TOUREN IN DER NÄHE. SCHÖN, RUHIG, HART, ANSPRUCHSVOLL - GEHEIMTIPPS, ANSTIEGE UND NAHE TRAUM-TOUREN.

Text: David Binnig, Johann Fährmann, Jan Zesewitz
Fotos: Cor Vos

W arum tue ich mir das an? Das Fahren mit, gefühlt, vier km/h – und mit dem Ziel: oben ankommen. Um dann wieder umzudrehen. Denn: Dies ist eine Sackgasse. Ein schmales Sträßchen, das durch den Wald führt, fast keine Ausblicke auf die Umgebung bietet und sich eher nach Klettersteig als nach Weg anfühlt: Es wird mit jedem Kilometer steiler. Das Finale: ein Kilometer mit fast 20 Prozent Durchschnittssteigung. Unter mir: das Illertal. Dies ist das Allgäu. Dies sind noch nicht die hohen Pässe der Alpen. Doch dies ist wohl einer der härtesten, der „ekligsten“ Anstiege Deutschlands. Die Straße beginnt in Immenstadt anzusteigen. Hinter dem Ort steht eine Wand. Der Steigungsgrad des Weges: 20 Grad. Nach 1,5 Kilometern verschafft eine kleine Brücke etwas Erholung – für etwa 50 Meter. Dann geht es mit 16 bis 19 Prozent, stellenweise mehr als 20 Prozent, weiter. Ich holtiere mit fünf, sechs km/h über niedrige Querrillen im Asphalt und fahre durch offenstehende Weidengitter. Irgendwann, nach gefühlten Ewigkeiten, bin ich oben, 1420 Meter über dem Meer. An einem Ziel, von dem ich selbst nicht wirklich weiß, warum ich es ausgewählt habe. An einem Ziel, an dem es kein „Weiter“ gibt. Sondern nur eine Option: umdrehen.

VOM BERG- IN DEN RADSPORT - MIT 28 JAHREN: ANTON PALZER WAR EINER DER BESTEN SKI-BERGSTEIGER DER WELT. BEVOR ER DIE SPORTART WECHSELTE: HIN ZUM RADSPORT, DIREKT IN DIE WORLD-TOUR. VON TRAINING, TALENT, AUSDAUER, WILLE UND MOTIVATION.



BERG MENSCH



TONI
PALZER

Text: David Binnig, Johann Fährmann

Fotos: Chiara Redaschi, Bettiniphoto, Maurizio Torri

ch werde Mal Radprofi", sagte der Sohn dem Vater. „Da wärst du schön blöd“, sagte der Vater, „draußen auf den Straßen die Abgase einzutauen. Bleib doch da, wo du bist: in den Bergen. Hier ist es so schön. Lass uns die Berge hochgehen und runterfahren. Da gibt's nur Genüsse.“ So begann es.

Doch der Sohn setzt sich durch*. Und erfüllt sich seinen Traum. Heute ist Anton „Toni“ Palzer 28 Jahre alt – und Neu-Radprofi. Nicht in irgendeiner Mannschaft – sondern im Team Bora-Hansgrohe, in der WorldTour. Die Zahl seiner absolvierten Profi- und Amateur-Radrennen zuvor: null. Einer der besten Skibergsteiger der Welt wechselt in den Profi-Radsport: Das Ganze ist ein Experiment – für das Team, für Palzer selbst und für den Radsport. „Man kann noch gar nicht sagen, was da draus wird. Aber es ist eine Chance, die ich nutzen muss. Ein Lebenstraum, der in Erfüllung geht.“ Es ist ein Experiment, das wohl vor allem auf Zahlen basiert.

Höhenmeter & Ausdauer

Es geht dabei um die Frage, ob herausragend gute körperliche Voraussetzungen und eine extrem hoch-trainierte Ausdauer-Leistungsfähigkeit auf eine andere Sportart übertragen werden können. Und darum, wie schnell ein Athlet lernen kann. Taktik, Fahrtechnik, Renn-Intelligenz, die extremen Renn-Intensitäten des Radsports auf einem Weltklasse-Niveau. Sobald er spricht, weiß man, wo er herkommt. Aus Ramsau im Berchtesgadener Land. Aus den Bergen, aus Bayern, aus dem äußersten Südosten Deutschlands. Palzer spricht ein tiefes und unverfälschtes Bairisch. Von seinem Elternhaus aus sieht er den 2713 Meter hohen Watzmann. Die Watzmann-Überschreitung ist ein

Klassiker der anspruchsvollen Alpen-Touren. Eine zwölf bis 14 Stunden lange Gratwanderung über drei Bergspitzen. Im Juni 2020 stellte Toni Palzer eine neue Rekordzeit für die schnellste Watzmann-Überschreitung auf: Er blieb unter drei Stunden. Für die rund 24 Kilometer über teils extrem zerklüftete Felsen, Pfade und Geröll – und die 2400 Höhenmeter – brauchte er nur 2:47 Stunden. Wenige Monate später, im Winter, lief er wieder um Bestzeiten in den Bergen. Im Schnee, auf Touren-Skiern, bergauf und bergab, bei den Weltmeisterschaften und Weltcup-Rennen. „Der Wintersport in den Bergen ist meine Leidenschaft,“ sagt er. „Aber ich sehe hier für mich keine große Entwicklung mehr. Der Herrgott hat mir eine massive ‚Pump'n‘ geschenkt. Die will ich auch in einer anderen Sportart ausprobieren.“

Im Alter von 14 Jahren wird er in die deutsche Nationalmannschaft der Skibergsteiger aufgenommen. Die Entscheidung, die Sportart zu wechseln, war keine plötzliche Eingebung. Es war ein langer Prozess. Ein Prozess, an dem einer seiner Freunde und inzwischen auch sein Radsport-Mentor, der österreichische Radprofi Lukas Pöstlberger, einen entscheidenden Anteil hatte. „Ich war beim Training immer ein bisschen mit der Brechstange unterwegs, nach dem Motto: Viel bringt viel, und mehr bringt mehr. Doch irgendwann wurde ich immer öfter krank. Lukas empfahl mir, es mit einem Trainer aus dem Radsport zu probieren, um neue Impulse zu bekommen.“ Und so kam es, dass der Ski-Bergsteiger und Bergläufer Toni Palzer zu einem Radsport-Trainer wechselte, einem Trainer des deutschen Profi-Teams Bora-Hansgrohe: Helmut Dollinger. Pöstlberger hatte vom Team Bora-Hansgrohe bereits den Auftrag, Palzer als Kandidat für das WorldTour-Team zu begutachten.



RAUM TOUREN

WIND, HÖHENMETER, BERGE, NATUR:
DIE SCHÖNSTEN RENNRAD-REGIONEN IN
DEUTSCHLAND. VON NORD NACH SÜD.
TOUREN, REGIONEN UND ANSTIEGE.

Text: David Binnig, Johann Fährmann, Jan Zesewitz
Fotos: Paul Masukowitz



TESTSTRECKE



RÄDER | PRODUKTE | NEUHEITEN

LEICHT & SCHNELL

LEICHTE RACE-MODELLE IM
TEST: 14 RENNRÄDER AB 6,22
KILOGRAMM IM VERGLEICH.





Schotter, Straße, Trails: Gravelbikes sind vielseitig. Gewicht, Steifigkeit, Komfort, Variabilität: Worauf kommt es wirklich an? Das Parapera Anemos im Langzeittest.

Weg von der Straße. Vom surrenden Geräusch der Reifen auf dem Asphalt zum gedämpften Knirschen auf Schotter, der erst kompakt und fein, dann loser, gröber, lauter wird. Der Weg wird zum Pfad: Wurzeln und Waldboden, auf dem die breiten Reifen ein dumpfes Geräusch abgeben. Gravelbikes eignen sich für viele Untergründe – entsprechend vielfältig sind die Ansprüche. Das Parapera Anemos ist ein besonderer Vertreter dieser Radgattung, und deshalb unser Testobjekt im Rahmen dieser Gravel-Kolumne. Die erst 2020 gegründete deutsche Firma ist auf die Herstellung leichter, individuell konfigurierbarer Carbon-Gravelbikes spezialisiert. Somit kann jedes Rad an das je gewünschte individuelle Einsatz-

gebiet angepasst werden – egal ob dieses Bikepacking-Touren, Alltagseinsatz oder etwa Gravel-Rennen heißt. Der Carbon-Rahmen des Anemos bietet verschiedene Möglichkeiten dafür, Zusatz-Ausrüstung anzubringen. An der Unterseite des Unterrohrs kann etwa ein dritter Flaschenhalter befestigt werden. Schutzbleche können an der Gabel sowie an der sich nahe vor dem Hinterreifen teilenden Mono-Sitzstrebe montiert werden. Diese ermöglicht eine besondere Bikepacking-Lösung: Mit einer eigens entwickelten Klemm-Schelle kann hier ein Gepäckträger befestigt werden. Das zulässige Gesamtgewicht des Parapera Anemos liegt bei 135 Kilogramm. Die Reifenfreiheit des Rahmens und der Gabel beträgt bei 28-Zoll-Laufrädern je 45 Millimeter. Bei 650b-Laufrädern mit einem Durchmesser von 27,5 Zoll beträgt die Reifenfreiheit 50 Millimeter. Die breiten, profilierten Reifen bieten natürlich eine starke Dämpfung, viel Grip und eine hohe Traktion.

Sitzposition & Dämpfung

In der Größe M wiegt der Anemos-Rahmen nur 1090 Gramm. Seine Verwindungssteifigkeit ist hoch. Diese ergibt sich auch durch die Sloping-Geometrie. Die Kraftübertragung ist sehr direkt. Sie trägt zu der stark ausgeprägten Agilität des Parapera bei. Für diese „Spritzigkeit“ bei Antritten ist auch das für ein Gravelbike sehr geringe Gesamtgewicht von 8,12 Kilogramm des Testmodells mitverantwortlich. Das Handling ist, auch aufgrund der hohen Steifigkeit im Bereich des Steuerrohrs, sehr direkt. Nervös fällt das Lenkverhalten dennoch nicht aus. Die Laufruhe und damit auch die

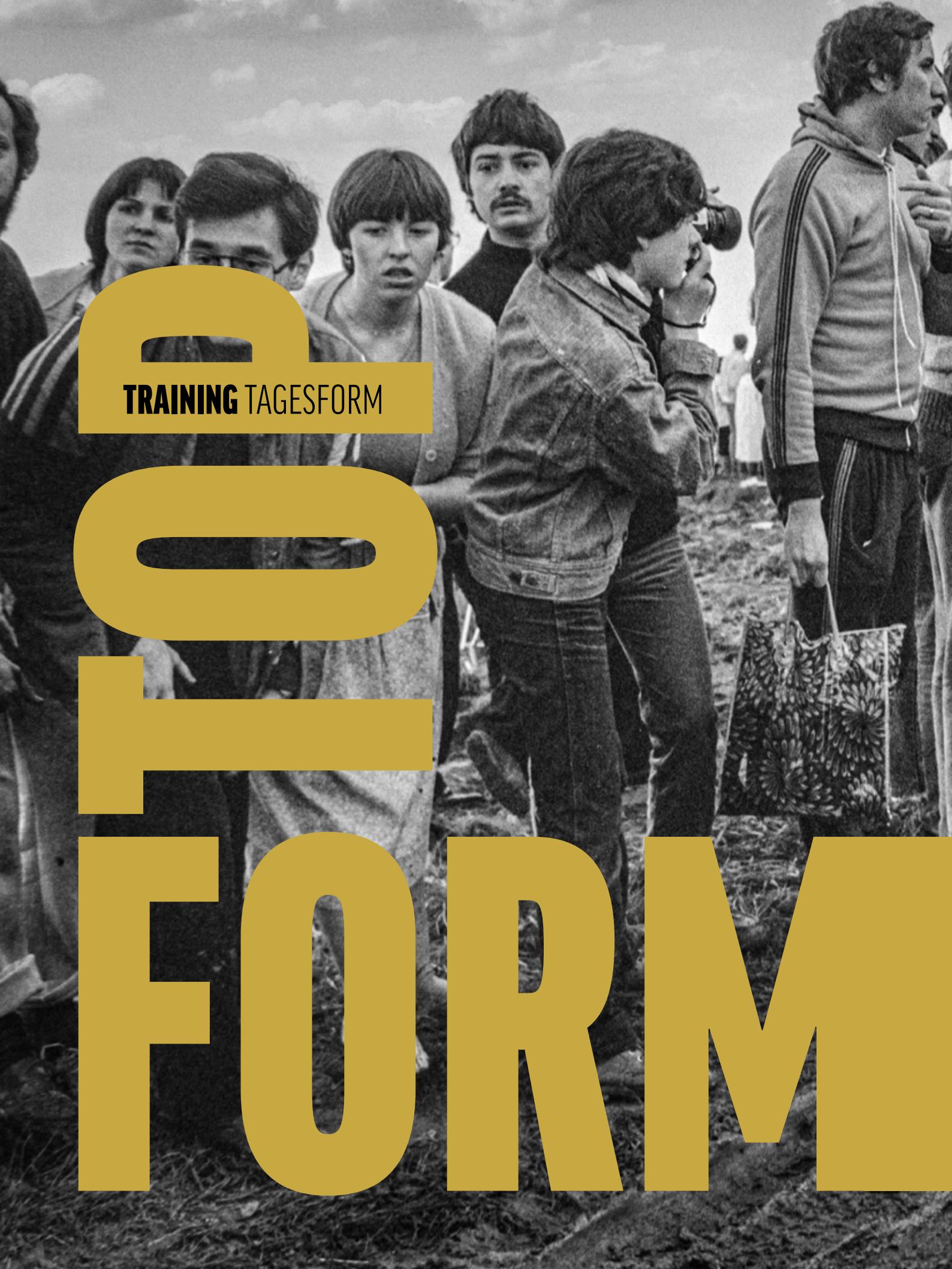


NEUES AUS DER FORSCHUNG

MOTIVATION LEISTUNG &

Während der Pandemie fanden die Profi-Rennen meist ohne Zuschauer statt. Dabei kann sich die Anwesenheit von Publikum auf die Leistungsfähigkeit von Sportlern auswirken. Der Grund: der „Publikumseffekt“. Einblicke und Tipps für Hobby-Athleten.





TRAINING TAGESFORM

FORM



**DER TAG X, DAS JAHRES-HIGHLIGHT. ES
GILT: SEINE TOP-FORM ABZURUFEN, DIE
MAXIMAL MÖGLICHE LEISTUNG. GUT
SEIN, WENN ES DARAUF ANKOMMT.
DIE TAGESFORM & DIE VORBEREITUNG:
EINBLICKE, TIPPS UND TRAININGSPLÄNE.**



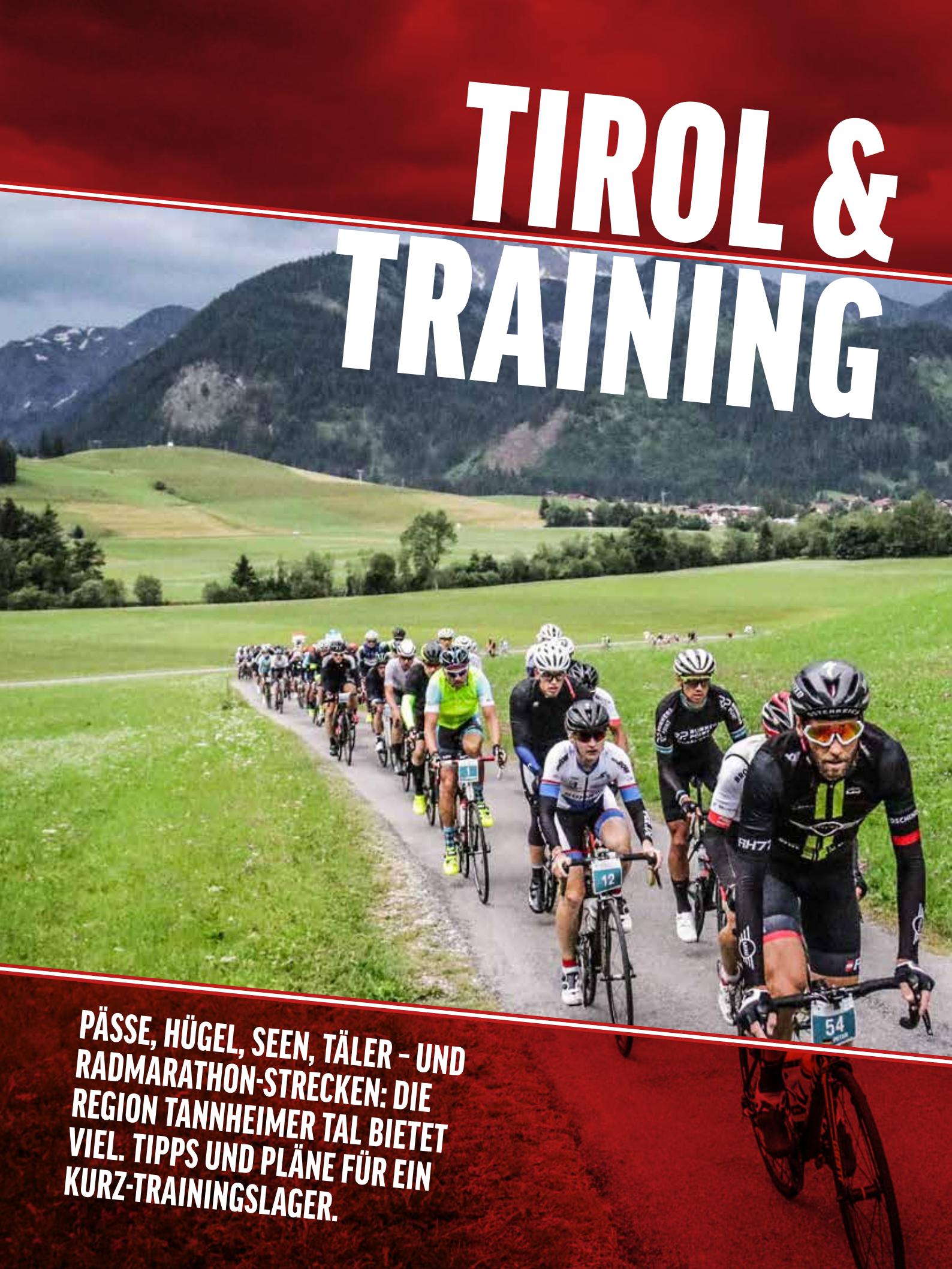
ERWÄRMUNGS- ÜBUNG

LANGDISTANZEN, RADMARATHONS,
RADRENNEN: VON ENERGIE,
DEM STOFFWECHSEL, EINEM
„ZAUBERTRANK“ UND WEGEN ZU
MEHR LEISTUNG. TIPPS,
STRATEGIEN & EINBLICKE.





TIROL & TRAINING



PÄSSE, HÜGEL, SEEN, TÄLER - UND
RADMARATHON-STRECKEN: DIE
REGION TANNHEIMER TAL BIETET
VIEL TIPPS UND PLÄNE FÜR EIN
KURZ-TRAININGSLAGER.



RADMARATHON-TRAINING

von der virtuellen Alpe du Zwift zum realen Anstieg nach l'Alpe d'Huez: das Training - Intervalle & Selbstversuch.

Noch drei Kehren. Ich gehe aus dem Sattel und beschleunige aus der Kurve heraus. Der Schweiß tropft auf meinen Lenker. Noch zwei Kehren. Meine Herzfrequenz ist längst im roten Bereich, aber das Ziel ist nah. Noch eine Kehre. Sprint. Ich fahre durch einen großen Zielbogen und lasse mein Rad ausrollen. Ich steige vom Rad, schalte den Ventilator und den Monitor aus, nehme mein Handtuch und setze mich auf den Boden. Der Anstieg, an dem ich alles gegeben habe, ist ein virtueller. Ich sah ihn auf dem Bildschirm vor mir – während ich auf meinem, in einen Smart-Rollentrainer eingespannten Rennrad saß. Dieser Anstieg ist die „Alpe du Zwift“. Er ist ein Highlight von „Watopia“, einer virtuellen Welt der digitalen Trainingsplattform Zwift. Während ich auf dem Boden sitze, kommt mir eine Idee für diese Rad-Saison. Als ich vor einigen Jahren zum ersten Mal von Zwift hörte, hätte ich nicht gedacht, dass sich Indoor-Cycling so rasch durchsetzen würde. Doch diese und andere Trainingsplattformen bieten, was viele Athleten suchen: Ein wetter- und zeitunabhängiges Training, das wirklich Spaß macht, mehr Effizienz im Trainingsalltag, die Vernetzung mit anderen Sportlern. Besonders aber war ich von der Idee begeistert, virtuelle Rennen auszufahren und sich dafür in Teams zu organisieren. Relativ schnell waren wir als Team Kirchmair Cycling nicht nur in der Breite, sondern auch in der weltweiten Spitz'e vorne dabei. Nach einigen Hürden schafften wir den

Aufstieg in die von Zwift veranstalteten Profi-Rennen der „Premier Division“ und konnten dort mit sehr guten Leistungen überzeugen. Zudem konnte ich die österreichische E-Liga gewinnen – ein versöhnlicher Abschluss des Jahres 2020, in dem coronabedingt so gut wie keine Rennen und Radmarathons stattfinden konnten. Für die Saison 2021 verfolgte ich im Winter einen polarisierten Trainingsplan. Wie vielen anderen berufstätigen Athleten fehlt auch mir im Winter die Zeit für ausgedehnte Grundlagen-Fahrten. Mein Trainingsaufbau legt den Fokus eindeutig auf lange Anstiege und Pässe. Dies kann man auch auf flachen oder welligen Runden trainieren – auf Zwift oder auf der Straße. Virtuelle Team-Zeitfahren mit langen Führungen erwiesen sich für mich als sinnvoll. Diese Ausrichtung war jedoch auch der Grund dafür, dass ich virtuell recht häufig die Alpe du Zwift befuhrt. An diesem Anstieg konnte ich meine Bestzeit während des Frühjahrs immer weiter verbessern.

Pässe & Intervalle

Was damals eigentlich nur als Standortbestimmung gedacht war, entpuppte sich als eine der schnellsten jemals gefahrenen Zeiten an diesem virtuellen Berg. Und so kam ich auf eine Idee beziehungsweise eine Frage: Kann ich nicht auch an dem „echten“ Anstieg nach l'Alpe d'Huez eine Top-Zeit fahren? Ein Saisonziel war geboren. Denn auch in diesem Jahr können wohl viele Radmarathons und Rennen nicht stattfinden. Bei der Recherche verglich ich meine Zeiten von 2020 mit den Topwerten der Profis auf der App Strava. Das Fazit: Eine Top-Ten-Platzierung ist möglich. Vielleicht sogar noch mehr. Seitdem arbeite ich gezielt am Formaufbau – zunächst wetter- und coronabedingt noch immer sehr indoorlastig.



GRAVEL PÄSSE & COMEBACK

Als Egan Bernal im Sommer 2019 in Paris die oberste Stufe des Tour-de-France-Podiums bestieg, schien eine neue Ära zu beginnen: Er war 22 Jahre alt – und hatte eine Grand Tour, das wichtigste Radrennen des Jahres, gewonnen. Man kannte sein Talent: Seine maximale Sauerstoffaufnahme, VO2max, betrug 91 Milliliter pro Kilogramm Körpergewicht und Minute – ein Weltklassewert. Er war der Aufsteiger: Ein junger Kolumbianer aus armen Verhältnissen. Ein ehemaliger Mountainbiker, der von dem erfahrenen Teammanager Gianni Savio entdeckt und nach Europa geholt wurde.

Ein Jahrhundert-Talent, das bereits während seiner ersten Saisons als Rennradfahrer die wichtigsten Nachwuchsrennen dominierte. In seinem ersten Jahr in Europa, als 18-Jähriger, gewann er die Tour of Bihor, wurde Vierter der Tour of Slovenia, 17. der Settimana Coppi e Bartali und Vierter der „Tour de France für Nachwuchsfahrer“, der Tour de l’Avenir. Ein Jahr später gewann er diese Rundfahrt – und die Sibiu Tour. Und die Tour de Savoie Mont Blanc. 2018 wechselte er zu dem

weltweit dominierenden Team: Sky. Unter dem Namen Ineos Grenadiers ist es noch heute die Equipe mit dem größten Budget: angeblich mehr als 40 Millionen Euro pro Saison. Im Vorjahr stellte das Team – zum ersten Mal nach 2014, nach einem Sturz des damaligen Leaders Chris Froome – seit 2012 nicht den Tour-de-France-Sieger. Egan Bernal ging 2020 als alleiniger Kapitän an den Start der Tour. Doch die 15. Etappe hinauf zum Grand Colombier wurde für ihn zum „Desaster“. Er verlor mehr als sieben Minuten auf die beiden Tagesbesten Primož Roglič und Tadej Pogačar – und fiel vom dritten auf den 13. Rang der Gesamtwertung zurück.

Fahrtechnik & Formaufbau

Zwei Tage später gab er die Tour auf. Die 17. Tour-Etappe war sein letztes Rennen 2020. Der Grund: Rückenprobleme. Vom vielen Fahren auf der Rolle in der Pandemie-Saison war ein Nerv in der Wirbelsäule „eingeklemmt“. Die Mediziner stellten zudem fest,



Egan Bernal ist erst 24 Jahre alt – und dennoch schon ein Comeback-Athlet: Er gewann mit dem Giro d'Italia seine zweite Grand Tour. Dank seines Teams, seiner Form, seiner Taktik. Eine Renn-Analyse.

Text: Christina Kapp Fotos: Cor Vos

dass seine Beine unterschiedlich lang sind, was zu Fehlbelastungen führte. Er wurde erfolgreich behandelt und veränderte seine Sitzposition auf dem Rad. Er arbeitete den ganzen Herbst und Winter über an den Ursachen seiner Schmerzen und seiner verminderten Leistungsfähigkeit. Mit Erfolg: Bereits zu Beginn dieser Saison zeigte er seine Klasse – etwa mit zwei dritten Plätzen bei der Tour de la Provence und Strade Bianche. Bei diesem italienischen Klassiker über die „weißen Straßen“, die Schotterwege und -Hügel der Toskana, zeigte sich nicht nur seine Form, sondern auch, dass der frühere Mountainbiker sein Rad perfekt beherrscht. Dieser Fakt trug dazu bei, dass er rund zwei Monate später seine zweite Grand Tour gewann: den Giro d'Italia. Denn: Die 11. Giro-Etappe führte über eben jene staubigen Schotterpisten. Und Egan Bernal nutzte sie – und attackierte. Er gewann rund 26 Sekunden auf andere Top-Fahrer wie etwa Simon Yates, den Vuelta-Sieger von 2018, und mehr als zwei

Minuten auf einen anderen Favoriten, der bis dahin wie sein vielleicht härtester Gegner wirkte: Remco Evenepoel. Für den 21-jährigen Belgier war der Giro seine erste Grand Tour. Auch er gilt, wie zuvor Bernal, als Jahrhunderttalent. Mehr zu seinem Aufstieg und seiner „Transformation“ vom Junioren-Fußball-Nationalspieler zum Radprofi-Seriensieger lesen Sie in der RennRad-Ausgabe 1-2/2019 sowie in der kommenden Ausgabe.

Teams & Taktiken

Doch, wie Bernal, so kam auch Evenepoel nach einer langen Pause zurück. Nach einem schweren Sturz während der Lombardei-Rundfahrt, bei dem er sich unter anderem das Becken brach, musste er eine neunmonatige Reha- und rennfreie Phase einlegen. Der Giro begann gut für ihn – doch er endete tragisch. Nach mehreren Stürzen und vorzeitig. Zum Start der 18. Etappe trat er nicht mehr an. Doch der Fahrer der ersten zwei Giro-



RAD SPORT FAMILIE

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

Wenn es zwei Räder hat, kann sie darauf gewinnen – egal, welche Art von Fahrrad es ist: Deutsche Meistertitel im Mountainbike, im Querfeldein, auf der Bahn in der Einerverfolgung und Vize-Meisterin auf der Straße – das ist Franziska Kochs Bilanz eines Jahres. Jene des Jahres 2016, als sie noch in der Jugendklasse startete. Heute ist sie 20 Jahre alt – und auf dem Weg in die Spitze des Sports. Sie hat sich spezialisiert – und hat dafür nicht das MTB, das Bahnrad oder den Cyclocrosser gewählt, sondern das Rennrad. Seit 2019 startet sie für das Women's WorldTour-Team DSM. 2020 fuhr sie auf ihrer Zeitfahrrmaschine zum Vize-Europameisterschaftstitel der weiblichen U23-Klasse – hinter ihrer deutschen Landsfrau Hannah Ludwig, die für das Team Canyon-Sram startet. Zwei Tage später verpasste Franziska Koch im Straßenrennen als Vierte nur knapp das Podium.

Von der Bahn bringt sie die Schnelligkeit mit, vom Mountainbike die Radbeherrschung, vom Cyclocross die Laktattoleranz und die Fähigkeit zu schnellen Rhythmuswechseln. Durch ihre komplexe Ausbildung hat sie viele Vorteile gegenüber der Konkurrenz. Franziska Koch stammt aus einer Radsport-Familie: Ihr Vater Christian ist ein ehemaliger Rad-Amateur aus Mettmann in Nordrhein-Westfalen. Nach seinem Karriere-Ende machte er sich als Trainer einen Namen. „Bei uns dreht sich sicher vieles,

DOLOM



**PÄSSE, AUSBLICKE,
RADMARATHONS, SONNE,
KULINARIK, RADSPORT-KULTUR:
DIE DOLOMITEN BIETEN ALLES.
STRECKEN UND ERLEBNISSE
RUND UM ARABBA.**

TOUR DE FRANCE

ETAPPEN | FAVORITEN | PROGNOSEN

RennRad



FAHRER
&
STRECKEN

KAMPF UM GEIß

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

Der Aero-Helm sitzt schief auf seinem Kopf, sein Gesicht ist bleich, sein Blick ist leer. Es sind nur noch wenige Meter bis ins Ziel. Für Primož Roglič werden sie während der 20. Etappe der Tour de France gefühlt zu einer Ewigkeit. Am vorletzten Tag „verliert“ er die Tour de France. Gegen seinen 21-jährigen Landsmann, Tadej Pogačar. Roglič sah drei Wochen lang wie der kommende Sieger aus. Sein Team Jumbo-Visma dominierte während der gesamten Rundfahrt – und hatte stets die Kontrolle. Bis zu jenem entscheidenden Einzelzeitfahren auf die Planche des Belles-Filles, bis zu jenen 36,2 Kilometern. Das Duell der beiden Slowenen könnte in diesem Jahr seine Fortsetzung finden. Nach ihren bisherigen Saisonleistungen sind sie die Top-Favoriten auf den Gesamtsieg. Roglič gewann die Baskenland-Rundfahrt, das einzige direkte Rundfahrt-Duell gegen seinen großen Kontrahenten. Bei Paris-Nizza gewann er drei Etappen und verlor erst am Schlusstag nach zwei Stürzen die Gesamtführung an Max Schachmann. Tadej Pogačar gewann die UAE-Tour, Tirreno-Adriatico – und den Klassiker Lüttich-Bastogne-Lüttich.

Teams & Taktiken

Rogličs Team Jumbo-Visma wird wohl auch in diesem Jahr stärker einzuschätzen sein als die Equipe um Tadej Pogačar, UAE Emirates. Das Aufgebot des niederländischen Teams stand bereits früh fest: Tony Martin und Mike Teunissen werden vor allem im Flachen benötigt. Robert Gesink, Sepp Kuss und der junge Jonas Vingegaard, selbst Zweiter der Baskenland-Rundfahrt, sind extrem starke Bergfahrer. Steven Kruijswijk stand 2019 als Dritter auf dem Podium der Tour de France. Und Wout Van Aert kann alles: Er ist ein Weltklasse-Zeitfahrer, ein Top-Sprinter und auch in den Bergen bei den Besten. Wohl kein anderer Kapitän kann einen

Helfer mit dieser Qualität vorweisen. Primož Roglič vertraut diesem Team, und glaubt an sein großes Ziel: „Alles, was ich will, ist der Tour-Sieg, die Wiedergutmachung der Fehler des letzten Jahres,“ sagt der 31-Jährige. Sein Landsmann und Titelverteidiger Tadej Pogačar will dies verhindern. Die Vorzeichen sind jedoch gänzlich andere als im Vorjahr. In diesem Jahr wird der 22-Jährige als Top-Favorit am Start in der Bretagne stehen. Die anderen Favoriten werden eine lange Attacke wie im vergangenen Jahr am Col du Peyresourde nicht so „einfach“ gewähren lassen. Er steht nun im Zentrum der Aufmerksamkeit. Im Frühjahr zeigte er, dass ihn dies nicht an dominanten Leistungen hindert. Er zeigte sich in den Bergen früh in Topform, besitzt den wohl besten Sprint der Topfavoriten und hat seine Zeitfahrqualitäten noch einmal verbessert. Jene Disziplin also, in der er als Bergfahrer im vergangenen Jahr die Tour für sich entscheiden konnte.

Neuzugänge & Überraschungen

Auf ein starkes Team konnte er sich damals nicht verlassen. 2020 gewann der beste Einzelfahrer gegen das beste Team. In diesem Jahr ist das UAE-Emirates-Team klar besser aufgestellt als im Vorjahr. So wurden unter anderem der, neben Pogačar, zweite junge Fahrer, der bei der Tour 2020 seinen endgültigen Durchbruch hatte, verpflichtet: der Schweizer Marc Hirschi. Auch der Pole Rafal Majka kam neu ins Team: Der Berg-Spezialist wechselte von der deutschen Equipe Bora-Hansgrohe zu UAE. Die – zumindest auf dem Papier – stärkste Mannschaft der Tour de France stellt jedoch vermutlich nicht Jumbo-Visma, sondern Ineos-Grenadiers. Das britische Team ist gespickt mit potenziellen Kapitänen und Podiums-Kandidaten. Wie sich die Mannschaft taktisch aufstellen wird, dürfte eine der entscheiden-





GI GAN TISCH

4500 MENSCHEN REISEN IM JULI DURCH FRANKREICH -
NUR 176 DAVON SIND RAD-PROFIS. DIE TOUR DE FRANCE WURDE
IN IHRER ÜBER 100-JÄHRIGEN GESCHICHTE ZU EINER ERFOLGSSTORY
- UND ZU EINEM WIRTSCHAFTSUNTERNEHMEN. EINBLICKE.

GE SET ZE

Die Tour de France 1921: Nach einer Reifenpanne verliert Léon Scieur auf der zehnten Etappe zwischenzeitlich die Führung. Ein Drama entwickelt sich.



TOUR-HISTORIE: VOR 100 JAHREN

Der Belgier Firmin Lambot, Tour-Sieger von 1919 und 1922, trifft auf einer seiner Trainingsfahrten den Bauernsohn Léon Scieur, der ihm aufgereggt berichtet, wie gern auch er Radrennen fahren würde. Also nimmt ihn Lambot auf die eine oder andere Trainingsfahrt mit. Scieur erweist sich als großes Talent, das schnell von seinem Meister lernt. 1920 steht er am Start der Tour de France – und gewinnt die Etappe über den 2658 Meter hohen Col du Galibier in den Alpen mit einem deutlichen Vorsprung. Ein Jahr später, 1921, übernimmt er bereits früh, nach der zweiten Etappe, die Führung in der Gesamtwertung der Tour. Sein Fahrstil wurde legendär: Er attackierte oft früh und war lange als Solist unterwegs. Deshalb nannte man ihn bald die „Lokomotive“. Acht Tage schon fuhr Scieur im Gelben Trikot, als er auf dem zehnten Teilstück von Nizza nach Grenoble eine Reifenpanne beheben muss. Diesen Moment nutzt der Zweitplatzierte Hector Heusghem aus – und attackiert. Er bricht damit ein ungeschriebenes Gesetz des Radsports. Dieses besagt, dass man einen Gesamt-Führenden niemals dann angreift, wenn er einen Materialdefekt hat. Scieur rast vor Wut. Und er rast, nachdem der Defekt behoben ist, seinem Kontrahenten nach. Er überholt Fahrer um Fahrer und erreicht schließlich Heusghem, den er wütend beschimpft. Der ist so perplex, dass er einen Moment lang aufhört zu treten. In diesem Moment tritt Scieur an – lässt auch ihn stehen und gewinnt diese Etappe. Ab diesem Tag ist seine Führung nicht mehr in Gefahr. In Paris hat er einen Vorsprung von 18:36 Minuten auf den Zweitplatzierten. Der damalige Tour-Chef Henri Desgrange beklagt sich unterdessen über die vielen Begleitfahrzeuge, die mittlerweile auf der Strecke unterwegs sind. Was würde er wohl heute sagen, angesichts der Tour-Karawanen des dritten Jahrtausends? Die ungeschriebenen Gesetze jedoch gelten noch heute. //

DIE VERGIFTETE TRINKFLASCHE

Der Zweikampf zwischen Gustave Garrigou und Paul Duboc nimmt im Jahr 1911 eine dramatische Wende, als fanatische „Fans“ von Garrigou dessen Kontrahenten Duboc an der Verpflegungsstelle in Argelès eine vergiftete Trinkflasche reichen. Den Tourmalet bezwingt Duboc noch leichtfüßig und elegant – und mit einem großen Vorsprung. Doch danach, am Anstieg zum Col d'Aubisque, beginnt das Gift zu wirken: Er kann die Spur nicht mehr halten, krümmt sich im Sattel, fährt Schlangenlinien und stürzt schließlich in einen Straßengraben, wo er sich mehrfach übergibt. Doch der Franzose aus Rouen, dem Ort, dem auch der große Jacques Anquetil entstammt, gibt nicht auf. Als das komplette Feld längst am ihm vorbeigezogen ist, verweigert er weitere Hilfe, setzt sich wieder auf den Sattel und quält sich hinauf zum Gipfel. Bis ins Etappenziel verliert er fast vier Stunden. Die Tour ist verloren. Zwar gelingt ihm am nächsten Tag ein weiterer Etappensieg, aber das Gesamtklassement führt jetzt unangefochten Garrigou an. Ihn bezichtigt Duboc, der Urheber des Vergiftungsanschlags zu sein – und fordert seine eigenen Fans zur Vergeltung auf. Als der Tour-Tross einige Tage später durch Dubocs Heimatort Rouen rollt, fürchtet man tödliche Angriffe auf Garrigou und greift zu einer List. Man tarnt den Spitzenreiter mit einem falschen Trikot, lackiert sein Rad um und setzt ihm eine Sonnenbrille auf. So ist er nicht zu erkennen und passiert unverletzt Rouen.

DOMINANZ GELD FRAGEZEICHEN

SIEBEN SIEGE SEIT 2012, VIER VERSCHIEDENE SIEGER.
DAS TEAM INEOS PRÄgte DIE TOUR DE FRANCE FÜR EIN
Jahrzehnt. HINTERGRÜNDE & HISTORIE

Es begann als ein Projekt für die Olympischen Spiele in London 2012: Das „Team GB“ wurde von dem britischen Fernsehsender Sky für die Heim-Spiele gesponsort. Mit Erfolg: 65 Medaillen gewannen die britischen Sportler und erreichten Platz drei im Medaillenspiegel. Sieben von zehn möglichen Bahnrad-Olympiasiegen gingen an Briten – und: das Einzelzeitfahren auf der Straße. Der Sieger: Bradley Wiggins. Zu diesem Zeitpunkt war er seit zwei Jahren der Kapitän des Teams Sky. 2010 weitete sich das Engagement des Senders auch auf den Straßenradsport aus, mit dem Bahnradfahrer Wiggins als Aushängeschild. Mit dem Gewinn der Tour de France 2012 durch Bradley Wiggins begann die Dominanz des britischen Teams. Nach nur zwei Jahren in der WorldTour wurde Sky zum Symbol der Überlegenheit. Das größte Budget, die stärksten Fahrer, die meisten Siege. Dafür stand vor allem Chris Froome. Sieben Grand-Tour-Siege erreichte er, darunter vier bei der Tour de France. 2012 war er noch der Edelhelfer von Bradley Wiggins. Ein Jahr später prägte er maßgeblich eine Ära des RadSports. Eine Ära, die sauberer und transparenter sein sollte als die 90er- und 00er-Jahre, die Armstrong- und EPO-Ära. Doch Bradley Wiggins und Chris Froome sahen sich im Verlauf ihrer Karrieren immer wieder Doping-Vorwürfen ausgesetzt. Wiggins wurde vor seinem Tour-Sieg ein umstrittenes Cortison-Präparat gegeben, Froome entging einer Sperre wegen der missbräuchlichen Einnahme des Asthma-Mittels Salbutamol 2017 nur knapp. Diese Vorwürfe wurden im März dieses Jahres durch ein konkretes Urteil befeuert: Richard Freeman, Arzt bei British Cycling und Sky, wurde in Manchester schuldig gesprochen. 30 Testosteron-Beutel soll er geordert haben. Das Gericht urteilte, er habe sich in ein „Muster aus Lügen“ verstrickt. Der Vorfall ereig-

nete sich 2011, vor der Dominanz des Teams. Diese änderte sich auch nicht, als Froome erstmals Schwäche zeigte. 2018 gewann Geraint Thomas, Froome wurde Dritter. Auch Thomas entwuchs dem britischen Bahn-Programm. Und als dieser seinen Titel 2019 nicht verteidigen konnte, gewann der Kolumbianer Egan Bernal für das zwischenzeitlich in Ineos umbenannte Team. 2020 gewann die Equipe „nur“ den Giro d’Italia mit Tao Geoghegan Hart. Die Mannschaft mit einem Budget von rund 50 Millionen Euro kaufte sich im Winter neue Dominanz ein: Richie Porte, Adam Yates, Daniel Martinez. Topfahrer, die teilweise als Helfer eingesetzt werden. Das Team Ineos Grenadiers wird weiter vorne im Peloton zu sehen sein. Auch nach der Ära Froome und aller Kritik zum Trotz.

POWER-DATEN: BERG-WATT-WERTE



Chris Froome | Tour de France 2015

10. Etappe Bergankunft La Pierre-Saint-Martin

15,2 Kilometer – 7,4 Prozent Durchschnittssteigung

Fahrzeit:	41:30 Minuten
Ø-Leistung:	414 Watt
Relative Leistung:	6,18 Watt pro Kilogramm
Maximale Leistung:	873 Watt
Ø-Herzfrequenz:	158 Schläge pro Minute
Vorsprung auf den Zweitplatzierten:	59 Sekunden



DIE TOUR-SIEGER VON 1903 BIS HEUTE

JAHR FAHRER

2020	Tadej Pogacar (SLO)
2019	Egan Bernal (COL)
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)
1938	Gino Bartali (ITA)
1937	Roger Lapébie (FRA)
1936	Sylvère Maes (BEL)
1935	Romain Maes (BEL)
1934	Antonin Magne (FRA)
1933	Georges Speicher (FRA)
1932	André Leducq (FRA)
1931	Antonin Magne (FRA)
1930	André Leducq (FRA)
1929	Maurice Dewaele (BEL)
1928	Nicolas Frantz (LUX)
1927	Nicolas Frantz (LUX)
1926	Lucien Buysse (BEL)
1925	Ottavio Bottecchia (ITA)
1924	Ottavio Bottecchia (ITA)
1923	Henri Pélissier (FRA)
1922	Firmin Lambot (BEL)
1921	Léon Scieur (BEL)
1920	Philippe Thys (BEL)
1919	Firmin Lambot (BEL)
1915 bis 1918	ausgefallen
1914	Philippe Thys (BEL)
1913	Philippe Thys (BEL)
1912	Odile Defraye (BEL)
1911	Gustave Garrigou (FRA)
1910	Octave Lapize (FRA)
1909	François Faber (LUX)
1908	Lucien Petit-Breton (FRA)
1907	Lucien Petit-Breton (FRA)
1906	René Pottier (FRA)
1905	Louis Trousselier (FRA)
1904	Henri Cornet (FRA)
1903	Maurice Garin (FRA)

* Die Siege Lance Armstrongs wurden nachträglich wegen Dopings aberkannt.