

RennRad

STEIL, SCHÖN, NAH:

BERGE & TOUREN

IN DEUTSCHLAND

TRAININGSPLÄNE FÜR ALLE

Individuell schneller: Effizienz & Stoffwechsel. Eine Anleitung

12-Seiten-Report: Touren, Berge & Tipps

ALPEN: PÄSSE & ABENTEUER

20.000 Höhenmeter in 6 Tagen: Stilfser Joch & Co. – Top-Touren

DAUERTEST: LAUFRÄDER & CO.

Trikots, Radhosen, Räder & mehr über Monate hinweg getestet

DOLOMITEN: RADMARATHONS

Strecken, Pässe, Reportagen – Tirol & Südtirol: Insider-Tipps

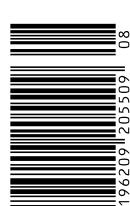
TEST: 18 SONNENBRILLEN

Style & Funktion: Leichte Modelle ab 84 Euro getestet



LEICHTGEWICHTE

RADTEST: 13 LEICHE RENNRÄDER – VON CANYON, CUBE, TREK & CO.





ENDURACE:ON

Das Endurace:ON AL verlängert deine Langstrecken-Touren und weitet die Grenzen deines bisherigen Fahrerlebnisses aus. Es vereint Canyon Road Performance mit der kraftvollen Unterstützung des neuesten Fazua-Evation-Antriebssystems. Das ist Pure Cycling. Together. For everyone.

canyon.com





BERGE & RÄDER

Berge, Pässe, Höhenmeter – und die für dieses Terrain passenden Rennräder. Darum dreht sich dieses Magazin vor allem. Für den Radtest dieser RennRad-Ausgabe haben wir 13 Leichtgewichts-Modelle miteinander verglichen. Die Räder von Canyon, Cube, Giant, Trek und vielen weiteren Herstellern wiegen zwischen 5,3 und 7,6 Kilogramm. „Schneller bergauf“ – und die optimale Krafteinteilung, etwa bei langen Radmarathons, ist auch ein Hauptthema unserer Trainingsrubrik. In dieser bieten wir unter anderem Beispiel-Trainingspläne für ganz unterschiedliche Fahrertypen. Auf 14 Seiten stellen wir zudem viele der schönsten,

steilsten, längsten Anstiege Deutschlands vor. Das Gute kann so nah sein. Das Herausfordernde auch. Auch in der großen Reportage dieser Ausgabe geht es vor allem um eines: Berge. Etliche Pässe, fast 20.000 Höhenmeter und 830 Kilometer absolvierten unsere Autoren in sechs Tagen. Sechs Tage lang fuhren sie durch die Alpen. Ihre Ziele: viele Pässe, kleine Straßen, wenig Verkehr, unvergessliche Erlebnisse. Dies sind Ziele, die jeder auf einem Rennrad erleben und erfahren kann.



David Binnig | Chefredakteur



5,28
KILOGRAMM

wiegt das leichteste Rennrad unseres Testfeldes, das Airstream Triple EEE. Den Test finden Sie ab der Seite 52.

19.560
HÖHENMETER

fuhren die Protagonisten unserer Reportage während ihrer Sechs-Tage-Tour durch die Alpen. Den Bericht finden Sie ab der Seite 16.

Fotos: Gideon Heede, Jürgen Anann



DIE BRANDNEUE DYORA RS

IHRE FAHRT, STABILISIERT
Wir präsentieren die Dyora RS Collection,
powered by A-Lock Engineering für
zusätzliche Stabilität und totalen Komfort
ohne Reibung.

assos
OF SWITZERLAND

SPONSOR YOURSELF



Titelbild: Castelli Cycling
Ort: Ötztal, Österreich



Fotos: Jürgen Anann, Sportograf, Cor Vos

INHALT

AUSGABE 8 | 2020



JEDERMANN

Auftakt: Menschen, Szene, Geschichten 10

News, Informationen und Leitartikel: Wie die Krise den Ausbau der Rad-Infrastruktur beeinflusst

20.000 Höhenmeter: Sechs Tage Alpen-Tour 16

Sechs Tage, ein Erlebnis: 830 Kilometer und 20.000 Höhenmeter. Zwei Länder, etliche Pässe. Der Report

Steil, lang, schön: Top-Anstiege in Deutschland 28

29 der schönsten Berge und Hügel Deutschlands. Von Schleswig-Holstein bis zu den Alpen

Pässe: Auf Stahl-Rennrädern in den Bergen 42

170 Kilometer und fast 5000 Höhenmeter – auf 30, 40, 50, 60 Jahre alten Rädern. Das Retro-Erlebnis

TESTSTRECKE

Auftakt: Neuheiten, Trends & mehr 48

Neue Räder: Leichtgewichte, Stahl und Gravel. Neuheiten von Trek, Specialized, 3T und Co.

Radtest-Spezial: Leichte Race-Rennräder 52

13 ultraleichte Rennräder ab 5,3 Kilogramm im Test. Mit Modellen von Canyon, Cube, Trek und anderen

Dauertest: Laufräder, Sättel, Trikots 68

Neuheiten über Monate hinweg getestet – das Fazit zu einem Aero-Rad von Basso, Laufrädern & mehr

Der Vergleichstest: 18 Sport-Sonnenbrillen 76

Schutz: Sonnenbrillen sollen UV-Licht, Fahrtwind & mehr abhalten. 18 Modelle aller Preisklassen im Test

TRAINING

Auftakt: Wissen, Tipps und Rezepte 84

Studie: Der Vorteil von kurzen, intensiven Intervallen. Plus: Rezept – Essen wie die Bora-Hansgrohe-Profis

Wissen: Mental-Training – Tipps & Einblicke 86

Schmerz aushalten: Die Bedeutung der Psyche für das Training. Studien & Tipps für mehr mentale Stärke

Training: Stärken, Schwächen, Trainingspläne 90

Effizienter trainieren: Wie steuert man sein Training optimal? Antworten und Einblicke

Triathlon-Kolumne: Ironman-Training 98

Koppeltraining: Wie trainiert man Schwimmen, Radfahren und Laufen im Berufsalltag?

Radmarathon-Training: Ziele & Motivation 102

Können die Veranstaltungen im Herbst die Saison retten? Plus: Trainingspläne vom Experten

PELOTON

Impressionen: Radsport-Dynastien 104

Adrie van der Poel war auf der Straße und im Gelände erfolgreich – wie sein Sohn Mathieu

Profi-Radsport: Weltrekord bergauf 106

Everesting: fast 9000 Höhenmeter in immer neuen Rekordzeiten & das deutsche Top-Talent

Interview: André Greipel – seine Ziele 108

Neues Team, Sturz, Corona: der Topsprinter spricht über seine Motivation & seine Ziele

Olympia-Historie: ein Rück- & Ausblick 110

Vor 20 Jahren wurde Jan Ullrich Olympiasieger in Sydney. Ein Rückblick auf Radsport-Momente

Renn-Kalender 2020: Tour, Giro, Klassiker 116

Der Herbst der Wahrheit: Der Renn-Kalender 2020 ist kurz, übervoll und spektakulär

REISE

Einblicke: Radmarathons, Corona & Berge 120

Wie wird heute ein Radmarathon organisiert? Einblicke und Streckentipps aus Tannheim

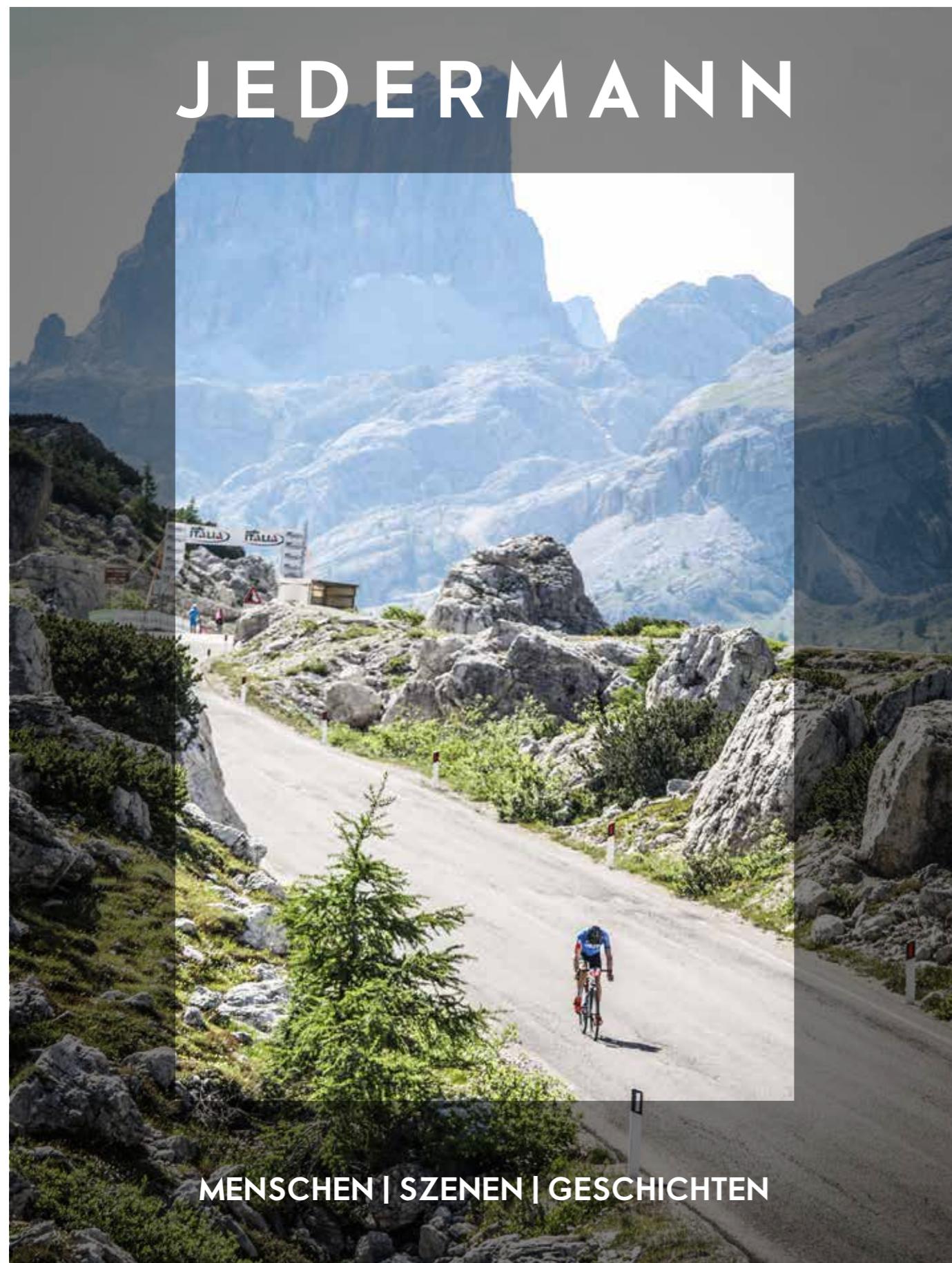
Die Dolomiten: Pässe & Traum-Touren 124

Der Kronplatz und mehr: St. Vigil ist ein idealer Ausgangspunkt für Berg-Fahrten. Mit Tourentipps



MEER, SONNE & PÄSSE

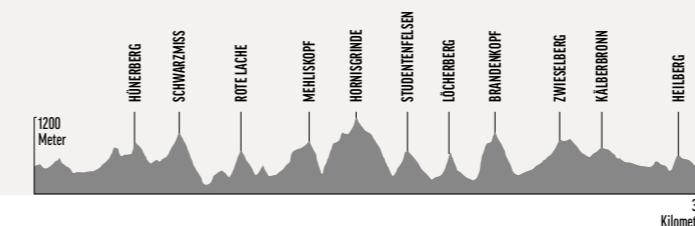
Die Côte d'Azur, insbesondere die Städte Nizza und Monaco, ist die Heimat vieler Radprofis. Hier hätte bereits Ende Juni die Tour de France starten sollen. Aufgrund der Coronavirus-Pandemie soll der Start nun Ende August stattfinden. Für Rennradfahrer bietet sich, nach der Krise, die Region mit den angrenzenden Seealpen als Trainings-Domizil an. Denn nicht nur das mediterrane Klima, sondern auch die verkehrsarmen Straßen und die vielen Pässe der Region sind wie geschaffen für Radsportler. Die berühmtesten Pässe, die teils nur einige Kilometer Anfahrt von den Küstenstädten erfordern, sind der Col de la Madone auf 927 Metern und der Col d'Eze auf 507 Metern.



SCHWARZWALD: BERG-TOUR

311 KILOMETER, 6750 HÖHENMETER, 11 ANSTIEGE

Während der Kontaktbeschränkungen aufgrund der Corona-Pandemie wurden viele Veranstalter von Radrennen und Rennradtouren auf verschiedene Weise kreativ. Eine dieser Ideen kam bereits im letzten Jahr auf: die 3Elfer-Rad-Challenge im Nordschwarzwald. Diese bietet vor allem sportlich eine große Herausforderung. 311 Kilometer, elf Pässe und 6750 Höhenmeter sind zu absolvieren. Vom 21. Mai bis zum 24. Oktober kann man die Rundstrecke absolvieren – an einem frei wählbaren Startort, an einem Tag, oder auf zwei oder drei Etappen aufgeteilt. Die Organisation dieser individuellen Etappenfahrt übernimmt der Radspортreiseanbieter Friends on Bikes. Dort kann man sich für die Challenge offiziell anmelden und Material für die Tour erhalten. Wer die Strecke an einem Tag bewältigt, zählt zu den „Pioneers“ und erhält eine entsprechende Medaille und Urkunde. Mittlerweile wird die 3Elfer-Challenge auch geführt angeboten. Weitere Informationen unter: www.friendsonbikes.de



VIER SCHWEIZER TRAUM-PÄSSE

GOTTHARD, GRIMSEL & MEHR: 5000 HÖHENMETER

Vier der bekanntesten Pässe der Schweizer Alpen an einem Tag. Die Namen sind Rennradfahrern ein Begriff: Grimselpass, Nufenenpass, Gotthardpass, Sustenpass. Alle vier sind über 2000 Meter hoch, die Tagestour umfasst insgesamt fast 5000 Höhenmeter. Startort ist in Innertkirchen im Haslital im Berner Oberland. Diese – und weitere Touren – werden von Haslibike organisiert. Dort kümmern sich Ortsansässige um Rennrad- und Mountainbiketouren in der Region sowie weitere Outdooraktivitäten. Die beschriebene Tour ist die Vier-Pässe-Goldtour, die Königsetappe aus dem Rennradangebot von Haslibike. Weitere Informationen unter www.haslibike.com



VON VENEDIG NACH PEKING

RADREISE NACH ATHEN – UND ÜBER DIE SEIDENSTRASSE

Marco Polo ist einer der bekanntesten Entdecker der Geschichte. Seine Reisen nach Fernostasien im 13. Jahrhundert sind Stoff unzähliger Bücher, Filme und Legenden. Nun dienen sie auch als Inspiration für eine Radtour. Von Venedig nach Athen soll die erste Etappe führen, organisiert und begleitet von Ride and Seek, die mehrtägige Radtouren in 24 Ländern anbieten. Insgesamt vier Wochen und 1900 Kilometer umfasst dieser erste Teil der „Marco Polo Bike Tour“, die später auch über die Seidenstraße bis nach Peking führen soll. Die erste Tour nach Athen wird in der kroatischen Küstenstadt Dubrovnik geteilt. Bis dahin führt die Strecke die Adria-Küste entlang und über mehrere kroatische Inseln. Von Dubrovnik bis Athen führt die Route über Montenegro und Albanien, bevor Griechenland erreicht wird. Wem die 1900 Kilometer zu wenig erscheinen, kann auf jeder Etappe zusätzliche Kilometer fahren. Weitere Informationen, Preise und Buchungsoptionen finden Sie unter: www.rideandseek.com/tour/marco-polo

Die Corona-Krise ist disruptiv. Sie hat Vieles verändert, Vieles beschleunigt, Vieles bewirkt – vor allem zum Schlechten, aber auch zum Guten. Zum Beispiel für Radfahrer. In manchen Ländern mehr, in anderen, hierzulande etwa, weniger.

Was etwa in Dänemark oder den Niederlanden seit Jahrzehnten eine Maxime ist – der Ausbau der Fahrrad- und Fußgängerinfrastruktur, das Erhöhen der Sicherheit auf den Straßen und Radwegen, das, wissenschaftlich klar nachgewiesene, Steigern der Lebensqualität der Bevölkerung – wird in immer mehr Ländern wahrgenommen. Und teilweise umgesetzt. „Nun beginnt eine goldene Ära des Radfahrens“, verkündete etwa der britische Premierminister Boris Johnson. Großbritannien wird zwei Milliarden Pfund in den Ausbau des Rad- und Fußgängerverkehrs investieren. „Wir wollen den Radverkehr bis 2025 verdoppeln. Wir müssen ein besseres Land bauen – mit besserer Luft und gesünderen Menschen“, sagte Grant Shapps, der Verkehrsminister.

In einer aktuellen Studie wurde festgestellt, dass 28 Prozent der erwachsenen Briten gar nicht, beziehungsweise weniger als einmal pro Monat, Rad fahren – sich jedoch wünschen, öfter auf das Rad zu steigen. In derselben Studie wurde berechnet, dass die Steigerung des Radverkehrsanteils auf 25 Prozent aller Strecken bis zum Jahr 2050 zu einem ökonomischen Gewinn von 42 Milliarden Pfund führen könnte. Und: Allein die tägliche Radstrecke der urbanen Bevölkerung um durchschnittlich drei Kilometer zu erhöhen, beziehungsweise um einen Geh-Kilometer für Fußgänger, könnte das staatliche Gesundheitssystem über die nächsten Jahre um 17 Milliarden Pfund entlasten.

Investitionen

Diese Befunde bestätigen jene vieler weiterer Studien, die massive Kosten einsparungen und positive Gesundheitseffekte durch den Ausbau der Fahrradinfrastruktur feststellten. Die Ergebnisse vieler dieser Untersuchungen finden Sie in dem Leitartikel der RennRad-Ausgabe 3/2019. In Frankreich beschlossen die Verantwortlichen für die Region Paris, dass allein hier 300 Millionen Euro

LEITARTIKEL
von David Binnig

KONSEQUENZ

zeitnah in die Fahrrad-Infrastruktur investiert werden sollen. In Tel Aviv, Israel, wird ein Aktionsplan umgesetzt, der das Ziel hat, die Größe des Radwegenetzes bis 2025 mehr als zu verdoppeln. Selbst in den USA, dem Autoland schlechthin, sorgte die Corona-Krise für eine neue Entwicklung: Wie die New York Times berichtet, haben sich die nationalen Verkaufszahlen von Fahrrädern und Rad-Komponenten im März im Vergleich zu demselben Vorjahreszeitraum fast verdoppelt. Die Zahl der verkauften sportiven Fahrräder wuchs um 66, die der Freizeiträder um 121, die der Kindermodelle um 59 und die der E-Bikes um 85 Prozent. In Italien bekommen Menschen, die in Ballungsgebieten leben, beim Kauf eines neuen Fahrrades vom Staat bis zu 500 Euro erstattet. In der Emilia-Romagna sollen Pendler, die mit dem Rad zur Arbeit fahren, bis zu 50 Euro im Monat Kilometergeld erhalten.

Parallel in Deutschland: In Berlin und einigen anderen Städten entstanden einige Pop-Up-Radwege. Einige Radspuren wurden verbreitert oder neu ausgewiesen. Und zwölf Millionen Euro, die für neue Radwege vorgesehen waren, wurden – mal eben – für Bundesstraßen

ausgegeben. Dies berichtete der Tagespiegel. 200 Millionen Euro für Investitionen in den Radverkehr sollen hierzulande über die nächsten Jahre hinweg bereitgestellt werden. Auf dem Papier. In der Praxis zeigte sich, dass 2018 von den für den Ausbau von Radschnellwegen eingeplanten 25 Millionen Euro, exakt null Euro verbaut wurden. Dieses Budget wurde in 2019 übernommen – und auch in diesem Jahr nicht ausgegeben. Der Verantwortliche ist derselbe, der auch in solche „Kleinigkeiten“ wie den Diesel-Skandal, den Maut-Skandal, den Plagiat-Skandal und den Feinstaub-Skandal involviert ist: Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer. Als mündiger Bürger stellt sich da unwillkürlich die offensichtliche Frage: Warum ist dieser Mensch noch in diesem Amt? Wie viel, und dies ist noch wohlwollend formuliert, Inkompetenz mehr kann beziehungsweise muss man zeigen, um eine solch verantwortungsvolle Position zu verlieren? Wie kommen Menschen in solche politischen Positionen? Durch Kompetenz? Durch Sachwissen? Wohl eher: nicht.

Todesfälle

Für Politiker gelten wohl andere Regeln. Ein Untersuchungsausschuss beschäftigt sich aktuell mit der Auftragsvergabe im Zuge der populistischen, von vornherein zum Scheitern verurteilten PKW-Maut. Es geht um bis zu 700 Millionen Euro Steuergelder. Doch die dies betreffenden Handydaten des Verkehrsministers existieren nicht mehr. Sie wurden ebenso gelöscht wie Daten auf dem Smartphone der ehemaligen Verteidigungsministerin Ursula von der Leyen. Zum Lösch-Zeitpunkt waren diese Daten von einem Untersuchungsausschuss zu ihrer „Berater-Affäre“ als Beweismittel zur Einsicht angefordert. Damit nicht genug der Gemeinsamkeiten zwischen von der Leyen und ihrem Unions-Kollegen: Auch sie war zusätzlich noch in eine Plagiatsaffäre verstrickt. Anders als Scheuer blieb sie jedoch – trotz einer katastrophalen Leistungsbilanz und des desaströsen Zustands der Bundeswehr – nicht in ihrem Amt. Sonder stieg noch weiter auf. An die Spitze der EU-Kommission. In einem Ende Juni vorgelegten Untersuchungsbericht der Opposition wird festgestellt: Zu keiner Zeit sei ein verlässliches Kont-

rollsystem zur Auftragsvergabe installiert worden. Es werden etliche gravierende Rechtsverstöße und „das faktische Komplettversagen“ des Verteidigungsministeriums im Umgang mit Beratern konstatiert. Die dafür Verantwortliche ist nun für Richtungsentscheidungen, die das Leben aller EU-Bürger betreffen, zuständig.

Zu der aktuellen Lobbyismus-Affäre des „CDU-Nachwuchsstars“ Philipp Amthor, der sich mal eben als Abgeordneter für seine Nebentätigkeit Aktienoptionen eines US-Unternehmens übertragen ließ, sagte sein Parteikollege Johann Wadephul: „Er ist eben noch jung, und da trifft man im Überschwang noch leichter falsche Entscheidungen.“ Ist das noch Dreistigkeit oder schon mehr?

Man stelle sich solche Vorkommnisse – und ihre Konsequenzen – bei „normalen“ Menschen, etwa in der Kommunikation mit dem Finanzamt, vor. Welche Rolle spielt Kompetenz bei der Vergabe politischer Positionen – bei den Karrieren von Politikern? Welche Konsequenz haben Inkompetenz und Steuergeldverschwendungen in dem System Berufspolitik? Bei „der richtigen“ Vernetzung anscheinend: keine. Welche Rolle spielen innerparteiliche Netzwerke, Parteisoldatentum, Lobbyismus und „Drehtüreffekte“, die Verflechtungen mit Berater- und Großfirmen, die „fliegenden“ Wechsel aus der Politik auf hochdotierte Posten? Warum will ausgerechnet ein SPD-Politiker wie Olaf Scholz eine einst sinnvolle Idee, das Vorgehen gegen spekulativen Großinvestoren, in ihr pervertiertes Gegenteil verkehren?

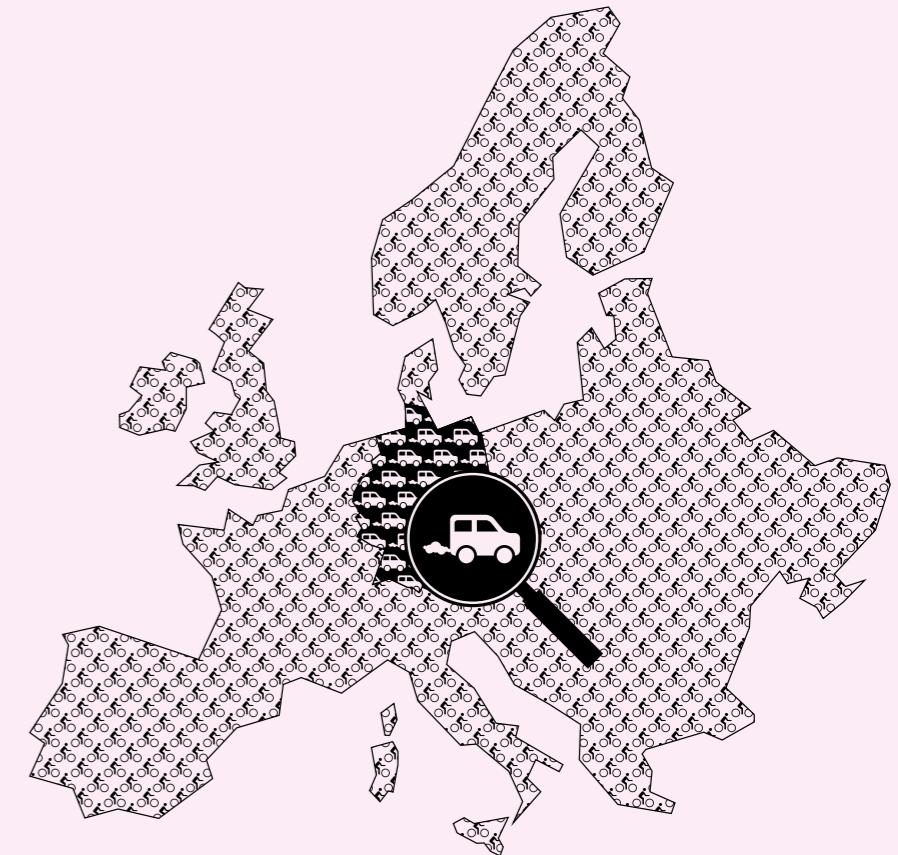
Er nennt das Ganze „Finanztransaktionssteuer“ – doch was einst, auf dem Höhepunkt der Finanzkrise, als Mittel gegen Spekulations-Exesse gedacht war, wurde von Scholz zu einer Gängelung von Sparern und Kleinanlegern umfunktioniert. Spekulative Anlagen wie etwa Derivate sind von seiner geplanten Steuer explizit ausgenommen. „Die Allokation von Kapital in den Händen vieler (Kleinanleger) wird hier geopfert zugunsten des großen Kapitals“, schrieb „Der Aktionär“. So ist es. Deutlicher kann man keine Politik gegen die – ohnehin von der die Immobilienpreise extrem inflationierenden Nullzins-Politik und der höchsten Abgabequote der Welt stark unter Druck gesetzten – Mittelschicht machen*. Und für die Finanzindustrie und Großinvestoren.

Erst schwächt man das gesetzliche Rentensystem, und propagiert die „private Vorsorge“, von der vor allem große Versicherungs- und Finanzkonzerne profitieren – auch deshalb wird schon bald für 20 Prozent der Normalverdiener die Zukunft „Altersarmut“ heißen**. Dann besteuert man Aktien- und ETF-Käufe, und damit eine der extrem wenigen Möglichkeiten, sich, zumindest potenziell, etwas gegen die drohende Altersarmut zu wappnen. Denn: „Dank“ der Nullzinsen, durch die sich Staaten entschulden, wird der Normalbürger an jedem Tag, an dem das Ersparre auf dem Konto liegt, ärmer. Wieso fällt die mediale Empörung, wenn überhaupt davon berichtet wird, gegenüber solchen stupid-dreisten Verdrehungen so verhalten aus? Welche Konsequenzen haben steigende Todeszahlen? Medial – und politisch? Offensichtlich riesige, wenn es um einen Virus geht. Und fast keine, wenn es um deutsche Straßen geht. Die Zahl der Verkehrstoten geht in Deutschland seit Jahren zurück – die der getöteten Radfahrer steigt. Auf 426 im Jahr 2019. Mehr als 88.000 Radfahrer verunglückten im vergangenen Jahr. Die Lösungen liegen auf der Hand. Nichts muss neu erfunden

werden. Man muss sich nur die Bilanzen des Rad-Infrastrukturausbau anderer Länder zu Gemüte führen. In Ländern wie Dänemark oder den Niederlanden verunglücken Radfahrer rund zehnmal seltener als in Deutschland – obwohl dort viel mehr Rad gefahren wird. In einer Studie des ADFC gab rund ein Drittel der Verkehrsteilnehmer an, nicht zum Radfahren zu gewinnen zu sein. Unter anderem aus Angst vor dem Straßenverkehr. Die Investitionen in den Radverkehr pro Kopf, laut einer Greenpeace-Studie: 70 Euro in Oslo, 105 Euro in Groningen, 132 Euro in Utrecht. In Stuttgart: fünf Euro. In Berlin: 4,70 Euro. Keine weiteren Fragen. //

*Dass die deutsche Bevölkerung bei den Faktoren Median-Vermögen, Rentenhöhe und Immobilienbesitz, in Relation zur deutschen Wirtschaftskraft und zu vergleichbaren Ländern, völlig abhängt ist, wurde in vielen früheren Leitartikeln thematisiert und kann leicht online nachgelesen werden. Zu diesem Thema sind etwa alle Veröffentlichungen des Ökonomen Dr. Daniel Stelter empfehlenswert, so auch sein neues Buch „Coronomics“. Zum Thema Kompetenz des Finanzministers hier ein Zitat von ihm zum Thema Geldanlage: „Es ist auf meinem Girokonto, ich kriege also auch keine Zinsen.“ Empathie mit den nicht-verbeamteten und seine Diät und Pension bezahlenden Steuerzahliern: offenbar null. // Im Jahr 2036, nach einer Studie der Bertelsmann-Stiftung.

Grafik: Tim Konetzka Foto: Heede





RADMARATHON: SAISONAUFTAKT IN ÖSTERREICH

DER KUFSTEINERLAND RADMARATHON SOLL STATTFINDEN - BERGE, NATUR, SPORT

Dank der positiven Entwicklung in Österreich und den damit einhergehenden Lockerungen soll der Kufsteinerland Radmarathon am 6. September stattfinden. Es wird auch bei der fünften Auflage drei Strecken geben: Die Panoramarunde führt über 48 Kilometer und 400 Höhenmeter entlang des Inntals. Die Seenrunde ist 99 Kilometer lang und mit 1400 Höhenmetern bereits deutlich anspruchsvoller. Die Hauptstrecke, der Radmarathon, weist 2000 Höhenmeter auf einer Länge von 124 Kilometern auf. Die Route führt die Athleten zuerst ins Thierseetal. Der lange Anstieg direkt nach dem Start lohnt sich für den Ausblick auf den Haus-

berg Pendling und das Kaisergebirge. In der Nähe des Reintaler Sees kommen die Fahrer in Kramsach zum schwierigsten Anstieg des Rennens: jenem nach Brandenberg. Auf 3,5 Kilometern werden fast 400 Höhenmeter überwunden. Zurück in Kramsach fährt man über Breitenbach, Angerberg, Bad Häring und Schwoich wieder nach Kufstein. Der Start- und Zielbereich für alle Strecken ist am Fuße der Festung Kufstein in der Innenstadt. Neben der sportlichen Herausforderung werden Speisen und Getränke aus der Region und ein Rahmenprogramm für die ganze Familie angeboten. Weitere Informationen finden Sie unter: www.kufsteinerland-radmarathon.at



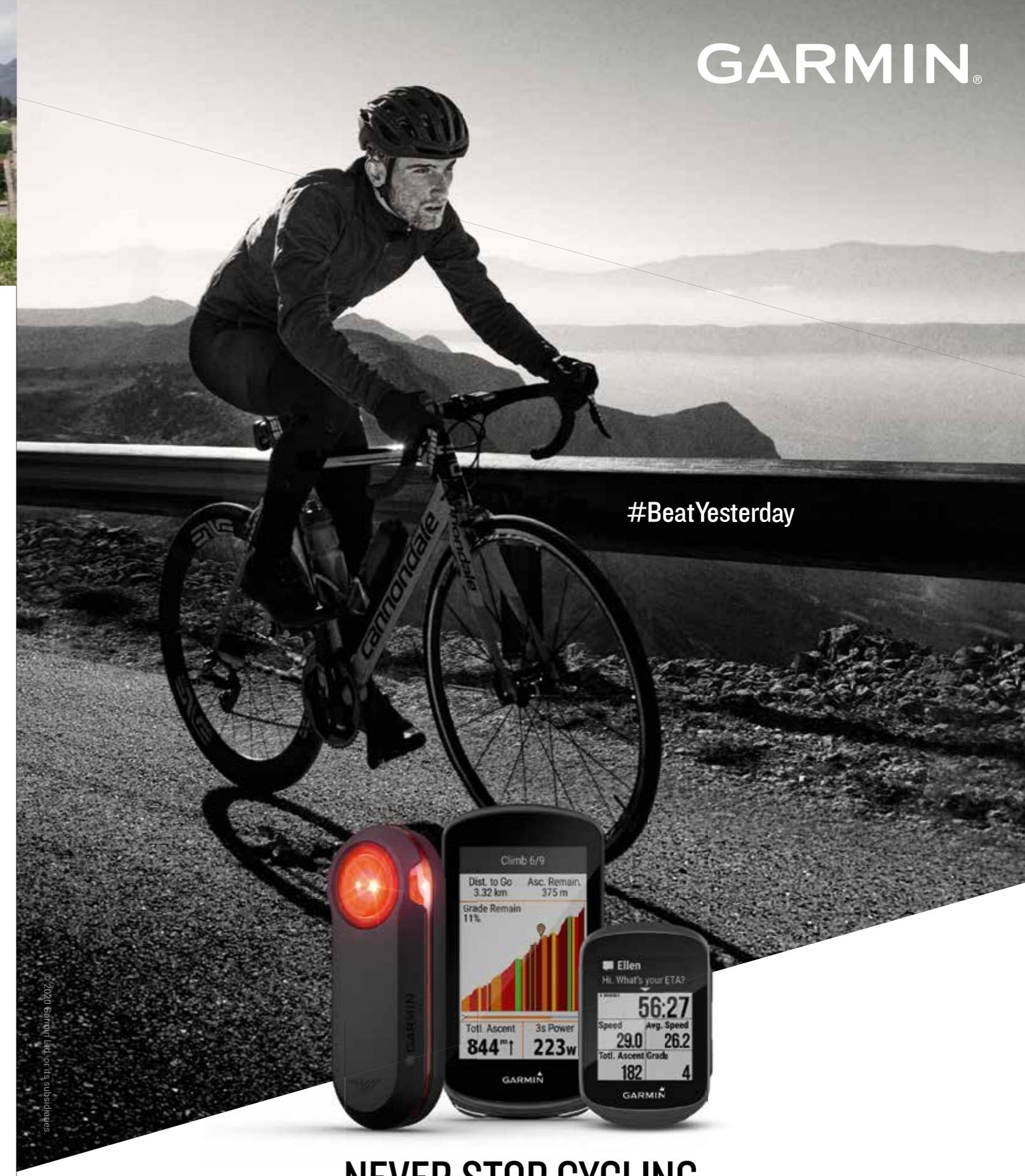
EXTREM-RADSPORT: EINBLICK „SITZFLEISCH“ – PODCAST MIT CHRISTOPH STRASSER

Der sechsmalige Sieger des 5000 Kilometer langen Race Across America, Christoph Strasser und sein Vize-Teamchef Florian Kraschitzer, nutzten die „Corona-Pause“ und produzierten in dieser Zeit einen Ultracycling-Podcast. Mit technischer und redaktioneller Unterstützung von der Podcastwerkstatt erzählen der Ultra-Radprofi und sein Teammitglied von ihren Erfahrungen beim Race Across America. Von Rückschlägen wie Strassers Rennaufgabe im Jahr 2015 und von Erfolgsmomenten bei seinen sechs Siegen. Als erster Fahrer feierte der Grazer drei Triumphe in Serie. Der Podcast ist auf Spotify, Apple Podcasts, Simplecast und allen weiteren relevanten Podcast-Plattformen sowie auf dem YouTube-Kanal von Christoph Strasser zu finden. Weitere Informationen zum Podcast finden Sie unter: www.podcastwerkstatt.com

RENNEN, DOPING & HISTORIE INSIDER-BUCH: RUDY PEVENAGES BIOGRAPHIE

„Nichts als die Wahrheit“ – Rudy Pevenage zeigt seine Intention bereits mit dem Titel seiner Biographie. Er habe nun keine Angst mehr vor den Konsequenzen seiner Offenheit im Zusammenhang mit Doping. Pevenage beschreibt seine Zusammenarbeit mit dem Doping-Arzt Eufemiano Fuentes, dessen Praktiken 2006 in der „Operación Puerto“ aufgedeckt wurden, in dessen Folge die Karriere von Pevenages Schützling Jan Ullrich endete. Das Buch entstand in Zusammenarbeit mit John van Ierland, der bereits zahlreiche Radsport-Biographien verfasste. Pevenage erzählt darin auch von seiner aktiven Zeit als Profi, von seinem Engagement beim Team Telekom und seinem engen Verhältnis zu Jan Ullrich. Ein Bericht über fast 50 Jahre Radsport, über Duelle mit Eddy Merckx und Bernard Hinault – und über die Schattenseiten des Profigeschäfts. Der Preis: 19,90 Euro.

Fotos: Cor Vos, Lex Karelly, Veranstalter



NEVER STOP CYCLING

NEU! VARIA™ RTL516 | EDGE® 1030 PLUS | EDGE® 130 PLUS