

RennRad

WINDKANAL-TEST
**30 WATT
 SPAREN**
 FÜR WENIG GELD

ERLEBNIS: MONT VENTOUX

8.000 Höhenmeter: drei Rennen für Hobbyfahrer in der Provence

30 Seiten: Berge & Rennen

PÄSSE: ALPEN-SPEZIAL

Radmarathons & Top-Pässe in den deutschen Alpen

PEDALE: GÜNSTIG VS. TEUER

Pedale von Shimano, Look, Speedplay und Co. getestet

BERG-TRAINING: TIPPS

Schneller bergauf & bergab: Anleitung & Trainingspläne

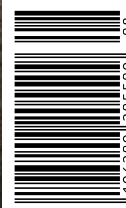
TOUREN: ÖSTERREICH

Top-Strecken, Pässe & ein Etappenrennen in Kärnten



TEST: ALUMINIUM-RENNRÄDER AB 650 EURO - VON CANYON, ROSE & CO

PREISWERT





SCHNELLER



David Binnig
Chefredakteur

Aerodynamik und Berge, Aluminium-Rennräder und Windkanal-Tests – in dieser RennRad treffen Gegensätze aufeinander. Scheinbar. Denn in der Realität spielt alles zusammen. Wie viel Energie – wie viele Watt – man mit aerodynamischen Trikots wirklich sparen kann, hat selbst unsere Tester überrascht. Dies kann sich bei jedem Radmarathon, auch jedem sehr bergigen, bezahlt machen. Das sind zugleich die Stichworte für den Schwerpunkt unseres Reportage-Teils: Berge und Radrennen für Hobbyradsportler, für alle Alters- und Leistungsgruppen. Zum einen stellen wir einige der schönsten, härtesten, einsamsten Anstiege der deutschen Alpen vor – inklusive Strecken- und Insider-Tipps. Zum anderen waren unsere Autoren bei zwei besonderen Events am Start: Etappenrennen für Amateur- und Freizeitfahrer. Eines führte durch Kärnten, das andere durch die Provence. Und auf einen mythischen Gipfel, einen der legendären Berge des Radsports: den Mont Ventoux. Wer einmal durch diese Geröllwüste gefahren ist, die außerirdisch, wie eine Mondlandschaft wirkt, der wird dieses Erlebnis nie wieder vergessen. Neben diesen beiden Selbstversuchen bieten wir, wie gewohnt, für alle, die sich davon inspirieren lassen und/oder bereits Ziele für diese Rennrad-Saison haben, fundierte und pragmatische Trainingspläne sowie -tipps. Der Radtest dieser Ausgabe dreht sich um ein Material, das Viele bereits abgeschrieben hatten: Aluminium. Doch unser Test zeigt, dass auch Rennräder mit Alu-Rahmen noch modern, agil, robust und schnell sein können. Und: preis-leistungsstark.

David Binnig

16



74



90



58



Titelbild: Gideon Heede
Ort: Postalm, Österreich



INHALT

AUSGABE 8 | 2019

**PÄSSE-SPEZIAL:
DEUTSCHE
ALPEN**

JEDERMANN

Auftakt: Menschen, Szene, Geschichten 10

Doping im Hobby-Radsport, Leitartikel: E-Roller und ihre Auswirkungen auf den Fahrradverkehr

Berg-Rennen: der Mythos Mont Ventoux 16

Drei Etappen, 8000 Höhenmeter für Hobbysportler: Der Selbstversuch an einem mythischen Ort

Extrem-Radsport: Von Turin ans Nordkap 26

4300 Kilometer im Bikepacking-Modus durch Europa: Die Vorbereitung auf das Langstreckenrennen

Report: Etappenrennen als Hobbysportler 30

Sechs Tage leben wie ein Radprofi. Am Start bei der Tour de Kärnten: Zeitfahren, Bergetappen und Co.

Casting: Der Traum vom Radprofi 40

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

Deutsche Alpen: Top-Anstiege & Strecken 44

Die schönsten, härtesten und längsten Anstiege: Touren-Tipps für die deutsche Alpenregion

TESTSTRECKE

Auftakt: Neuheiten und erste Tests 54

Erste Testeindrücke und Produktneuheiten von Cannondale, Lightweight, Assos und mehr

Radtest: Preiswerte Aluminium-Rennräder 58

Sieben Rennräder aus Aluminium getestet: Die Klasse von 650 bis 1899 €. Mit Canyon, Rose & Co.

Pedale im Test: Günstig vs. teuer 68

Rennrad-Pedale von Shimano, Look, Speedplay und Co. getestet. Die große Übersicht

Windkanal-Test: Aero-Trikots und -Einteiler 74

Acht Aero-Trikots und sechs Einteiler im Test: So viel Leistung spart man mit Aero-Bekleidung tatsächlich

TRAINING

Auftakt: Tipps und Rezepte 86

Studie: Tritteffizienz – neue Erkenntnisse
Plus: Rezept – Essen wie die Tour-Profis

Wissen: Das Immunsystem – weniger krank 88

Neues aus der Wissenschaft: Wie man Erkrankungen und Infekte trotz intensivem Training vermeiden kann

Profi-Training: Schneller am Berg 90

Bergauf und bergab fallen die Entscheidungen: Tipps, Anleitungen, Einblicke für Hobbysportler

Kolumne: Rennen, Training & Alltag 96

Einblicke in das Leben zweier junger deutscher Leistungssportler. Plus Trainingseinheiten

Trainingsplan: Saisonziel Radmarathon 100

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

Triathlon: Material, Ernährung, Regeneration 102

Wie Hobbysportler Leistungsreserven finden und ihre Triathlon-Leistung steigern können

Extrem: 300 Kilometer auf dem Rennrad 110

Die Extrem-Langstrecke wird immer beliebter. Einblicke & Touren in Deutschland und Mallorca

PELTON

Giro d'Italia: Die Rennanalyse 114

Der Sieg von Richard Carapaz war unerwartet. Ein Porträt und eine Rennanalyse mit Watt-Daten

Inside: Der deutsche Power-Sprinter 118

Pascal Ackermann ist in der Weltspitze der Sprinter angekommen. Porträt & Leistungsdaten

Deutsche Talente: Der Weg zum Radprofi 122

Das Ziel lautet Tour de France: Wie junge Rennfahrer für ihren Profi-Traum kämpfen

REISE

Reise: Das Tor zu den Tiroler Bergen 126

Sanfte Anstiege und hochalpine Touren: Pässe- und Tourentipps für die Region Kufsteinerland

Vorschau: Die schnellsten Räder der Welt 130

Mehr Speed, weniger Luftwiderstand: Zehn Aero-Rennräder aller Preisklassen im großen Test

STEIGENDE UNFALLRISIKEN

STUDIENERGEBNISSE: AGGRESSION, GEFAHR, INFRASTRUKTUR

Viele Autofahrer nehmen Radfahrer nicht als Menschen wahr – zu diesem Ergebnis kommt eine Studie, die australische Forscher durchgeführt haben. 55 Prozent der Autofahrer schrieben anderen Menschen weniger menschliche Eigenschaften zu, wenn sie auf einem Fahrrad unterwegs waren. Doch auch immerhin 30 Prozent der Radfahrer nahmen andere Radfahrer nicht vollkommen als Menschen wahr. Zudem ist die „Entmenschlichung“ der Radfahrer in der Wahrnehmung durch Autofahrer laut den Studienergebnissen auch mit einem aggressiven Verhalten verbunden. Dazu gehört etwa, einem Radfahrer absichtlich den Weg zu versperren oder ihn mit Dingen zu bewerfen. Die Ergebnisse waren für die Forscher so erschreckend, dass sie sogar einen neuen Sprachgebrauch vorschlugen, um für mehr Empathie zu sorgen: Man solle nicht mehr von „Radfahrern“ sprechen, sondern von „Menschen auf Fahrrädern“. Auch aus Deutschland gibt es neue Erkenntnisse: Wer sich mit dem Fahrrad fortbewegt, schwebt in dreimal höherer Gefahr, bei einem Unfall zu sterben, als jemand, der in einem Auto oder mit einem Motorrad unterwegs ist. Das Risiko für schwere Verletzungen sei sogar siebenmal so hoch. Das geht aus Erkenntnissen der UDV-Unfallforscher hervor, die im ZEIT Magazin auf die mangelhafte Infrastruktur hinwiesen: „Wer zum Radfahren auffordert, ohne dass die Infrastruktur da ist, nimmt zusätzliche Tote in Kauf.“



DOPING IN DER RADMARATHON-SZENE

EPO BEIM RADMARATHON: TOP-FAHRER POSITIV

Doping beim Radmarathon: Gleich zwei Meldungen über neue Fälle bei Top-Veranstaltungen erschüttern die Granfondo-Szene. Der erste Fall betrifft den Drittplatzierten des diesjährigen Gran Fondo Nove Colli, der mit 12.000 Teilnehmern eine der größten Veranstaltungen weltweit ist. Die italienische nationale Dopingagentur NADO Italia gab bekannt, dass die Probe von Marco Morrone bei einer Kontrolle der Agentur am Renntag positiv war. Festgestellt wurde das EPO-Mittel CERA, das die Produktion der roten Blutkörperchen anregen kann und somit die Sauerstoff-Transportfähigkeit des Blutes verbessert. Entsprechend den Statuten des Veranstalters müssen überführte Doper 50.000 Euro Strafe bezahlen, die der Jugendsportförderung zugutekommen sollen. Auch bei einem anderen Event wurden Fahrer des Dopings überführt: Beim Gran Fondo New York World Championships wiesen laut Testergebnissen die Proben des Kolumbianers Felipe Mendez und des Argentiniers Gabriel Raff Spuren von EPO-Mitteln auf. Mendez war als 71. ins Ziel gekommen, Raff als 25. Beide wurden disqualifiziert und auf Lebenszeit für die Veranstaltungen der Serie gesperrt. Getestet werden auf Kosten des Veranstalters stichprobenartig 60 Fahrer, denen man ein Top-Ten-Ergebnis oder den Sieg in ihrer Altersgruppe zutraut.



MONT V



Ein Etappenrennen für alle – an einem der mythischsten Orte des Radsports, einem Bergriesen in der Provence: dem Mont Ventoux. Drei Etappen, dreimal dasselbe Ziel: der Gipfel. Doch die Haute Route ist viel mehr als nur ein Radrennen. Ein Selbstversuch.

Text: David Binnig **Fotos:** Haute Route, C. Vos



ENTOUX



TURIN —



NORDKAP

4300 Kilometer durch zehn Länder. Europa von Süd nach Nord. Von Italien nach Norwegen – bis ans Nordkap. Das ist das Northcape 4000. Einblicke in das Training für ein Extrem-Langstreckenrennen.

Text: Daniel Götz Fotos: Decathlon, Fotolia

Dort, wo die Sonne im Sommer nicht untergeht und eine Felswand mehr als 307 Meter vom Meer in die Höhe ragt, ist das Ziel: Es ist das Ziel, das man nach mehr als 4300 Kilometern herbeisehnt. Das Ziel, das alle Strapazen für einen Augenblick vergessen lässt. Am Nordkap endet eines der spektakulärsten und härtesten Langstreckenrennen Europas: Das Northcape 4000. Hier treffen die Wassermassen des Atlantischen und des Arktischen Ozeans aufeinander. Hier endet für die Teilnehmer eine Reise, die sie einmal über den Kontinent geführt hat. Radfahren und Abenteuer. Das Northcape 4000 bietet beides. Mehr als 4000 Kilometer auf dem Rad. Alleine mit der Natur, nur mit Packtaschen und dem nötigsten Equipment ausgerüstet: Das ist die Philosophie des Events. Anders als etwa beim Race Across America sind Begleitfahrzeuge für die Teilnehmer nicht zugelassen. Jeder ist auf sich allein gestellt. Per GPS-Livetracking behält der Veranstalter die Übersicht über die Positionen der Teilnehmer. 137 Namen stehen auf

der Startliste für die nächste Austragung. Niklas Muxel ist einer der deutschen Teilnehmer am Northcape 4000. Für die RennRad gibt er einen Einblick in seine Vorbereitungen. Der 24-jährige Badener ist hauptberuflich beim französischen Sportgroßhändler Decathlon tätig. In der Koblenzer Abteilung verantwortet er als „Sport Leader“ den Bereich Radsport. Parallel dazu ist er im Decathlon Cycling Team, einem Radteam, das ausschließlich aus Mitarbeitern von Decathlon besteht. Niklas Muxel ist kein Radsportanfänger. 2009, als 14-Jähriger, fährt er seine erste Alpenüberquerung. Gemeinsam mit seinem Vater bewältigt er die klassische Route von Oberstdorf nach Riva. Damals noch mit einem Mountainbike. 2014 kauft sich Muxel sein erstes Rennrad. Heute besitzt er für fast alle möglichen Radsportarten ein passendes Rad. Um beim Northcape 4000 an den Start zu gehen, sollte man

laut Veranstalter mindestens 300 Kilometer pro Tag fahren können. Wie bereitet man sich darauf vor? Welche physischen Voraussetzungen und welches Equipment sind nötig? Für RennRad gibt Niklas Muxel exklusive Einblicke in seine Vorbereitung.

Das Training

Die Vorbereitung von Niklas Muxel ist zweigeteilt. Unter der Woche setzt er auf drei bis vier Trainingseinheiten zwischen jeweils 60 und 80 Kilometern – und mit einer hohen Intensität. Dabei nutzt er die vielen kurzen und harten Anstiege in seiner Heimatregion, rund um die Mosel, um einige Höhenmetern zu sammeln. Gerade im zweiten Teil der Strecke des Northcape 4000 erwartet ihn eine ähnliche Topografie. Feiertage und Urlaubstage nutzt Niklas Muxel hingegen für die langen, ruhigen Trainingseinheiten im Grundlagentempo. So hat er beispielsweise im Februar auf Mallorca ein entsprechendes Grundlagentrainingslager absolviert. Zusätzlich fuhr er im

„200 KILOMETER UND 6500 HÖHENMETER: ÜBER DAS STILFSEER JOCH, DEN GAVIA- UND DEN TONALE-PASS. NUR ZUR VORBEREITUNG.“

Mai 2019 mit zwei Freunden von Karlsruhe nach Hamburg, um die mehrtägige Belastung testen zu können. „Im Endeffekt ist es also eine Mischung aus kürzeren und intensiven Fahrten neben der Arbeit und längeren Einheiten, die ich mehrmals im Monat einstreue“, erklärt der 24-Jährige seine Trainingsstrategie für das Northcape 4000. Neben dem Training setzt Niklas Muxel aber eben auch auf seine Erfahrungswerte, die er bei einer Alpenüberquerung im Sommer 2018 gewonnen hat. Auf seiner ganz persönlichen „Königsetappe“ führte die Strecke über den Reschenpass, das Stilfserjoch, den Gavia-Pass und den Tonale-Pass. Die Daten dieser Extrem-Etappe: Mehr als 200 Kilometer und knapp 6500 Höhenmeter – im Bikepacking-Modus, also mit Packtaschen am Rad, und bei Temperaturen von meist über 35 Grad. Es war eine harte und heiße Generalprobe. Und dennoch viel zu kurz.



ÜBER GR





NZEN

Text: Lisa Brömmel, Stefan Oettl, Daniel Götz
Fotos: Tour de Kärnten, Bernhard Felder

Sechs Etappen, 450 Kilometer, 7600 Höhenmeter – das ist die Tour de Kärnten: ein Erlebnis, ein Etappenrennen für alle. Das Protokoll eines Selbstversuchs.

Endlich. Endlich sehe ich das Schild, das ich mir schon so lange herbeiwünsche. Auf dem Schild stehen drei Ziffern und ein Wort: „200 Meter.“ Das ist der Moment. Die letzten 200 Meter der Tour de Kärnten 2019. Die letzte Chance auf einen Tages-sieg bei den Damen. Ich schalte hoch, gehe in den Wiegetritt und trete mit allem, was noch da ist. Ich gebe alles, was nach 449,8 Kilometern und sechs Tagen Rennen noch in meinem Körper steckt. Mein Blick geht nach vorne – auf die teilweise noch schneebedeckten Berggipfel. Dann blicke ich mich kurz um. Konnte meine Kontrahentin mithalten?

„Was mache ich hier überhaupt?“ Das ist, was ich nur einige Momente zuvor noch gedacht habe. „Was habe ich als Münsterländerin bei einer sechstägigen Rundfahrt mit 7600 Höhenmetern zu suchen?“ Zu Hause ist der Gegenwind mein größter Gegner. Auf meinen Hausrunden komme ich selbst bei 100 Kilometern selten über 300 Höhenmeter hinaus. Meine Lieblingsdisziplin ist das Zeitfahren. Aber die Berge hochfliegen? Bis hierhin schien das für mich undenkbar.

Ich wurde gut zwei Monate vor dem Start der Tour de Kärnten gefragt, ob ich den Startplatz eines Freundes übernehmen wolle, der sich leider verletzt hatte. „Klar!“, war meine Antwort. Wo sonst bekommt man als Amateur-Radsportlerin die Gelegenheit, sechs Tage am Stück Radrennen zu fahren? Doch als ich mich mit den Etappenprofilen beschäftigte, wuchs der Respekt vor der Aufgabe. Zugleich war dies auch der Startschuss für einen ganz besonderen Trainingsplan. Mein Trainer Holger Röthig nannte ihn den „Sechs-Wochen-Panik-Plan“. Dieser Trainingsplan – siehe separater Info-Kasten – umfasste spezielle Einheiten mit Intervallen, die mich innerhalb weniger Wochen auf die Tempowechsel im Feld, das Fahren am Berg und das Zeitfahren vorbereiten sollten.

Profis vs. Hobbysportler

Vor allem für dieses Zeitfahren am zweiten Tag der Tour de Kärnten habe ich mir viel vorgenommen. Es ist 28 Kilometer lang. Die Strecke führt mit „nur“ 200 Höhenmetern recht flach am Ufer des Ossiacher Sees entlang. In diesem Jahr sollten als besonderes Highlight im Anschluss an die „Jedermänner“ die Österreichischen Meisterschaften auf derselben Strecke stattfinden. Das ist eine super Gelegenheit, sich direkt mit der österreichischen Radsport-Elite zu messen. Mir gelingt ein Traumstart: Ich kann das Zeitfahren mit einer Zeit von 40:33 Minuten vor Bianca Bernhard gewinnen. Mit einem österreichischen Pass hätte mir das sogar Silber in der Elite-Klasse einge-

PLÖTZLICH PROFI

DER TRAUM VOM RADPROFI:
KATUSHA UND RENNRAD MACHEN
IHN WAHR. WIR SUCHEN DEN
SUPER STAGIAIRE. SECHS FAHRER
HABEN DIE 2. RUNDE ERREICHT:

RICHARD BANUSCH

Team: LKT Team Brandenburg (KT)
Alter: 20
Größe: 185 Zentimeter
Gewicht: 78 Kilogramm
Rennfahrertyp: Zeitfahrer, Bahn-Ausdauerspezialist

JOSHUA HUPPERTZ

Team: Team Lotto Kern-Haus (KT)
Alter: 24
Größe: 174 Zentimeter
Gewicht: 64 Kilogramm
Rennfahrertyp: Endschneller Allrounder

PATRICK HALLER

Team: Team Heizomat-Rad-Net.de (KT)
Alter: 21
Größe: 183 Zentimeter
Gewicht: 68 Kilogramm
Rennfahrertyp: Allrounder, Zeitfahrer

MIGUEL HEIDEMANN

Team: Herrmann Radteam (KT)
Alter: 21
Größe: 187 Zentimeter
Gewicht: 69 Kilogramm
Rennfahrertyp: Bergfahrer, Zeitfahrer

JURI HOLLMANN

Team: Team Heizomat-Rad-Net.de (KT)
Alter: 19
Größe: 184 Zentimeter
Gewicht: 71 Kilogramm
Rennfahrertyp: Allrounder, Zeitfahrer

AARON GROSSER*

Team: Bike Aid Pro Cycling (KT)
Alter: 22
Größe: 175 Zentimeter
Gewicht: 67 Kilogramm
Rennfahrertyp: Bergfester Sprinter

* Aaron Grosser stürzte Ende Juni bei einem Rennen schwer, sein weiterer Saisonverlauf ist unklar.

Sechs Bewerber, eine Chance: ein Praktikumsplatz im WorldTour-Team Katusha-Alpecin. Wie professionell leben und trainieren die Amateur-Radsportler bereits? Die Antworten für die nächste Casting-Runde.

Rennrad fahren, essen, schlafen: Im Ideal-Alltag eines Radsportlers ist alles auf die optimale Leistungssteigerung ausgerichtet. Amateure und Hobby-Fahrer müssen beim Training und bei der Regeneration häufig Kompromisse machen. Für Nachwuchs-Topathleten ist die Herausforderung groß. Sie sind oft noch nicht auf eine Profi-Karriere festgelegt und haben durch die Arbeit oder die Ausbildung eine zusätzliche Belastung, die eine optimale Regeneration behindern kann. Auch fehlt ihnen oft noch die Erfahrung, von der Rennfahrer profitieren. Doch das Ziel der Athleten ist die WorldTour, das Leben als Profi, das Fahren in einem der stärksten Teams der Welt. Wie optimieren unsere Kandidaten ihre Leistung durch Training, Taktik, Ernährung und Regeneration?

Taktik-Frage

Patrick Haller: „Eine gute Streckenkenntnis ist sehr wichtig: Die entscheidenden Anstiege, die gefährlichen Abfahrten, Richtungswechsel, Kreisverkehre oder Kurven sollte man ebenso kennen wie die möglichst exakte Wetterprognose. Hierzu zählt auch die Windrichtung. Im Rennen weiß ich dann, an welchen Stellen ich mich wie im Feld zu positionieren habe oder wann sich ein Angriff lohnt. Über allem steht natürlich die Teamtaktik und die Rolle, welche die Mannschaft und jeder einzelne Fahrer in diesem Rennen spielen soll: Gibt es die besten Chancen für einen Ausreißer, einen Sprinter oder einen Bergfahrer? Alle im Team müssen sich an den Plan halten und während des Rennens in Kontakt bleiben, untereinander während des Rennens kommunizieren.“

Joshua Huppertz: „Nur wenn man die Strecken kennt, kann man sich eine gute Taktik zurechtlegen. Dabei helfen uns die Sportlichen Leiter. Sie analysieren vor den Rennen die Strecken teilweise auf Google Earth und zeigen uns die schwierigen Engstellen oder mögliche Seitenwind-Abschnitte, in denen man auf einen optimalen Windschatten achten muss. Auch die Zieleinfahrten schaut man sich genau an. Gerade bei meinen Lieblingsrennen in Holland und Belgien ist die Streckenkenntnis enorm wichtig: Hier gibt es häufig starken Wind und Engstellen. Vor großen Rennen bekommt jeder einzelne Fahrer eine exakte Aufgabe im Rennen zugeteilt und weiß, in welchem Rennabschnitt er diese zu erfüllen hat.“

Richard Banusch: „Einer der wichtigsten Bereiche der Renntaktik ist der klassische Sprintzug – die unmittelbare Vorbereitung des Zielsprints bei einer schnellen Rennankunft. Hier arbeitet das Team für den stärksten Sprinter, der das Rennen gewinnen soll. Meist sind es etwa vier Fahrer, abhängig von den Eigenschaften der Strecke und davon, wie viele Fahrer des Teams es schaffen, sich im Finale vorne zu positionieren. Als Zeit- und Bahnfahrer bin ich meist der letzte Anfänger vor dem Sprinter. Etwa zwei bis drei Kilometer vor dem Ziel gehen die Anfänger in den Wind, um unseren Sprinter in die perfekte Position zu fahren. Jeder Anfänger fährt dann, solange er seine maximale Leistung ohne Windschatten bringen kann. Ich komme meist 600 bis 500 Meter vor dem Ziel nach vorne und fahre ‚All-Out‘, also quasi meinen persönlichen Sprint. Wenn ich merke, dass ich nicht

mehr beschleunigen oder das Tempo nicht mehr halten kann, lasse ich unseren Sprinter vorbeiziehen, der dann seinen Sprint durchziehen muss. Wichtig ist es, dass man sich nicht von anderen Fahrern ‚einbauen‘ lässt, sondern weit vorne positioniert ist und somit die optimale Position hat. Außerdem ist weiter hinten im Fahrerfeld das Risiko für Stürze oft höher. Schließlich versuchen alle anderen Teams ebenso, ihren Sprinter in die optimale Position zu bringen.“

Powermeter & mehr

Miguel Heidemann: „In Straßenrennen nutze ich mein Powermeter so gut wie nie. Dort bin ich im sogenannten Hummelmodus unterwegs: Die Hummel weiß nicht, dass sie eigentlich zu dick zum Fliegen ist – sie denkt also gar nicht darüber nach und tut es einfach. Für mich heißt das: Für ein gutes Ergebnis muss ich ohnehin gegen die stärksten Fahrer bestehen, unabhängig von möglichen oder tatsächlichen Wattwerten. Nur in längeren Zeitfahren schaue ich wirklich auf meine Leistungsdaten, um nicht zu überziehen.“

Joshua Huppertz: „Im Rennen schaue ich selten auf mein Powermeter. Nur wenn ich als Solo-Ausreißer oder an einem langen Anstieg unterwegs bin, helfen mir die Werte. Wenn ich vorne solo fahre, orientiere ich mich an meinen Wattwerten, um nicht zu überziehen. Die richtigen Wattwerte hängen immer von meiner aktuellen Form ab und davon, wie viele Kilometer es noch bis ins Ziel sind. Bei einem Zeitfahren fahre ich dagegen nur nach dem Wattmesser. Ich rechne vorher mit meinem Trainer aus, was ich auf genau dieser Distanz leisten kann. Die funktionelle Schwellenleistung ‚FTP‘ kann man ungefähr 40 Minuten bis zu eine Stunde lang halten. Sie ist die Basis für die Zeitfahrwerte. Im Zeitfahren gilt es aber immer, einen Kompromiss zwischen Komfort und Aerodynamik zu finden. Aufgrund dessen kann man nicht immer sein volles Leistungspotenzial abrufen. Bei einem Zeitfahren von etwa 40 Minuten sind das für mich zwischen 330 und 350 Watt im Schnitt.“

Patrick Haller: „Ein Powermeter hat Vorteile, allerdings ist dies von der Rennsituation und von der Art des Rennens selbst abhängig. In einem normalen Straßenrennen schaue ich selten auf die Wattwerte. Der Rennverlauf bestimmt das Geschehen! Ich muss meine Leistung der entsprechenden Rennsituation anpassen: Greift jemand an, dann muss ich eben nochmals in den roten Bereich gehen. Aus meiner Sicht hat ein Powermeter in Rennen also nur dann seine Vorteile, wenn man die Pace steuern und sich an der Schwelle orientieren kann. Das heißt: bei Fahrten in der Spitzengruppe, bei langen Anstiegen oder beim Zeitfahren. Ich orientiere mich dann bei circa 370 Watt. Das ist für mich der Wert, bei dem ich über eine lange Distanz im Wind vorne nicht überziehe und im Finale schließlich noch einmal etwas draufsetzen kann. Zur Auswertung meiner Trainingsfahrten und meiner Rennen nutze ich die Plattform Trainingpeaks. Hier plant mein Trainer meine Trainingseinheiten mit den jeweiligen Intervallen und trägt diese dort ein. Nach dem Training lade ich die Einheit dann sofort als Datei hoch. So können mein Trainer und ich die jeweiligen Daten auswerten und die Leistungsentwicklung

RADTEST: 7 ALU-RENNRÄDER

LEICHT METALL

Sind Aluminium-Rennräder noch zeitgemäß? Das zeigt der RennRad-Test: Sieben Räder von 650 bis 1899 Euro im Test.

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

Wir leben im Carbon-Zeitalter – wer kauft sich da noch ein Rennrad aus Metall? Genauer: Aus dem Leichtmetall Aluminium? Carbonrahmen wurden längst zur Massenware, längst überwiegen sie auch in den günstigeren Rennrad-Preisklassen. Was spricht demnach noch für Aluminium-Rennräder? Einiges. Die Robustheit vor allem. Die Dauerhaltbarkeit und teilweise auch das Preis-Leistungs-Verhältnis. Einst verdrängte Alu den Stahl als domierenden Werkstoff des Rahmenbaus. Aluminium hat eine geringere Dichte als Stahl, es ist also leichter – aber es hat auch eine geringere Elastizität, weshalb die Rahmen in der Regel größere Rohrdurchmesser haben, um auf ähnliche Festigkeitswerte zu kommen. Der Schweißprozess ist ebenfalls aufwendiger. Der Zusatz von Scandium in eine Alulegierung kann die Zugfestigkeit des Materials um bis zu 20 Prozent erhöhen. Allerdings haben Rahmen aus einer solchen Legierungen oftmals klare Schwächen bei der Steifigkeit.

Mehr Komfort

Die Vibrationsdämpfung von Aluminium ist schlechter als bei Carbon oder Titan, was beim Fahren unangenehm werden kann. Doch gerade beim Thema Komfort hat sich bei den Rädern unseres Testfeldes viel getan. Dies hängt jedoch auch damit zusammen, dass viele Hersteller bei der Ausstattung ihrer Räder nun mehr Wert auf einen gewissen Flex beziehungsweise Dämpfungskomfort legen – gerade die Reifen, die Gabel und die Sattelstütze können einen großen Teil zum Komfortgewinn beitragen. Schon 2012 begann das kleine Comeback des Aluminiums: Neue Legierungen wie etwa die 6069 machten es möglich. Cannondale setzte dieses Material für den heute bereits legendären CAAD-10-Rahmen ein – und erreichte so Rahmengewichte von teils deutlich unter 1200 Gramm. Nicht nur beim Material, vor allem bei den Legierungen, gab es Fortschritte: So können heute etwa

deutlich dünnere Rohre miteinander verbunden werden als früher. Auch die Herstellungs- und Schweißverfahren wurden verbessert. Häufig kommt bei der Herstellung auch das sogenannte Hydroforming zum Einsatz: Die Rohre werden von innen durch mit Hochdruck eingepresstes heißes Öl geformt. Die wohl radikalste Veränderung führte Specialized ein: Ein neues patentiertes Schweißverfahren namens Smartweld – bei dem die Schweißnähte nicht an den üblichen Stellen der höchsten mechanischen Belastung sitzen, sondern weiter in Richtung Rohrmitte.

Sportlichkeit & Agilität

Dies soll vor allem die Steifigkeit verbessern. Im RennRad-Test zeigte sich: Das getestete Specialized Allez erfüllte die hohen Erwartungen. Von der Steifigkeit und der Fahrperformance her sind keine Unterschiede zu vergleichbaren Carbonrahmen festzustellen. Das Allez ist extrem agil und voll renntauglich. In eine ähnliche Richtung – Agilität, Steifigkeit, Sportlichkeit – wurden auch andere Modelle dieses Testfeldes entwickelt, etwa das Storck Visio-ner, an dessen Rahmen auch sofort die sehr hohe Verwindungssteifigkeit auffällt. Am anderen Spektrum der Rad-Auslegung, mehr beim Fahrkomfort, ist etwa das Canyon Endurace angesiedelt. Der Rahmen, die VCLS-Technologie der Sattelstütze und die moderate, ausgewogene Sitzposition sorgen für einen hohen Komfortfaktor und eine angenehme Laufruhe. Das günstigste Rad im Test kommt vom Versandhändler Decathlon. Das Triban RC500 bietet für einen Gesamtpreis von 650 Euro auch die Möglichkeit, Schutzbleche und Gepäckträger anzubringen. Das Modell kann somit auch als Reise- und Pendlerad genutzt werden. Auch das getestete Radon R1 bleibt mit seinem Preis von 899 Euro deutlich unter der 1000-Euro-Marke. Natürlich ist es mit seinen 8,8 Kilogramm kein Leichtgewicht. Doch mit seiner kompletten 105er-Gruppe bietet es extrem viel Rennrad fürs Geld. //

„SCHON 2012 BEGANN DAS KLEINE COMEBACK DES ALUMINIUMRAHMENS. SPEZIELLE LEGIERUNGEN UND SCHWEISS-PROZESSE MACHTEN ES MÖGLICH.“



POWER



	EINSTEIGER-PEDALE	HIGH-END-PEDALE
Preis	44,95–129,00 Euro	158,95–369,95 Euro
Gewicht	230–336 Gramm	168–240 Gramm
Loch-System	3-Loch-System , 4 Löcher nur spezielle Speedplay-Schuhe	
Material Pedal	Aluminium, Kunststoff	Carbon, Carbon-Verbundstoff einseitiger Einstieg, Spiralfeder bei Speedplay mit Ringfeder im Cleat, meist einstellbare Auslösehärte
Material Achse	Chromoly	Chromoly, Titan
Empfehlung	Für Einsteiger, Langstrecken- und Vielfahrer, Preisbewusste	Optimierung von Gewicht und Ae- rodynamik, für Rennambitionierte



ALLES AERO

Mit spezieller Aero-Bekleidung kann man Watt – und damit Zeit – sparen. Wie groß ist das Watt-Spar-Potenzial? Ein einzigartiger Test im Windkanal liefert erstaunliche Ergebnisse. Acht Aero-Trikots und sechs Einteiler im Check.

Eng, aerodynamisch, schnell: Bei den Radprofis kommen sie nicht mehr nur beim Zeitfahren, sondern auch bei Straßenrennen zum Einsatz. Und auch bei ambitionierten Hobbyfahrern gewinnen sie immer mehr an Bedeutung: Aero-Trikots und Einteiler. Sie sollen einen geringeren Luftwiderstand aufweisen und damit strömungsoptimiert sein. Mit ihnen lässt sich die erforderliche Tretleistung für eine bestimmte Geschwindigkeit senken. Die Fragen, die wir beantworten wollten, lauten: Wie viel Leistung spart man mit Aero-Bekleidung? Und: Lohnt sich die Investition tatsächlich? Als erstes Fachmagazin überhaupt hat RennRad diese Fragen im Windkanal beantwortet.

Das Ziel aller Hersteller von Aero-Rad-Bekleidung ist dasselbe. Es gilt, den Cw-Wert, also den Strömungswiderstandskoeffizienten, zu senken. Der Weg dorthin ist vielseitig. Um aus einem Standard- ein Aero-Trikot zu machen, sind im Wesentlichen zwei völlig unterschiedliche Arbeitsschritte notwendig: Zunächst werden die Trikots aus sehr elastischen Stoffen gefertigt und mit einem engen Schnitt kombiniert. Das Ziel ist ein gänzlich faltenfreier Sitz. Ob am Arm- oder Hüftbund, der Schulter

oder dem Rücken: Aero-Trikots sollen an jeder Stelle des Körpers eng anliegen, ohne den Fahrer einzuengen – und ihn in seiner Leistung zu beeinträchtigen. Die Größen und Schnitte fallen dabei von Hersteller zu Hersteller sehr unterschiedlich aus. Die Schnitte der Testmuster in der Größe „Medium“ unterschieden sich stark. Ein weiteres Hindernis: Viele Radsportler vom Typus „Bergfahrer“, also mit schmalem Oberkörper und sehr schlanken Oberarmen, finden nicht bei jedem Hersteller das optimale, überall enganliegende Aero-Trikot. Vor dem Kauf empfiehlt sich daher das Anprobieren und das sorgfältige Studieren der Größentabellen der Firmen. Der Kauf eines zu kleinen Trikots stellt sich insofern als problematisch heraus, als ein zu kleines Trikot das Anheben des Brustkorbs beim Einatmen erschwert und es zudem am Rücken oftmals zu kurz ist. Im zweiten Schritt der Aero-Optimierung setzen die Hersteller sehr unterschiedliche Stoffarten ein.

Der Golfball-Effekt

Glatte Stoffe werden im Brustbereich bevorzugt, da dort der Luftstrom frontal auf das Trikot trifft. Seitlich am Oberkörper sowie am Rücken und an den Ärmeln werden meist raue oder strukturierte Stoffe eingesetzt, um das Lösen der Strömung vom Körper weiter nach hinten zu verschieben. Der Luftstrom löst sich so nicht mehr an der breitesten Stelle des Brustkorbs und der Oberarme ab, sondern etwas weiter hinten. Die Strömung liegt also länger am Körper an. Das Resultat ist ein kleinerer Verwirbelungsbereich und eine kleinere Wirbelschleppe hinter dem Oberkörper. Diese Verwirbelungen bremsen den Fahrer, sie wirken wie ein kleiner Bremsfallschirm. Anders formuliert: Der Luftwiderstand eines Körpers ist umso kleiner, je kleiner der Bereich der verwirbelten Strömung ist. Beispielsweise profitiert auch ein Golfball von diesem aerodynamischen Effekt: Viele kleine Vertiefungen auf der Oberfläche bewirken, dass sich der Luftstrom später vom

Ball löst – nämlich hinter der breitesten Stelle. Der Bereich der bremsenden Verwirbelungen nimmt ab und der Ball fliegt deutlich weiter. In der „Trickkiste“ der Hersteller finden wir noch weitere Maßnahmen. Der dicke Gummizug an den Rückentaschen bremst genauso wie eine deutliche Falte im Stoff. Folglich wird die Anzahl der Taschen von drei auf zwei oder sogar nur eine reduziert. Reine Zeitfahrtrikots weisen keine Rückentaschen mehr auf. Endura versieht die drei Rückentaschen seines „D2Z Zeitfahrtrikots“ mit einer „Spoiler-Abdeckung“, die an einen Briefkastendeckel erinnert. Weiter lässt sich die Wirbelschleppe etwa auch mit geschickt platzierten Nähten verkleinern, sie

befinden sich dann etwas vor der breitesten Stelle des Oberkörpers. Gummierter Bauch- und Armabschlüsse halten das Trikot in Position und vermeiden ebenfalls eine Faltenbildung.

Der nächste Schritt ist konsequent: Trikot und Hose werden zu einem Kleidungsstück zusammengenäht, dem Einteiler. Beide Teile ziehen einander glatt und auch die letzten – sonst unvermeidlichen – Stoff-Falten des Materials im Bereich des Bauchnabels und des Nackens verschwinden. Ein weiteres Plus: Die Träger der Radhosen, die in un-

günstigen Fällen unangenehm in die Schultermuskulatur einschneiden, entfallen. Das Anziehen der Einteiler ist jedoch etwas umständlich, deutlich zeitaufwendiger und sollte geübt werden. Drei Einteiler wiesen kleine Innentaschen im Bereich der Schulterblätter auf, hier finden Funkgeräte oder ein MP3-Player für Trainingsausfahrten ihren Platz.

Das Testfeld

Innerhalb des Testfeldes der Aero-Einteiler haben wir zwischen Touren-Einteilern und Triathlon-Einteilern unterschieden. Erstere weisen zwei oder drei größere Rückentaschen und ein dickeres Sitzpolster auf, das sich auch für längere Touren eignet. Einteiler für Triathleten und auch Zeitfahrer besitzen dagegen recht kleine Rückentaschen, in denen maximal zwei Gels Platz finden. Die Sitzpolster der reinen Triathlon-Einteiler sind eher schmal und dünn. Der Sinn dahinter ist simpel: Triathleten absolvieren im Einteiler alle drei Disziplinen.

Ein dickes Sitzpolster hilft zwar beim Radfahren, stört dafür aber im Normalfall umso mehr beim Schwimmen und Laufen. Im Test befinden sich acht Aero-Trikots und sechs Einteiler, alle in der Größe M und nach Möglichkeit in hellen, gut sichtbaren Farben. Die Aero-Trikots wiesen eine Gemeinsamkeit auf: Den praktischen, durchgehenden Reißverschluss. Tendenziell wählten wir die preisgünstigsten Trikot-Varianten der Hersteller aus. Den Oberkörper-Dummy, den wir im Windkanal platzierten, „bekleideten“ wir bei jedem Testaufbau mit dem gleichen Aero-Helm-Modell von Specialized: dem Modell „Evade II“. Bei allen Messungen der Trikots trug der Dummy die Biehler-RennRad-Hose, das Modell New Matrix. Im Windkanal gaben wir dem Dummy eine gemäßigt sportliche Sitzposition, die etwa der Unterlenkerposition mit gestreckten Armen entspricht. Die Windgeschwindigkeit legten wir mit 45 Kilometer pro Stunde fest. Dabei handelt es sich um die Bezugsgeschwindigkeit für Zeitfahrer und Triathleten. Um die Seiten-

WIR NAHMEN MESSUNGEN BEI 45 UND BEI 35 KM/H VOR – MIT JEWEILS UNTERSCHIEDLICHEN SIEGERN, PLATZIERTEN UND ERSTAUNLICHEN ERGEBNISSEN.

TRAINING



ERNÄHRUNG | REGENERATION | TIPPS FÜR DIE FORM

BERG SPEED

Die Königsdisziplin: das Fahren in den Bergen, an den Pässen. Bergauf und bergab – beides kann man trainieren. Tipps, Anleitungen, Einblicke.

Text: Philipp Diegner **Fotos:** Cor Vos

32.000 Menschen bewerben sich um 9000 Startplätze – dafür, an einem Tag auf abgesperrten Straßen über Dolomiten-Pässe fahren zu dürfen. Für einen der wohl schönsten Radmarathons der Welt, den Maratona dles Dolomites: 138 Kilometer, 4230 Höhenmeter.

Radmarathons boomen. Genau wie das Hobby Radsport. Die Strecken der Events sind oft lang, hart, bergig – und bilden für die Athleten meist die Herausforderung des Jahres. Das große Saison- und Trainingsziel. Konkret lautet dies für viele ambitionierte Freizeit- und Amateur-Radsportler: Ötztaler Radmarathon. Vier Pässe, 227 Kilometer, 5200 Höhenmeter. Doch auch wer weniger ambitionierte Ziele hat, steht vor ähnlichen Fragen: Wie komme ich schneller und effizienter bergauf? Wie verbessere ich meine Ausdauer? Wie meinen Punch bergauf?

Die Muskulatur

Die Gleichung klingt so einfach: Mehr Leistung ergibt ein schnelleres Tempo bergauf. Der alles entscheidende Parameter: Watt pro Kilogramm – die eigene Leistung in Relation zum Gewicht. Doch das Bergfahren erfordert mehr als das simple Abrufen der antrainierten Leistungsfähigkeit. Das wissen alle Radsportler, die schon einmal einen Alpenpass oder einen anderen langen Anstieg gefahren sind: Je länger und steiler ein Berg ist, desto härter wird es, selbst eine Leistung zu erbringen, die in der Ebene ohne größere Schwierigkeiten gefahren werden kann. An dieser Realität scheitern alljährlich viele Starter bei den schwersten

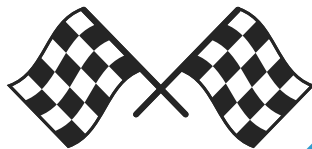




SCHICHT



ARBEIT



Von Rennen zu Rennen: Der Radrennsport kann sehr viel mehr sein als ein Hobby. Was heißt es, international konkurrenzfähig zu sein? Wie muss man trainieren? Wie lässt sich ein solches Sportlerleben mit einem normalen Alltag vereinbaren? RennRad begleitet zwei junge Leistungssportler durch ihr Training und ihre Rennsaison.

Text: David Binnig **Fotos:** Gideon Heede, Cor Vos

Anna Knauer lebt ihren Traum – und der lautet: Olympia. In Rio de Janeiro war sie bereits dabei, mit nur 21 Jahren. Heute ist sie 24, versucht, Arbeit, Alltag und Leistungssport zu verbinden – und träumt von ihren zweiten Spielen: 2020 in Tokio. Sie hat in den Nachwuchsklassen etliche Deutscher-Meister-Titel gewonnen – auf der Radrennbahn, im Zeitfahren und im Straßenrennen. Sie war Junioren-Weltmeisterin auf der Bahn. Mit 18 Jahren wurde sie Profi. Doch Rückschläge unterbrachen ihre Karriere. Heute ist sie Oberwachmeisterin und absolviert aktuell eine Ausbildung im Rahmen des Förderprogrammes für Spitzensportler der Bayerischen Polizei. Für RennRad berichtet Anna Knauer von ihrer Saison, ihrem Trainingsalltag, ihren Zielen, ihrem Leben. Ihr Protokoll der vergangenen Wochen – und der ersten Saisonhälfte:

„Ich mache gerade ein Praktikum. Aktuell habe ich eine Woche Frühschicht hinter mir. In der nächsten Woche habe ich dann vier Spätschichten, immer von 13 bis 22 Uhr. Freitags und samstags dann von 19 Uhr abends bis fünf Uhr morgens. Das ist hart. Ich bin in einer operativen Verfügungsgruppe. Oft fahre ich Streife. Manchmal sitze ich aber auch den ganzen Tag im Büro und schreibe Anzeigen. So eine einfache Anzeige hat auch öfter mal mehr als zehn Seiten. Sport und Job sind definitiv schwieriger

zu vereinbaren, als ich gedacht habe. Das Pflichtpraktikum muss ich bestehen. Dabei muss ich auch auf mindestens 50 Nachteinsatzstunden kommen. Ich fühle mich dauermüde. Und habe mich oft vom Bett aufs Rad gequält. Aktuell kommt das Training sicher zu kurz. Meine wichtigsten Events der letzten Wochen waren Bahnrennen in Tschechien. Wir waren Zweite im Madison, was gut war. Aber das Omnium lief richtig, richtig mies. Gott sei Dank wurde das Event dann auch noch abgebrochen, wegen Regen. Es war eine offene Bahn.

Intervalle

Wo es erstaunlich gut lief, war bei den kleineren Straßenrennen. Ich bin drei Kriterien gefahren – in Dachau, Ansbach und Leipzig; Und habe alle drei gewonnen. Alle drei Kurse waren flach. Das hohe Tempo und die Wertungssprints, das liegt mir einfach. Zum Rennen nach Dachau bin ich direkt nach einer Nachtschicht gefahren. Dann habe ich dort in einem Zimmer der Bereitschaftspolizei zwei Stunden lang geschlafen, habe eine Kleinigkeit gegessen, einen Kaffee getrunken und mich an die Startlinie gestellt. Beim Rennen selbst war ich hellwach. Aber direkt danach hat es mich zerlegt. Die Rückfahrt habe ich komplett verschlafen, und auch der restliche Tag war gelaufen. Bei den Nachtdiensten habe ich mir angewöhnt,

POTENTIAL



Rad-Kleidung und eine gute Regeneration: Das Optimierungspotenzial ist meist groß. Zwei Ideen für mehr Leistung.

Text: Daniel Götz Fotos: Ryzon, Reboots

Partner der Triathlon-Kolumne von RennRad:



ARGON 18



PROFILE DESIGN

RYZON

GARMIN.



REBOOTS



VZI

AL

Stillstand ist Rückschritt. Innovationen schaffen – und dabei Grenzen neu definieren. Darum geht es Unternehmen wie Leistungssportlern gleichermaßen. Der Wettbewerb entscheidet über Erfolg und Misserfolg. Wer seine Ressourcen richtig nutzt, wird profitieren. Nur Innovationen bringen den Erfolg. Der Erfolg bringt das Geld. Dieser Zyklus ist im Profi-Sport wie in der Wirtschaft gleich. Gerade Triathleten gelten in Material- und Trainingsfragen als innovationsfreudig. Umso weniger wundert es, welche Arten und Möglichkeiten zur legalen Optimierung der eigenen Leistung mittlerweile im Triathlon Einzug erhalten haben.

Leistungsreserve Bekleidung

Eine Form der legalen Leistungssteigerung betrifft das Material. Aero-Laufräder bringen, auch nach den Erkenntnissen aus RennRad-Windkanaltests, zwischen sechs und acht Watt Leistungsersparnis im Vergleich zu Standard-Laufrädern mit flachen Felgen. Aero-Radhelme bieten ein Watt-Sparpotenzial von bis zu 15 Watt im Vergleich zu Standard-Helmen, die in der Regel mehr Belüftungsöffnungen aufweisen. Das größte Potenzial besteht im Bereich der Kleidung – wie unser Test von Aero-Trikots und -Einsteilern in dieser RennRad-Ausgabe beweist. Mit Ryzon hat sich eine vergleichsweise junge deutsche Bekleidungsmarke in dem umkämpften Markt der Sporttextilien etabliert und dabei gerade auf diesen Aerodynamik-Bereich spezialisiert. Mit Jan Frodeno hat man zudem das Gesicht des Triathlonsports als Botschafter in seinen Reihen. Die Produktentwicklung basiert auf einem intensiven Austausch zwischen der Marke und dem Olympiasieger und zweifachen Ironman-Weltmeister. „Das Zusammenspiel aus meiner langjährigen Erfahrung als Athlet und dem innovativen Geist der Entwickler ist hierbei sicherlich das Entscheidende“, erklärt Jan Frodeno. So entwickelte man beispielsweise gemeinsam den Triathlon-Anzug Myth. „Nachdem ich die Entwicklung des Anzugs von der ersten Skizze an begleitet habe, ist es beeindruckend zu sehen, was daraus entstanden ist“, sagt Frodeno. Bei internen Aero-Tests auf einer Radrennbahn lagen die bei 45 Stundenkilometern gemessenen Unterschiede zwischen den verschiedenen Anzügen bei bis zu 20 Watt. Laut Ryzon erzielte das Myth-Modell

RENNRAD

DER R2C2 CLUB

CYCLINGCLUB



Events, Trikots, Ausfahrten, Trainingstipps, Vorteile – für all das steht das Kürzel R2C2: der Rennrad Cycling Club. Das Projekt soll Rennradfahrer vernetzen und weiterbringen.

Text: Daniel Lenz **Fotos:** Sportograf, S. Mays, P. Guerrero

„Es war das Rennrad, das meinem Leben einen Sinn gegeben hat“, soll Mario Cipollini nach seinem WM-Sieg 2002 gesagt haben. Was den einstigen Sprintstar mit Millionen Menschen weltweit verbindet, ist die Leidenschaft für sein Sportgerät: das Rennrad. Der Spaß am Bewegen in der Natur, mit anderen, am Austesten der eigenen Grenzen, an der Geschwindigkeit. Dieser Leidenschaft widmet sich nun ein neues Gemeinschaftsprojekt: der R2C2. Der Rennrad Cycling Club soll sich zu einer Rennrad-Community entwickeln – zu einem Netzwerk derjenigen, die dieselbe Leidenschaft für ihren Sport, für ihr Hobby, teilen.

Vorteile & Austausch

Der R2C2 ist nicht nur ein Netzwerk, sondern auch ein „Vorteilsclub“, der seinen Mitgliedern vieles bietet. Zum Beispiel: Versicherungen, kostenlose Leihräder, ein exklusives Club-Trikot, ein „RennRad“-Magazin-Abo sowie große Rabatte bei Bikefittings und Fahrtechnikschnellungen. Zu den Unternehmen und Institutionen, die als Partner den R2C2 unterstützen, gehören beispielsweise die ARAG, Busch und Müller, die Deutsche Sporthochschule Köln, SQLab, ListnRide und die Messe Essen. Zudem ist der R2C2 eine Community, eine Plattform, auf der sich Hobbyfahrer und Profis, Laien und Experten vernetzen. Insbesondere die prominenten Sportlichen Leiter, der Mailand-Sanremo-Sieger Gerald Ciolek und der Sieger des Ötztaler Radmarathons, Bernd Hornetz, werden die Club-Mitglieder regelmäßig beraten: ein Ex-Profi und ein Radmarathon-Spezialist, der weiß, wie es ist, sein Hobby mit

der Familie und dem Beruf zu vereinbaren. In einer exklusiven Facebook-Gruppe sowie in Webinaren, aber auch bei hochkarätigen Veranstaltungen rund um Jedermann-Rennen treffen sich die Mitglieder mit diesen und anderen Experten. „Ich habe als 14-Jähriger nicht mit dem Radsport begonnen, um einmal damit Geld zu verdienen, oder mit dem Ziel, große Rennen zu gewinnen. Es war einfach der Spaß am Radfahren. Diesen Enthusiasmus sieht man bei allen Hobbyfahrern, das wirkt sehr inspirierend, und man besinnt sich wieder auf den Grundgedanken des Radfahrens“, begründet Gerald Ciolek sein Engagement beim R2C2. Für ihn ist es reizvoll, Erfahrungen weiterzugeben und „radbegeisterten Menschen etwas Einblick in die Welt des professionellen Radsports zu geben. Rad fahren macht natürlich mehr Spaß, wenn man sich persönlich weiterentwickelt, und dabei würde ich die Mitglieder gerne unterstützen.“ Auch Bernd Hornetz, der 2016 im Alter von 48 den wohl bedeutendsten Radmarathon überhaupt gewann, den Ötztaler mit seinen 227 Kilometern und 5100 Höhenmetern, unterstützt das Projekt: „Ich möchte als Sportlicher Leiter zum Erreichen des einen oder anderen Wunschtraums beitragen“, sagt er. Und zwar mit einem anderen Blick als der frühere Radprofi Gerald Ciolek: „Besonders aus der Perspektive des Hobbyfahrers, der erst im reiferen Erwachsenenalter in den Radsport eingestiegen ist und neben Beruf und Familie versucht, seine Leistung zu verbessern. Mit meiner eigenen Erfahrung werde ich gerne den Club-Mitgliedern Rede und Antwort stehen, um ihnen nützliche Tipps weiterzugeben.“ //

„ICH WILL MEINE ERFAHRUNGEN AN RADBEGEISTERTE WEITERGEBEN“

Gerald Ciolek, Sportlicher Leiter des R2C2, über
sein Engagement und die Zeit nach seinem
Ausstieg aus dem Profiradsport.



RennRad: Gerald, nach deinem Abschied vom Profi-Radsport hast du dir zunächst eine Auszeit genommen. Was waren die Gründe?

Gerald Ciolek: Ich habe mich nicht mehr als Radprofi gefühlt. Diese Welt war mir fremd geworden. Das lag auch an meiner Situation – daran, dass die Erfolge gefehlt haben und ich nicht mehr aufblühen konnte. Ich hatte immer öfter das Gefühl, fehl am Platz zu sein, beispielsweise abends in den Hotels, am billigen Buffet stehend, immer mit denselben Leuten. Du bist 200 Tage im Jahr unterwegs. Mein letztes Jahr im Team Stölting war auch schwierig, weil ich auf einmal wieder in einem kleinen Team war. Das hat mich auch nicht mehr motiviert.

Hast du diese Entfremdung früher schon gespürt?

Ja, sicher. Und so ging es auch vielen anderen Fahrern. Der Tour-Sieger Andy Schleck kam einmal bei der Tour de Suisse zu mir, kurz bevor er auch aufhörte, und sagte: „Gerald, du bist wie ich, du hast auch keinen Bock mehr.“ Mit Dominic Klemme habe ich mich während der Vuelta mal darüber unterhalten, bei einem meiner letzten Rennen für das Team MTN. Er sagte: „Wir fahren die ganze Zeit nur hinterher, ich möchte mal etwas anderes machen.“ Wenn man nicht mehr den Drive hat, muss man sich irgendwann zurückziehen.

Warum fehlte der „Drive“, der Antrieb zum Rennenfahren?

Das ist ein Kreislauf: Die Motivation stimmt nicht, die Erfolge stellen sich nicht mehr ein, und dann steht das Team nicht mehr hinter einem. Mit 30 muss man zehnmal mehr Erfolge einfahren als mit 20, um bei der Wahl des Teams noch eine Auswahl zu haben. Ich habe keinen attraktiven Vertrag mehr bei einem größeren Team bekommen. Das hätte mich vielleicht noch einmal motiviert.

In diesem Mai hat Marcel Kittel seinen Vertrag aufgelöst und sich auch eine Auszeit genommen. Was rätst du ihm in dieser Situation?

Marcel ist, wenn er fit ist, einer der weltbesten Sprinter. Daran wird er auch gemessen. Eine Auszeit ist bestimmt die richtige Entscheidung. Im nächsten Schritt wäre es eventuell eine gute Option, sich für ein Team zu entscheiden, wo die Verantwortung nicht nur bei ihm liegt und er sich durch kleinere Erfolge, die dort dann mehr Wertschätzung erfahren, wieder zurück an die Weltspitze fährt.

Du engagierst dich als Sportlicher Leiter im R2C2. Warum?

Ich habe als 14-Jähriger nicht mit dem Radsport begonnen, um einmal damit Geld zu verdienen, oder mit dem Ziel, große Rennen zu

gewinnen. Es war einfach der Spaß am Radfahren. Diesen Enthusiasmus sieht man bei allen Hobbyfahrern, das wirkt sehr inspirierend, und man besinnt sich wieder auf den Grundgedanken des Radfahrens. Auf der anderen Seite ist es aber auch schön, Erfahrungen weiterzugeben und radbegeisterten Menschen etwas Einblick in die Welt des professionellen Radsports zu geben. Rad fahren macht natürlich mehr Spaß, wenn man sich persönlich weiterentwickelt, und dabei würde ich die Mitglieder gerne bestmöglich unterstützen.

Wie profitieren die Club-Mitglieder von deiner Expertise?

Wir werden uns regelmäßig austauschen: Wir planen beispielsweise „Sprechstunden“ auf Facebook und Webinare, in denen ich die Mitglieder bei ihren Fragen berate. Außerdem planen wir, bei verschiedenen Veranstaltungen wie Jedermann-Rennen uns auch persönlich auszutauschen und gemeinsame Ausfahrten zu unternehmen.

Was machst du neben deiner Aufgabe im R2C2 im Radsport?

Ich bin Sportlicher Leiter beim Continental Team Dauner-Akkon. Die Aufgaben dort sind anders als beim R2C2, mehr Organisation bei den Rennen und die taktische Ausrichtung der Mannschaft, aber unterm Strich geht es auch darum, Erfahrungswerte weiterzugeben und die Fahrer damit in ihrer Entwicklung zu unterstützen.

Welche Erfahrungen hast du dabei bisher gemacht? Wie ist es, jetzt auf der anderen Seite, im Teamauto statt im Sattel, zu sitzen?

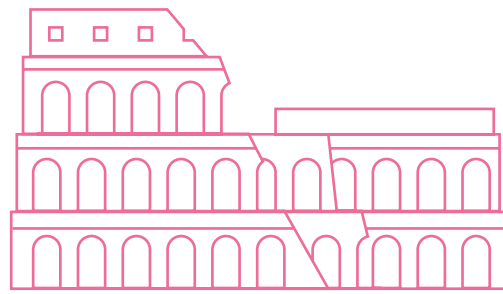
Der Austausch und die Arbeit mit den vorwiegend noch sehr jungen Fahrern macht Spaß. Es ist schön zu sehen, dass man mit seiner Erfahrung viel bewirken kann. Ich bin selbst überrascht davon, wie viel Spaß ich an der Aufgabe gefunden habe, und dankbar dafür, wieder etwas näher dran an dem Sport zu sein, der lange mein Leben bestimmt hat. Ich bin in die neue Perspektive, so weit ich das beurteilen kann, schnell reingewachsen und an dem einen oder anderen verregneten Tag auch froh, hinterm Steuer zu sitzen und nicht auf dem Rad.

Die Jedermann- und Radmarathon-Szene entwickelt sich dynamisch. Wie schätzt du diese Entwicklung für die Zukunft ein?

Es ist eine zwiespältige Entwicklung: Der Jedermann-Sport weist mittlerweile teils Strukturen auf, die dem Profi-Niveau nahekommen. Grundsätzlich ist es zu begrüßen, wenn sich mehr Menschen für den Radsport begeistern. Ich denke aber, man darf nicht vergessen, dass es in erster Linie um den Spaß am Radfahren geht.

NATIONALFIELD





Sein Sieg ist eine Sensation: Richard Carapaz aus Ecuador war keiner der Top-Favoriten – und dennoch gewann er den Giro d'Italia. Auf eine Weise, die noch viel Großes von ihm erwarten lässt.

Text: Christina Kapp Fotos: Cor Vos

Fast niemand hätte auf ihn gewettet. Er ging als starker Helfer in diesen Giro d'Italia – und beendete ihn als Sieger. Als neuer Star. Als einer der Top-Favoriten für die kommenden Grand Tours. Und als Nationalheld. Als einer der berühmtesten Ecuadorianer überhaupt. Seit Jahren bestimmen kolumbianische Rennfahrer die großen Rennen mit. Namen wie Nairo Quintana, Rigoberto Uran, Egan Bernal oder Fernando Gaviria findet man in vielen Siegerlisten. Ecuadorianer sind im Radsport bisher nur wenig in Erscheinung getreten. Bis zu diesem Giro.

Bis Richard Carapaz, ein Bauernsohn aus den ecuadorianischen Anden, dieses Rennen gewann. Dieser Sieg wird wohl vieles verändern. Künftig wird auch in seinem Land die Zahl der Radsport-Fans wachsen. Nach der Rückkehr hat ihn der Staatspräsident Lenin Moreno in den Regierungssitz in der Hauptstadt Quito eingeladen. Carapaz' Sieg war eine Sensation.

Ohne Schwächen

Dennoch kann man nicht sagen, dass Carapaz beim Giro aus dem Nichts emporstieg. Denn der heute 26-Jährige feierte bereits im Vorjahr einen Giro-Etappensieg und beendete die Rundfahrt auf dem vierten Gesamtrang. Nach dem Ausfall seines Kapitäns Alejandro Valverde war Carapaz der Joker im spanischen Movistar-Team – auch wenn zunächst Mikel Landa der eigentliche Leader war. Und Movistar machte es besser als vor einem Jahr, als Nairo Quintana den Giro im abschließenden Zeitfahren noch an Tom Dumoulin verlor. Der Niederländer war der Pechvogel des Giro: Er musste in diesem Jahr bereits während der fünften Etappe aufgeben, da er sich am Tag zuvor bei einem Sturz verletzt hatte. Dumoulin wollte sich auf die Tour de France fokussieren, doch auch dort konnte er nicht starten. Richard Carapaz dagegen zeigte schon in der ersten Giro-Woche eine Top-Form: Er gewann in Frascati die vierte Etappe, bei der Mikel Landa 44 Sekunden einbüßte, und war im Einzelzeitfahren von San Marino über eine Minute schneller als der Spanier – al-

lerdings auch 1:55 Minuten langsamer als der Top-Favorit Primoz Roglic. Auf dem 14. Streckenabschnitt der Italien-Rundfahrt löste er Landa endgültig ab. Denn auf der nur 131 Kilometer langen Strecke zwischen Saint-Vincent und Courmayeur nahm er den Top-Stars wie Vincenzo Nibali und Primoz Roglic fast zwei Minuten ab. Er feierte seinen zweiten Etappensieg und übernahm das Rosa Trikot. „Ich habe schon zu Beginn des Giro an meine Stärke geglaubt, daran, dass ich Rosa tragen kann“, sagte er später. Und so wurde der eigentliche Movistar-Kapitän Mikel Landa ab diesem Tag zum Edelhelfer des jüngeren Teamkollegen. „Richard ist ein Rennfahrer ohne Schwächen. Er ist enorm stark in den Bergen. Und er ist sehr willensstark“, sagte der Movistar-Teamchef, Eusebio Unzué, über seinen neuen Leader. Carapaz wirkte während der gesamten Rundfahrt nie nervös, sondern im Gegenteil: meist extrem gelassen und entschlossen.

Höhen-Training

Diese Eigenschaften dürfte er sich in seiner Jugend angeeignet haben, denn seine Kindheit war alles andere als leicht: Die Mutter an Krebs erkrankt, der Vater weg auf der Arbeit, musste er schon als Kind auf dem Bauernhof der Großeltern mithelfen. „Um vier, fünf Uhr morgens bin ich aufgestanden und habe die Kühe gemolken. Dann bin ich zur Schule gegangen, danach habe ich trainiert, und wenn die Zeit kam, die Kühe auf eine andere Weide zu bringen, habe ich auch das gemacht“, sagte Carapaz auf einer seiner Pressekonferenzen. Sein Talent zeichnete sich früh ab. 2015 gewann er als erster „Ausländer“ überhaupt die Vuelta de la Juventud in Kolumbien, die wichtigste Rundfahrt in der U23-Kategorie in Südamerika. Seitdem ist er als „La Locomotora“ oder die „Lokomotive von Carchi“ bekannt. Dies ist jene Provinz nahe der kolumbianischen Grenze, aus der Carapaz stammt. Sein Heimatort ist Julio Andrade, 2950 Meter hoch in den Anden gelegen, wo die Familie heute noch lebt. Kein anderer Grand-Tour-Sieger stammt aus einer solchen

BERG



Sanfte Anstiege und hochalpine Touren: Die Region Kufsteinerland bietet beides – und so viel mehr. Kultur-, Pass- und Streckentipps am Tor zu den Tiroler Bergen.

Text: Daniel Götz Fotos: Jürgen Amann



DNF ist keine Option. Ein „Did not finish“ gibt es für mich nicht. An keinem Tag. Auch nicht an diesem Tag, an dem der Regen von überall kommt. Von oben. Von vorne. Von der Seite. Wenn mir die Gischt vom Vorderrad ins Gesicht spritzt und sich mit meinem Schweiß zu einem salzigen Geschmack verbindet, habe ich das Gefühl, der Regen kommt sogar von unten. Aufgeben gilt nicht. 124 Kilometer und 1900 Höhenmeter umfasst die lange Strecke des Kufsteinerland Radmarathons, der jährlich am zweiten September-Wochenende stattfindet. Obwohl erst 2016 ins Leben gerufen, hat sich die Veranstaltung

inzwischen bereits als traditioneller Saisonabschluss der Radmarathonfahrer etabliert. Guter Asphalt, kurze steile und längere Anstiege und schnelle Abfahrten vor einer traumhaften Kulisse. Dafür steht der Radmarathon vor den Toren Tirols – am Tor zu den Bergen – normalerweise.

Doch an diesem Tag zeigt mir das Wetter meine Grenzen auf. Es regnet mehr als viereinhalb Stunden lang – und hört erst auf, als ich längst im Ziel bin. Rückblick: Vier Wochen vor der größten Regenschlacht meines Radsportlerlebens stehe ich am Niederndorfer Berg und schaue hinab in den Talkessel vor mir. Hier öffnet sich das

Kufsteinerland wie das Tor zu einer Märchenkulisse: tiefblauer Himmel oben, satte Grün unten. Am Horizont schimmern in Weiß getupfte Berggipfel. Aus dem Tal weht mir ein warmer Wind entgegen.

Eigentlich wollten meine Begleiter und ich diese Abfahrt in einem Schwung nehmen. Doch schon nach den ersten Kehren bleibe ich stehen, lehne mein Rad an einen Baum und setze mich auf die Bank am Straßenrand. Ich genieße, grinse und blicke in den Talkessel vor mir. Auch meine Begleiter bleiben stehen, greifen nach ihren Smartphones in der Rückentasche und versuchen, den Moment festzuhalten,

BLICK



den kein Gerät dieser Welt so greifbar machen kann wie die bewusste Erinnerung an ihn. Ausblicke, Atmosphäre, Natur.

Italienisches Flair

Am Morgen bin ich mit einer kleinen Gruppe von Radfahrern von der Kufsteiner Innenstadt aus aufgebrochen. Kopfsteinpflaster. Enge Gassen. Kleine Cafés und Bars. Die malerische Altstadt umweht italienisches Flair. Flanieren. Gustieren. Exklusive Boutiquen. Es ist der Kontrast dessen, was uns draußen, in den acht Dörfern des Kufsteinerlandes, erwartet. Gesundheitsquelle. Genussregion. Haflingerdorf. Kraft-

ort. Bergidyll. Eventbühne. Kulturschauplatz. Umrahmt vom Zahmen und Wilden Kaiser, zeigt das Kufsteinerland viele Facetten. Für Rennradfahrer bietet die Region 19 exakt vermessene Rennradrunden: 1500 Kilometer. 14.000 Meter Anstieg. Von 470 Metern bis auf 2400 Meter über dem Meer. Von 30 bis 298 Kilometer. Wir entscheiden uns für die Runde um das Kaisergebirge. Sie führt von Kufstein aus über Ebbs den Inn entlang nach Niederndorf. Von dort durch malerische Wälder, Wiesen und Felder zum Bade-paradies Walchsee. Die schroffen Zacken des Kaisergebirges sind dabei stets

in Sicht. Durch Erholungs- und Naturschutzgebiete rollt man weiter durchs Tal nach Kössen und an der Großache entlang nach St. Johann in Tirol. Ruhiger, weil auf Nebenstraßen, führt die Fahrt nach Oberndorf und über den Rerobichler Waldrücken nach Reith. Auch hier leuchten die hellen Kaiserspitzen eindrucksvoll. Richtung Kirchberg geht es anfangs leicht hügelig und bald flott bergab durch das Brixental bis ins Ortszentrum von Westendorf. Dort lenkt man durch die kaum befahrene Unterwindau nach Hopfgarten und auf Nebenstraßen und Radwegen über Wörgl in das Kufsteinerland zurück.